

TORNATA DEL 13 AGOSTO 1870

PRESIDENZA CASATI.

Sommario — *Sunto di petizioni — Squittinio segreto sulle quattro leggi ieri discusse — Approvazione di due articoli del progetto di legge per modificazioni allo Statuto della Banca Toscana — Discussione del progetto di legge per l'approvazione delle Convenzioni con varie Società e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate — Avvertenza del Senatore Scialoja, cui rispondono il Ministro dei Lavori Pubblici ed il Senatore Cantelli Relatore — Mozione d'ordine del Senatore Farina, appoggiata dal Ministro delle Finanze, approvata — Osservazione e proposta d'ordine del giorno del Senatore Ginori-Lisci — Dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Spiegazioni e ritiro dell'ordine del giorno del Senatore Ginori-Lisci — Considerazioni dei Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici in risposta al Senatore Ginori-Lisci — Avvertenze del Senatore Cambray Digny, cui risponde il Ministro delle Finanze — Replica e proposta d'ordine del giorno del Senatore Cambray-Digny, accettato dal Ministero e dalla Commissione — Mozione del Senatore Ginori-Lisci, oppugnata dal Senatore Cambray-Digny — Ritiro della mozione del Senatore Ginori-Lisci — Approvazione dell'ordine del giorno Cambray-Digny — Dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Chiusura della discussione generale — Approvazione degli articoli dall'1 al 18 — Osservazioni dei Senatori Arrivabene e Miniscalchi all'art. 19, cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione degli articoli 19 e 20 — Considerazioni del Senatore Menabrea all'art. 21, e risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Menabrea — Schiarimento del Ministro dei Lavori Pubblici e dichiarazione del Ministro delle Finanze — Approvazione degli articoli 21, 22, 23, 24, 25, 26 ed ultimo del progetto di legge — Mozione dei Senatori Cantelli e Scialoja — Risultato della votazione.*

La seduta è aperta alle ore 3.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, della Marina, d'Agricoltura Industria e Commercio, e più tardi interviene il Ministro dell'Istruzione pubblica.

Il Senatore, *Segretario*, **Manzoni T.**, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Legge quindi il seguente sunto di petizioni:

N. 4160. — I Fabbricieri della Chiesa Cattedrale di Novara domandano che venga respinto il progetto di legge sulla conversione dei beni immobili delle fabbricerie.

N. 4461. — La Giunta municipale di Monsummano, fa istanza perchè venga respinta la disposizione contenuta nel nuovo progetto di legge sulla ricchezza mobile che obbliga i proprietari ad anticipare la tassa per i coloni.

Presidente. Si farà l'appello nominale per la votazione a squittinio segreto dei seguenti progetti stati discussi nella precedente tornata, cioè:

Rimessione in tempo dei militari di terra e di mare

per invocare i benefici della legge 23 aprile 1865 N. 2247.

Parificazione dell'attestato di licenza ottenuto alla Regia Scuola di commercio in Venezia al diploma di laurea nella facoltà di diritto per l'ammissione alla carriera consolare;

Aggiunta alla classificazione delle strade nazionali; Approvazione della convenzione colla Società del Telegrafo sottomarino del Mediterraneo.

(Il Senatore *Segretario*, **Manzoni T.**, fa l'appello nominale.)

Presidente. Le urne resteranno aperte affinchè possano deporvi il loro voto i Senatori che interverranno più tardi alla seduta.

L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge che autorizza le modificazioni allo Statuto della Banca Nazionale Toscana.

Leggo il progetto.

(*Vedi infra e atti del Senato N. 72.*)

È aperta la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

Rileggo l'articolo primo.

« Art. 1. È fatta facoltà al Governo del Re di modificare, per Decreto Reale, gli articoli 4, 6 e 7 dello Statuto della Banca Nazionale Toscana, approvato con Decreto del 30 dicembre 1857 sostituendo:

I. All'articolo 4 il seguente:

« La concessione della Banca Nazionale Toscana è prorogata a tutto dicembre 1889, meno il caso di perdite che diminuissero il capitale effettivo di un terzo, nel qual caso dovrà cessare in tronco ed esser messa in liquidazione. »

II. All'articolo 6 il seguente:

« La Banca potrà aumentare il suo capitale, portandolo in tutto fino a cinquanta milioni. »

III. All'articolo 7 il seguente:

« Il nuovo capitale sarà rappresentato da azioni di lire mille l'una da collocarsi nel modo seguente:

» a) Fino a 20 milioni di aumento di capitale, ogni azionista avrà diritto, nel termine che sarà assegnato dal Consiglio, di farsi acquirente alla pari delle nuove azioni nella proporzione di quelle di cui si troverà possessore.

» b) Per ogni aumento di capitale superiore ai 20 milioni come sopra riservati agli azionisti, le azioni saranno vendute all'incanto cedendo la differenza del prezzo a profitto della massa di rispetto. »

Se nessuno domanda la parola su questo articolo, lo metto ai voti.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. È data facoltà al Consiglio Superiore della Banca Nazionale Toscana di deliberare ai termini dell'articolo 142 dello Statuto, salva l'approvazione del Governo, la istituzione di sedi succursali e affiliate alla Banca nelle altre città del Regno. »

(Approvato.)

DISCUSSIONE DEI PROGETTI DI LEGGE RIGUARDANTI LE CONVENZIONI FERROVIARIE.

(V. atti del Senato N. 76).

Ora vengono in discussione due progetti di legge, uno per l'approvazione delle Convenzioni con varie Società e di altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate, l'altro per l'approvazione della Convenzione colla Società delle ferrovie dell'Alta Italia.

Io comincerò a dar lettura del progetto di legge che riguarda la Convenzione colla Società dell'Alta Italia.

Senatore Scialoja. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Scialoja. Io non so se si possa logicamente cominciare la discussione dal progetto di legge che riguarda la Convenzione coll'Alta Italia, perchè credo che supponga qualche cosa che si contiene nelle altre Convenzioni.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. L'osservazione fatta dall'onorevole Senatore Scialoja coincide perfettamente col fatto, e quindi col desiderio del Governo.

Alla Società dell'Alta Italia veniamo ad accorciare lo esercizio di una ferrovia, che dobbiamo acquistare con l'altra Convenzione relativa alla Società delle Romane: quindi è più logico l'incominciare a discutere la Convenzione colle Romane per passare poscia a quella colla Società dell'Alta Italia.

E giacchè ho la parola, domanderei all'Ufficio Centrale, se credesse che la discussione generale si potesse fare cumulativamente sui due progetti, come parmi sia stato il suo concetto dal momento che ha presentato una Relazione complessiva. I due progetti hanno tali punti di contatto che la discussione generale cumulativa sembra per ogni verso opportuna; perchè nel caso contrario sarebbe assai difficile che un Senatore, prendendo la parola, potesse, nel suo discorso, arrestarsi a quei soli punti che riguardano una Convenzione, senza toccare dell'altra.

La votazione certo si farà separatamente, perocchè si tratta di due progetti distinti, ma la discussione generale, se l'Ufficio Centrale ne conviene, pare a me che debba estendersi a tutte le Convenzioni.

Senatore Cantelli, Relatore. L'Ufficio Centrale conviene perfettamente nell'opinione emessa testè dal signor Ministro.

Il Relatore ha già nella Relazione fatto cenno di questa circostanza, che i due progetti di legge, quantunque distinti, trattano materie le quali si collegano tra loro.

Quindi io credo che sia opportunissimo fare una sola discussione generale per le due leggi, e cominciare poi la votazione di quella che porta il n. 76, anzichè di quella col n. 75, perchè questa votazione riuscirà più logica di quello che sarebbe facendo il contrario.

Presidente. Dunque si comincerà col progetto di legge che riguarda la convenzione colla Società delle Ferrovie Romane ed altre, di cui darò lettura.

Senatore Farina. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Farina. Avuto riguardo che questa Convenzione si riferisce ad altre, e contiene correzioni a vari articoli delle medesime, avuto riguardo alla lunghezza della medesima e alla circostanza che appunto perchè potesse essere letta da tutti i signori Senatori, venne distribuita questa mattina, proporrei che si omettesse di leggere tutta intera questa Convenzione, la quale nel suo complesso può lasciare ancora molta incertezza, come quella che si riferisce in gran parte ad altre Convenzioni, di cui non si ha ancora una esatta idea.

Perciò, ripeto, proporrei che si omettesse di darne lettura, come pure del testo della legge, che è alquanto lungo, e si passasse subito alla discussione generale.

Presidente. Faccio presente che qui ho che leggevo era il testo del progetto di legge al quale vanno uniti gli Allegati, che avrei dimandato di non leggere per essere assai lunghi.

Ma se si crede che si debba omettere anche questa lettura, io interrogherò a questo riguardo il Senato.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Mi pare che la osservazione dell'onorevole Senatore Farina si riferisca eziandio a ciò che il Presidente fosse dispensato dal dare lettura anche del progetto di legge, imperocchè, effettivamente, nel primo articolo vi sono parecchie modificazioni di vari articoli della Convenzione. Se si dà lettura della Convenzione e delle modificazioni, e allora sta bene dar lettura di tutto, ma forse ciò porterebbe in lungo assai. Se invece si entra nel sistema di non dare lettura della Convenzione, allora ne viene per conseguenza che non siano neppure da leggere le modificazioni che sono comprese negli articoli.

A me pare quindi che si potrebbe aprire la discussione generale, se il Senato lo consente senza dare lettura del testo del progetto di legge.

Presidente. Interrogo il Senato se crede di dispensare il Presidente dalla lettura dei due progetti di legge che si riferiscono ai diversi articoli della Convenzione, allora si potrebbe addirittura aprire la discussione generale.

Chi approva, sorga.

(Approvato.)

Allora è aperta la discussione generale per l'approvazione di tutte le Convenzioni comprese nei due progetti di legge.

La parola è al Senatore Ginori-Lisci.

Senatore **Ginori-Lisci.** Io domando scusa al Senato se a nome dell'industria italiana prendo qui la parola. Siccome credo che appunto perchè mi adoprai alcun poco nel ramo industriale mi venne fatto l'onore di chiamarmi in Senato, reputo mio dovere di prendere la parola ogniqualvolta una questione sorga, nella quale l'interesse dell'industria mi sembri compromesso, e questo anche a rischio di dovere alcun poco tediarvi i miei Colleghi.

Dichiaro che non intendo niente affatto fare opposizione al Governo; io non veggio altro che una cosa, l'interesse d'Italia, e di questo mi occupo. Io non appartengo ad alcuna chiesuola; io appartengo all'Italia, e mi pregio di difenderne gli interessi per quel poco che può la mia parola valere.

Gli altri paesi che si presero cura dell'industria fin dal suo primo sorgere, che l'hanno protetta nel suo sviluppo, che ne hanno difeso perfino colle armi gli interessi, sono oggi alla testa dell'incivilimento, ed hanno raggiunto un grado di potenza al quale noi tar-

deremo lungamente ad arrivare, e forse non arriveremo mai, continuando a porre in non cale i vitali interessi nostri.

Fin dai primordii del nostro risorgimento feci vivissime premure ai miei colleghi Deputati, ed anche a qualche Ministro perchè si volgesse un poco più la mira a procacciare all'Italia quella ricchezza, senza della quale è vano per essa sperare prosperità, potenza; ma i gravi avvenimenti che si sono da noi verificati, le opposizioni che si sono continuamente fatte a quel Ministro o a quell'altro, il cadere frequente dei Ministeri, hanno reso impossibile ai nostri uomini di Stato il concedere all'industria, all'agricoltura e al commercio quelle cure che essi certamente non avrebbero mancato di portarvi, se avessero i Ministeri avuto una vita più lunga e soprattutto più tranquilla.

Dal mio punto di vista adunque, o Signori, voi comprenderete che le questioni che vi sono ora sottoposte hanno un'immensa importanza.

L'Italia ha fatto sacrificii grandissimi per avere le sue linee ferrate, e dirò quasi che i sacrificii dall'Italia sostenuti per queste linee sono una delle ragioni principali dello sbilancio nel quale trovansi le sue finanze.

Signori, noi abbiamo seminato; perchè ci precluderemo noi la via a raccogliere? Perchè, se noi abbiamo create le strade ferrate, agiremo in guisa da renderle strumento non di nostra prosperità, ma di nostra rovina?

Sì, o Signori, le Convenzioni, che vi sono sottoposte, sono Convenzioni le quali portano ad una conseguenza; e quale? Al monopolio delle più importanti linee nostre concesse ad una sola Società.

Ma a questo monopolio io non intenderei di oppormi quando qualche garanzia si potesse prendere contro gli effetti perniciosi di risoluzioni, che potessero essere prese all'infuori dell'azione governativa, e mi spiego.

Le strade ferrate sono sottoposte, per l'approvazione delle loro tariffe, al Governo, fino a tanto che si verifica la necessità che il Governo supplisca con mezzi propri al pagamento delle garanzie; ma dal momento in cui le Società non hanno più bisogno di questi soccorsi, esse sono padrone di fare quel che a loro piace in materia di tariffe e di orari.

Ora, si verifica una circostanza, che io cito come un esempio, ed i signori Senatori ne valuteranno essi stessi l'importanza.

Si apre il Moncenisio: chi vieta che un servizio cumulativo si faccia dall'Alta Italia di concerto colle linee francesi? Vi sono, o Signori, delle merci le quali colle tariffe francesi viaggiano al prezzo di 10 centesimi per tonnellata e per chilometro; merci simili, prodotti di italiani stabilimenti, viaggiano sulle linee italiane a 16 centesimi per chilometro e tonnellata, che cosa accadrà il giorno dell'apertura della galleria del Moncenisio, ammesso che un trattato di servizio cumu-

lativo si faccia trà le linee francesi e le italiane? Accadrà che una merce qualunque da Torino a Firenze, purchè francese, arriverà con l'aggravio di spesa di trasporto di 10 centesimi a chilometro e a tonnellata, mentre la merce identica italiana, per andare da Firenze a Torino pagherà 16 centesimi a chilometro e a tonnellata: io posso di ciò parlarvi con cognizione di causa, perchè, come industriale, ho preso l'esempio precisamente dalle cose mie.

Signori, io qui non vengo a far guerra per niente alla Società dell'Alta Italia; io mi dichiaro contentissimo del modo di procedere verso di me di quell'abilissima Amministrazione della quale sotto tutti i rapporti non ho che a lodarmi; ma siccome le persone passano e le cose restano, io, Signori, mi trovo nella necessità di invocare per le industrie italiane delle garanzie contro il possibile avverarsi di una minaccia che gravemente pende sul loro capo.

Di già il Governo ha dovuto provvedere onde l'inconveniente, a cui io qui alludo, non si verificasse; altrimenti sulle rive venete, ove accadeva che le merci provenienti dalla Germania viaggiavano per la linea italiana con i prezzi e le tariffe delle stazioni dalle quali avevano prese le maree, succedeva che le merci italiane forse spuntavano più nell'andare, suppongo, da Schio a Venezia che da Monaco a Venezia.

Ora, o Signori, in Francia si è creduto necessario di provvedere con una legge a che le strade ferrate non potessero spostare gli interessi in guisa da nuocere ad una provincia a vantaggio di un'altra.

Se in Francia s' intese di provvedere a che le strade ferrate, per ottenere il guadagno di una più lunga percorrenza, non favorissero le fabbriche dei dipartimenti del Nord a preferenza di quelle del Sud più vicine ai porti di imbarco; se la Francia, dico, ebbe necessità di fare una legge per garantirsi contro questo inconveniente, Signori miei, noi abbiamo ben altre necessità, cioè quella di garantirci, non già contro lo spostamento delle industrie dalle Province Meridionali nelle Settentrionali, o viceversa, ma contro il danno che l'industria sia per sempre esclusa dal territorio italiano, perchè ogni qualvolta noi manterremo incerta la condizione dell'industriale, ogni qualvolta noi lasceremo adito a che le sue condizioni possano essere peggiorate, a che si possa all'industria nostra far guerra colle stesse nostre armi, con gli stessi nostri capitali a vantaggio dell'industria forestiera, noi renderemo impossibile l'esercizio della industria fra noi.

Ebbene se faremo questo, o Signori, noi rinuncieremo completamente alla possibilità che l'Italia diventi mai un paese industriale.

Io ripeto che della Società dell'Alta Italia non posso davvero lodarmi. Questa Società ha mezzi, ha capitali, ha insomma tutto per fare bene; desidero che il paese non abbia che a lodarsi di lei. La prima base dell'amicizia e dei buoni rapporti però è quella che una delle parti non abbia nelle mani il mezzo di nuocere all'altra.

Quindi, perchè le nostre relazioni continuino ad essere amichevoli, continuino ad essere quali devono essere fra le Amministrazioni dello Stato e quella così importante di quella ferrovia, conviene togliere le occasioni di dissidio ed ogni causa di discordia.

D'altronde, o Signori, qual altro mezzo ci resterebbe, se noi volessimo in qualche altra guisa garantirci?

Non sarebbe altro che quello di respingere le Convenzioni che il Ministero propone, e creare una concorrenza alla linea dell'Alta Italia per le sue comunicazioni con la Francia, con la linea Ligure, e non vi resterebbe altro mezzo, o Signori, che procurare una concorrenza alle linee francesi, prendendo di mira il Gottardo, riunendo alle ferrovie delle altre Società il valico alpino del Gottardo; allora stabilendo una concorrenza si avrebbero dei prezzi favorevoli pel commercio italiano.

Per ricorrere però a questi mezzi estremi non vedo il bisogno, io credo che appunto perchè la Società dell'Alta Italia si è mostrata sempre premurosa verso di me, io credo, dico, di poter ritenere che l'Amministrazione di quella Società sarà ben lungi dal respingere una proposta che farei, e che sotto forma di ordine del giorno sottopongo al Senato.

Io, ritenendo che non sia per niente pensiero dell'Amministrazione dell'Alta Italia recare nocimento all'industria italiana, vorrei che il Ministero prendesse l'impegno di provvedere acciò non si verifici l'inconveniente, che le merci italiane non abbiano sulle linee italiane il godimento di quelle riduzioni di tariffe e di quelle facilitazioni che in qualsiasi modo fossero accordate a merci estere.

Restringendo le nostre pretese a quest'unica domanda, io credo che l'Amministrazione dell'Alta Italia la accetterebbe; inquantochè, lo ripeto ancora una volta, ho la prova manifesta del suo buon volere e della sua correttezza.

Io debbo altresì dichiarare che avendo preso di mira l'Alta Italia che ha contatto colle strade che ci portano verso le nazioni limitime, io non ho assolutamente inteso con questo di mostrarmi avverso ad alcuna di queste nazioni.

Se pure citai il nome della Francia, lo feci perchè per l'appunto ho detto certi sopra le provenienze da quella parte; ma non ho niente affatto il pensiero di mostrarmi ostile verso quella nobile nazione.

Io dal mio punto di vista considero tutte le nazioni come membri di una grande famiglia, e credo che i loro rapporti meglio si conservino col prendere cura degli interessi di tutti, anzichè col sacrificare gli interessi degli uni a quelli degli altri.

Ora, o Signori, io mi limiterò a sottoporre all'approvazione del Senato quest'ordine del giorno, che ritengo non possa incontrare ostacoli nella sua accettazione per parte della Società interessata.

Se questo l'accetterà, tanto meglio, esso potrà formar parte della Convenzione, non accettato dalla medesima,

resterebbe sempre al Governo come un'arme, dirò così, per le trattative future, e potrebbe ancora forse dar mofo al Governo di presentare, dietro questa raccomandazione, una legge la quale regolasse questa materia come appunto si è fatto in Francia.

Se in Francia è stata fatta una legge per regolare il servizio interno cumulativo delle strade ferrate, io credo che con maggior ragione potremmo farla noi per quelle strade ferrate le quali hanno una continuazione in altri paesi.

Quindi io depongo sul banco della Presidenza l'ordine del giorno che ho annunciato.

Presidente. Da lettura dell'ordine del giorno del Senatore Ginori Lisci, ch'è così concepito:

« Il Senato approva le Convenzioni ferroviarie dal Governo stipulate, purchè il Governo stesso prenda impegno di provvedere a che non si verifichi l'inconveniente che le merci italiane non abbiano sulle linee italiane il godimento di quelle riduzioni di tariffe e di quelle facilitazioni che venissero in qualsiasi modo accordate alle merci estere.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. L'onorevole Senatore Ginori-Lisci ha incominciato le sue parole eloquenti coll'accennare che egli non intendeva di parlare per proprio interesse, ma bensì per l'interesse generale delle industrie italiane.

Ceda l'onorevole Senatore Ginori-Lisci che né a fronte del Senato, né a fronte del Governo egli aveva bisogno di fare una simile dichiarazione, perchè nessuno può certamente mai dubitare che le sue parole non sieno ispirate dall'interesse generale del paese e dallo zelo che egli mette nell'esercizio del suo mandato.

Venendo alle osservazioni fatte da lui relativamente alle tariffe che sono in vigore colla Società dell'Alta Italia, e che apportano, a suo dire, il grave danno che le industrie nazionali si trovino in condizioni peggiori, e se non tutte, almeno alcune, perchè pareva che l'onorevole Senatore Ginori si riferisse specialmente ad alcuni dei nostri prodotti industriali, io devo dirgli che la questione da lui sollevata è una questione gravissima che più volte ha, come egli stesso ricordava appunto parlando delle linee venete, attirato l'attenzione del Governo.

Per le linee venete emerse appunto questo grave inconveniente, che il servizio cumulativo che l'Alta Italia fa colle linee dell'Austria e del Sud, porta per i ribassi di tariffa, principalmente per le provenienze dal porto di Trieste, porta, dico, conseguenze dannose alle nostre industrie.

Fu chiamata la Società dell'Alta Italia a rivedere le sue tariffe, e vi si portarono modificazioni tali che hanno in parte tolto i motivi di lagnanze che avevano fondamento riguardo alle tariffe primitive. Queste lagnanze però non si sono potute interamente dis-

sipare, perchè alcune basi di queste pur troppo sussistono ancora. Ma l'onorevole Senatore Ginori-Lisci sa, al pari di me, che le tariffe si affrettarono in via provvisoria, anzi parlando tassativamente della tariffa veneta fu dichiarato espressamente che l'approvazione governativa era in via di esperimento, e così quegli inconvenienti che rimangono, io spero che si potranno con ulteriori modificazioni sanare.

Il Governo però non può in questa materia prendere decisi impegni; perchè si tratta di Convenzioni con Società, e i termini di queste Convenzioni, la base di queste contrattazioni sono tutte corrispettive l'una de l'altra, nè può il Governo imporre delle tariffe di suo esclusivo interesse.

I diritti al Governo riservati, sono, che non può andare in attivazione una tariffa senza la sua approvazione. Ma egli non può imporre assolutamente un ribasso di tariffa ad una Società ferroviaria. Tali condizioni fanno sì che bisogna entrare in questa materia delicata sol quando vi è opportunità di farlo, e così appunto si fa. Qualora una Società fa domanda di modificare la tariffa per un genere di merci, allora il Governo cerca d'imporre delle modificazioni per altri generi; e così si procede nell'interesse generale dell'industrie nostre; e fra queste industrie certamente va collocata anche quella delle strade ferrate, che è pure una delle principali industrie del nostro paese, e i cui interessi devono pure pesare su queste deliberazioni del Governo, anche in vista delle garanzie che loro sono accordate.

Nei servizi cumulativi, questi inconvenienti difficilmente si possono togliere per intero, perchè il servizio cumulativo con Società estere si fa appunto in vista degli interessi internazionali. Le merci che vengono da un paese lontano, che vengono, supponiamo, da Parigi, da Vienna, sono tassate in base alle Convenzioni che esistono fra le Società che fanno il servizio cumulativo; ora, può benissimo accadere l'inconveniente cui accennava l'onorevole Senatore, che cioè per quel tratto di ferrovia che percorrono nella nostra linea interna, il corrispettivo che pagano sia inferiore di quello che pagherebbero per le tariffe generali interne del nostro commercio.

Quando questo fatto si presenta, il Governo deve studiarne il rimedio, perchè è realmente un grave inconveniente, ma uno di quei tanti inconvenienti che presenta la libera concorrenza, alla quale però noi non dobbiamo frapporre ostacoli artificiali. Bisogna accordare alle nostre merci tutta quella protezione che rispetto ai principii generali di amministrazione si può accordare. Ma ripeto, questo argomento diverrà oggetto di serio esame per parte del Governo.

Il Governo ha una Commissione che esamina le tariffe, alla quale io mi affretterò di sottoporre le osservazioni fatte oggi dall'onorevole Senatore Ginori-Lisci, e non dubito che, in quanto si potrà, i suoi desiderii saranno soddisfatti.

Io, ripeto, non posso prendere impegni. Un ordine del giorno votato dal Senato, è per me un tale impegno, che se lo accettassi dovrei immediatamente por mano a soddisfarlo.

Ma un ordine del giorno come quello dell'onorevole Senatore-Ginori implicherebbe di fare una Convenzione, e per farla bisogna che convengano nella stessa idea i due contraenti, ed io come rappresentante di una sola parte non potrei assumere un impegno assoluto, se non se per trattare.

Io spero quindi che il Senato non crederà opportuno di accettare l'ordine del giorno proposto, e che l'onorevole Senatore Ginori-Lisci vorrà contentarsi della buona volontà del Governo di secondare fin dove si può gli interessi dell'industria nazionale, e della mia promessa che studierò d'accordo col Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio questa importante questione.

Non so se mi sono spiegato chiaramente; ma voglio sperare che l'onorevole Senatore riconoscerà la convenienza del mio modo di vedere, e vorrà ritirare egli stesso la sua proposta.

Senatore Ginori-Lisci. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Ginori-Lisci. Io non potrei rispondere altrimenti alle gentili parole del signor Ministro dei Lavori Pubblici che coll'aderire al desiderio da lui espresso, e col ritirare l'ordine del giorno che ho presentato.

Però io ciò faccio, lo confesso, con una certa renitenza e, quasi direi, con dolore, quantunque io non tenga davvero a questo improvviso parto della mia mente. (*ilarità.*) Dico improvviso poichè la Relazione l'abbiamo avuta a mezzogiorno; in conseguenza non posso dire di aver molto studiato l'argomento.

Rinuncio dunque al mio ordine del giorno, ma prego il Senato a permettermi di fare osservare al signor Ministro che realmente non è in nome della libera concorrenza che si può sostenere conveniente il sistema di far viaggiare in Italia le merci estere a condizioni più favorevoli delle nostre; anzi sembra a me che questo sistema, invece di favorire la concorrenza, la escluda, perchè supponiamo che vi sia una manifattura di panni a Schio, ed un'altra a Monaco in Baviera: se il panno di Monaco arriva a Venezia con un franco o due per tonnellata di risparmio di fronte a quello di Schio, è cosa evidente che si spostano le leggi di concorrenza, invece di favorirle. Col prezzo minore pagato sulla strada ferrata da una merce, si rende più alto il prezzo di un'altra merce che, presa sulla fabbrica, in realtà è meno cara.

Ecco in qual modo io volevo chiarire la mia idea.

Non sono d'accordo col signor Ministro quanto all'invocare la concorrenza, perchè egli la invoca nel senso del suo argomento, ed io la invoco nel senso del mio; lascio al Senato nella sua saviezza a decidere chi dei due abbia ragione; forse, partendo da

un punto di vista differente, l'avremo tutti e due, forse nessuno; ma ripeto, di questo lascio giudice il Senato. Comunque, attesa la dichiarazione del signor Ministro e fidente nella premura che egli dimostra per far accettare qualche temperamento a questa Convenzione, allo scopo di ottenere dalle Società contraenti qualche garanzia, qualche assicurazione, io recedo dall'ordine del giorno che ho presentato, e mi limito a rinnovare calde preghiere all'onorevole signor Ministro perchè effettui presto le buone intenzioni che ha manifestate.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Veramente avendo l'onorevole Senatore Ginori-Lisci ritirato il suo ordine del giorno, forse non è più il caso di tornare sulla questione; però siccome non vorrei che nè il Senato, nè il paese restassero sotto l'impressione del consiglio che dà, che non si debbano mai fare, nè sia conveniente fare concessioni per cui vengano ad essere accordate a merci estere facilitazioni che non siano concesse a merci nazionali; mi permetterò di fare al Senato l'esposizione di alcuni casi per i quali sono certo che l'onorevole Ginori-Lisci converrà con me che qualche caso può avvenire in cui una facilitazione di questo genere sia non soltanto utile, ma desiderabile.

Supponiamo, per esempio, che vi sia una tale specie di merce per la quale si dica all'Italia: Se voi dal traforo del Ceniso a Brindisi per l'Egitto, mi fate una facilitazione di tariffe, io scelgo la via di Italia anzichè un'altra.

Suppongo che queste merci siano per andare in Oriente, e suppongo pure che questa tariffa sia tale da coprire le spese speciali per il trasporto della merce, ma non tale da raggiugliarsi a quelle che le varie Società sono costrette dalla forza delle cose a mettere per le altre merci, essendochè, oltre alle spese speciali di trasporto, hanno pure bisogno che restino rimborsate le spese generali, di capitale, e via discorrendo; dal momento che le spese speciali sono coperte è evidente che non vi ha perdita, ma lucro.

In tal caso io domando al Senatore Ginori-Lisci, il quale non è estraneo alle Amministrazioni di Società ferroviarie: che direbbe di una legge la quale impedisse di accordare alla merce estera una facilitazione che davvero non si potrebbe concedere alla merce indigena? Sarebbe una legge assurda, perocchè evidentemente vi sono certi casi in cui può darsi che convenga di fare facilitazioni alle merci estere, che non si possono fare di regola, essendo evidente che di regola le tariffe debbono essere tali da indennizzare delle spese speciali, e generali, intendendo per spese generali non solo quelle di consumo, e di movimento della merce, ma anche gli interessi dei capitali.

Ora, per quello che riguarda la deviazione di movimento di merci, rispetto a merci estere, può avvenire, ed avviene di fatto in tutti i paesi, che si concedano

facilitazioni che non si possono concedere per le altre.

Credo quindi che non vi sia altro a fare, che rimettersi, come ha fatto l'onorevole Ginori-Lisci, agli studi che i miei due colleghi hanno ordinato, agli studi della Commissione nominata dal mio predecessore intorno a questo argomento.

Certamente la questione delle tariffe ferroviarie è di quelle che più interessano il paese, e, me lo conceda l'onorevole Ginori-Lisci, non solamente per riguardo alle industrie comunemente così chiamate, ma anche per riguardo alla più importante delle industrie, cioè all'agricoltura, - specialmente in rapporto ai concimi, ai miglioramenti, e agli ingrassi, ecc. sono tutte questioni poco meno che insolubili, se non vi sono in primo luogo tariffe convenienti.

Mi premeva fare queste semplici osservazioni, onde se avvenisse mai che la Compagnie chiedessero al Governo una diminuzione delle tariffe, e questo l'ammettessero, si riconoscesse che non farebbe a danno delle industrie.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Se mi è permesso, soggiungerò alle osservazioni già fatte una considerazione che non mi si è presentata alla mente pocanzi, e che servirà a confortare l'onorevole Senatore Ginori-Lisci nel dare il voto favorevole al presente progetto di legge.

Egli ha detto che si dovrebbe creare una concorrenza mercè le linee liguri, e quindi parve che ne deducesse la conseguenza che in tal modo si potrebbero ottenere dall'Alta Italia quei vantaggi di tariffe che si desiderano. Il Governo, a suo avviso, non avrebbe dovuto concedere l'esercizio delle linee liguri, ma creare con queste linee una concorrenza alle linee dell'Alta Italia onde ottenere questi vantaggi di tariffe.

Or bene, il progetto che è attualmente in discussione prevede appunto a ciò, contenendo la soluzione di questo desiderio dell'onorevole Ginori-Lisci; perchè per la Convenzione, stabilita il 5 luglio dell'anno corrente colla Società dell'Alta Italia, le tariffe e gli orari delle linee liguri sono riservati al giudizio esclusivo del Governo, in guisa che li può imporre in quel modo, in quella misura che crede, e la Società dell'Alta Italia deve accettarli e metterli in atto.

Ecco quindi che se mai convenisse, del che dubito assai, si potrà fare una concorrenza con le tariffe dell'Alta Italia, e raggiungere così indirettamente quei vantaggi che l'onorevole Senatore Ginori-Lisci desidera.

Senatore Ginori-Lisci. Dimando la parola, benchè abbia parlato due volte, solamente per rispondere ai due oratori propinanti.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Ginori-Lisci. In primo luogo risponderò all'onor. Ministro delle Finanze che io sarei ben lungi dal desiderare di arrecare il minimo inciampo al tran-

sito delle merci sulle nostre linee; anzi desidero e vivamente desidero che questo transito si faciliti con la maggior possibile larghezza, e poichè il Ministro delle Finanze mi chiama su questo terreno, dirò che il punto più importante pel nostro transito essendo Brindisi, io approfitto della circostanza per rammentare al Governo quanto in quella località importi mettere in comunicazione le ferrovie meridionali con quel porto.

Per rispondere al signor Ministro dei Lavori Pubblici, dirò che quello che egli mi osserva, relativamente alla garanzia della concorrenza che possiamo fare con la linea ligure, imponendo una bassa tariffa di trasporto, questo in parte può essere vero, e può giovare, se non fosse altro, per le comunicazioni con Torino, non già per la comunicazione con la Francia, perchè l'altra linea del mezzogiorno della Francia, essendo legata da interessi alle linee francesi, ed a Marsiglia, io non so quanto si sarebbe da quel lato là secondati in una lotta di tariffa che si volesse stabilire fra la linea del Moncenisio e quella di Nizza. Ma questa è questione sulla quale è inutile di trattenere il Senato. Io dirò solamente che accetto di buon grado le assicurazioni del Ministro dei Lavori Pubblici, nostro ottimo collega, e che quanto a quello che diceva l'onorevole Ministro delle Finanze, sono ben lungi dall'opporvi, anzi l'incoraggio a facilitare, per quanto è possibile, il transito delle merci estere verso i nostri porti; io non altro chieggo, se non che si faccia attenzione di non ispostare la condizione della concorrenza fra le merci italiane e le merci estere, facilitando alle merci estere l'arrivo sui mercati italiani in condizioni più favorevoli che non siano quelle accordate alle merci italiane. Io non chieggo altro.

Io dico: se devo andare con la mia merce di qui a Torino, non voglio spendere più di quello che spende il Francese per venire da Torino a Firenze se devo andare al confine austriaco, non voglio spendere di più di quello che spende la merce tedesca dal detto confine a Firenze.

Ecco quello che io chiedo.

Senatore Cambray-Digny. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Senatore Cambray-Digny.

Senatore Cambray-Digny. Il Senato non può avere dimenticato come in una recente discussione l'onorevole Ministro delle Finanze mi indirizzasse alcune parole le quali si riferivano appunto ad una parte della questione che oggi ci occupa, quando io parlai dei futuri bilanci, anzi del bilancio del 1871 e dell'influenza che su questo poteva avere la spesa di 20 milioni relativa alle ferrovie Calabro-Sicule.

Nel prendere la parola ora nella discussione generale, io lo faccio perchè quelle parole dell'onorevole Ministro mi costringono in certo modo a dire le ragioni del mio voto in questa gravissima questione che abbraccia tanti interessi. Io non ho nulla da dire sopra le varie Convenzioni presentate: le mie osservazioni si aggireranno soltanto sulla questione delle

Calabro-Sicule, e che io voglio unicamente considerare sotto l'aspetto finanziario.

Io sosteneva in quella recente discussione come, per evitare che immediati aggravii e sproporzionati venissero a pesare sul bilancio, fosse interessante che per la costruzione della linea Calabro-Sicula si facesse una concessione, si evitasse soprattutto il mezzo adottato di farne le spese mercè di una emissione di rendita, specialmente in questo momento in cui ne risulta a carico dei bilanci avvenire un interesse del 10 per 100; e che da questo concetto non fosse lontano l'onorevole Ministro, lo rivelano i diversi documenti presentati al Senato, e lo rivela in principal modo l'art. 7 del progetto di legge in discussione, il quale dice che la spesa si farà a carico del bilancio dello Stato, e mediante emissione di rendita, in fino a che queste strade non avranno potuto essere oggetto di una concessione.

Parmi dunque che tra la mia opinione su questo proposito e quella degli onorevoli Ministri si trovi piccolissima differenza, e conseguentemente io non sarei alieno dal votare favorevolmente anche questa parte del progetto, qualora gli onorevoli Ministri volessero fare davanti al Senato qualche dichiarazione su questo argomento, e manifestare segnatamente il loro pensiero, la loro ferma volontà di procurare il più sollecitamente possibile che una concessione di questa linea si facesse in modo da esonerare il bilancio dello Stato dagli immediati aggravii che ne verrebbero stando la cosa come è proposta.

Attendo adunque dagli onorevoli signori Ministri che abbiano la compiacenza di favorirmi qualche spiegazione per determinare il mio voto.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Io posso dare al Senato, a nome del mio collega Ministro dei Lavori Pubblici, ed a nome mio pure, le assicurazioni più ampie nel senso che desidera l'onorevole Senatore Cambray-Digny; infatti il nostro proposito in questa questione delle ferrovie Calabro-Sicule fu essenzialmente quello di liquidare in certo modo la posizione attuale onde preparare uno stato di cose il quale potesse servire di base ad una futura concessione.

Attualmente, come ho già avuto l'onore di indicare al Senato, abbiamo nei nostri registri contabili un ente fittizio chiamato Società Vittorio Emanuele, con obbligazioni intestate a questo ente fittizio, giacchè la Società fu eliminata dalla legge del 1868, se non erro; abbiamo Buoni del Tesoro, abbiamo un conto corrente con questo ente. A noi parve che l'esistenza di questo ente potesse solo comprendersi quando si avesse il proposito di creare un nuovo ente a cui potesse accollarsi la posizione finanziaria stessa che ha attualmente l'ente fittizio chiamato Società Vittorio Emanuele. Però la posizione che ha questo ente fittizio è per verità poco conveniente per andare con esso a cercare di formare una Convenzione, a fondare sopra di

esso una Convenzione. Questo ente fittizio infatti ha fuori una serie molto ragguardevole di obbligazioni che va dai 7 agli 8 milioni, ha un debito verso la finanza (fittizio naturalmente, perchè tutto è fittizio) di 30 milioni e più per interessi, per Buoni del Tesoro; è vero che sono costruiti i 130 chilometri di strada ferrata, ma le attività che risultano da questi chilometri di strada costruiti son ben lungi dal rappresentare le passività di questo ente.

In tale condizione di cose noi abbiamo dovuto fare questo ragionamento: se domandiamo al credito pubblico la costituzione di una Società la quale prenda sopra di sé la proprietà di questi 640 chilometri, e si presenti davanti al pubblico con questa passività da pagarsi di 30 milioni, ma con obbligazioni che devono servire agli interessi dei 7 od 8 milioni, noi veniamo già a fargli una posizione difficile; noi veniamo già a stancare in certo modo il credito di questa novella Società che si vorrebbe costituire; essa quindi si troverebbe in posizione meno buona per potere domandare al credito pubblico i rimanenti capitali che le occorreranno.

Siccome evidentemente sopra il Tesoro pubblico vengono in definitiva a cadere gli oneri, e vengono a rifluire i vantaggi che emergono da codesta concessione, così noi pensammo che il meglio era di portare senz'altro a carico del Tesoro queste obbligazioni, di depennare questo credito fittizio e allora la posizione di questa linea Calabro-Sicula si trova in uno stato migliore, per il credito pubblico, come mi potrebbe insegnare il Senato ed in particolare l'onorevole Senatore Cambray-Digny.

Infatti questa linea oggi costruita di 640 chilometri presentando un attivo libero da ogni passività, evidentemente la Società che vorrebbe assumere questa impresa, si troverà in buone condizioni per fare la sua offerta per la costruzione degli altri 640 chilometri che sono a costruirsi per la linea maestra, dirò così, stabilita dalla legge precedente, ed anche forse per certe linee che chiamerò, rispetto ad essa, secondarie, per le quali i Corpi interessati facessero sufficienti offerte.

L'on. Senatore Cambray-Digny vedrà dall'articolo che egli citava e dall'articolo ulteriore, dove si parla di altre linee che sarebbero poi da costruire nel caso in cui si facesse la concessione della strada ferrata Calabro-Sicula, come nostro proposito sia di fare la concessione che solo ci parve dovesse precedere un periodo transitorio in cui si liberasse questa rete dalle passività che avrebbero resa troppo onerosa la concessione, imperocchè evidentemente la Società da codesta concessione che prende, ha tutto l'attivo e passivo che attualmente ha l'ente fittizio Società Vittorio Emanuele.

Ma per passare da uno stato di cose all'altro, ci vuole un periodo di transizione; ed a noi parve che nel frattempo, per non fermare i lavori, il che dall'altra parte non converrebbe sotto il punto di vista economico, nè sotto il punto di vista politico, perchè le po-

popolazioni se ne allarmerebbero grandemente, ci parve, dico, che durante quel periodo si potesse provvedere in qualche modo.

Ma questo, lo ripeto, era per noi un periodo transitorio, che vorremmo rendere il più breve possibile, se le condizioni della rendita pubblica non fossero così misere come lo sono da qualche settimana. Forse mentre la legge passò dall'uno all'altro ramo del Parlamento si sarebbe potuto fare qualche concessione; ma le condizioni della rendita pubblica sono tali, che l'on. Cambray-Digny, ne son certo, sarebbe il primo a consigliarci ad aspettare momenti più opportuni, ed intanto a provvedere alla continuazione dei lavori in guisa da impedire ogni danno ai lavori stessi ed ogni allarme fra le popolazioni, facendo loro credere che si vogliono sospendere i lavori di quella linea; imperocchè, o Signori, lo sapete tutti, ma non sarà male dichiararlo ancora, in quelle provincie si è svegliata la febbre delle opere pubbliche, una febbre che talvolta allarma il Ministro delle Finanze, che deve fare il conto colla cassa, ma che d'altra parte è cosa soddisfacente, giacchè in molti luoghi la domanda venne accompagnata da offerte di concorso; oramai non si aspetta più tutto dal Governo, si è capito che abbisogna il concorso dei Corpi morali interessati.

Sarebbe invece una cosa molto improvvida, sotto il punto di vista economico e politico, non accettare questi provvedimenti per mezzo di cui cotesti lavori non hanno a soffrire interruzione.

Come già io diceva testè, noi non possiamo meglio consentire coll'onorevole Cambray-Digny se non dichiarando che il nostro vero proposito non è altro che quello di venire a ciò che egli pure desidera, cioè ad una concessione sulle strade ferrate. Ci parve soltanto che il modo più conveniente onde giungere a tale scopo fosse questo.

Detto ciò, non mi resta che a ringraziare l'onorevole Senatore Cambray-Digny dell'appoggio, che, come risulta dalle sue parole, egli dà al progetto di legge, e ripetere che l'altro giorno quando mi doleva dell'opposizione ch'egli faceva ai provvedimenti finanziari, fondandosi sulla diminuzione di risorse che avrebbe avuto l'Erario per la questione delle Calabro-Sicule, io era certo che ben presto egli avrebbe riconosciuto con me che il sistema che si proponeva, nelle condizioni attuali, era il solo col quale si potesse venirne fuori.

Ad ogni modo, se l'altro giorno io mi doleva della sua opposizione, oggi mi compiaccio della sua adesione.

Senatore Cambray-Digny. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Cambray-Digny. Io mi applaudo moltissimo di avere provocato dall'onorevole Ministro delle Finanze quelle dichiarazioni che ha fatto adesso a nome del Ministero, le quali dichiarazioni dileguano ogni mio dubbio. Il mio voto per conseguenza sarà favorevole.

Io non rientrerò nella discussione del modo di con-

siderare i 20 milioni relativi alle strade ferrate: io ritengo che quando una spesa obbliga a fare un debito, questo non fa che ingrossare il disavanzo. Ma questa è una questione abbastanza discussa: quello che mi preme di constatare si è che dalla dichiarazione del signor Ministro risulta che questo modo di considerare e portare in conto le spese delle Calabro-Sicule è assolutamente provvisorio, che il Ministero, se non ci fossero state le circostanze attuali, avrebbe già presentato un progetto di concessione.

Io mi fermo a queste dichiarazioni e le accetto, perciò, se non rincresce all'onorevole sig. Ministro, io proporrei al Senato su quest'argomento il seguente ordine del giorno:

« Il Senato prende atto delle dichiarazioni del Ministero, e passa alla discussione degli articoli. »

Ministro delle Finanze. Per parte del Ministero non si può che accettare quest'ordine del giorno, e ringraziare l'onorevole Senatore Cambray-Digny della sua proposta, imperocchè essa è in appoggio della condotta che il Ministero tiene in questa questione.

Senatore Ginori-Lisci. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Ginori-Lisci. Io pregherei il Senato a voler permettermi di proporre che in quest'ordine del giorno si comprendessero anche le dichiarazioni a me fatte dal signor Ministro.

Presidente. Siccome qui è detto che il Senato prende atto delle dichiarazioni del Ministero, s'intende che sono comprese tutte le dichiarazioni.

Senatore Cambray-Digny. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Cambray-Digny. Mi permetto di far osservare che l'incidente sollevato dall'onorevole Senatore Ginori-Lisci era terminato quando io presi la parola, e che il mio ordine del giorno viene negli Atti del Senato dopo le domande che ho avuto l'onore di fare, e dopo la risposta molto soddisfacente che il signor Ministro mi ha dato. Non mi pare dunque che si debba mescolare questa colla dichiarazione precedente, mentre l'onorevole Ginori-Lisci si era dichiarato soddisfatto e non ha fatto altra proposta.

Senatore Ginori-Lisci. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Ginori-Lisci. Ho domandato la parola per dichiarare che in seguito alle spiegazioni date dall'onorevole Senatore Cambray Digny ritiro la domanda che io avevo fatta, ritenendo che, trattandosi di discussione generale, ed essendo questa dichiarazione all'onorevole Senatore Cambray-Digny venuta alla fine della medesima, potesse riassumere tutte le dichiarazioni, ed infatti anche l'onorevole signor Presidente era in questa idea. Ma quando al signor Senatore Cambray-Digny non piaccia, non ne faccio questione, e non v'insisto.

Presidente. Se nessun altro domanda la parola sulla discussione generale...

Senatore **Arrivabene**. Desidero sapere dal Senato se posso parlare adesso sul Titolo III, oppure se debbo aspettare che sia messo in discussione.

Presidente. Avrà la parola quando sia in discussione il Titolo III.

Se nessun altro domanda la parola sulla discussione generale, metterò ai voti l'ordine del giorno proposto dal signor Senatore **Cambray-Digny**, che rileggo:

« Il Senato prende atto delle dichiarazioni del Ministero, e passa alla discussione degli articoli. »

Senatore **Cantelli**, *Relatore*. Domando la parola.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Senatore **Cantelli**, *Relatore*. Io non ho che una sola parola a dire. I desiderii manifestati dall'onorevole Senatore **Cambray Digny**, e non contraddetti dall'onorevole **Ministro**, essendo conformi a quelli che l'Ufficio centrale ha già espressi nella sua Relazione, l'Ufficio stesso dichiara per mezzo mio che accetta quest'ordine del giorno.

Presidente. Metto adunque ai voti l'ordine del giorno di cui ho dato or dianzi lettura.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Prima che si chiuda la discussione generale, mi permetta il Senato di fare una semplice osservazione intorno a questo progetto. È un'osservazione che veramente sparisce già quando si legge la Relazione che l'onorevole Senatore **Cantelli** ha fatto con tanta cognizione di materia.

Ma io ho sentito ripetermi in alcuni colloqui privati, e ho veduto anche ripetere in qualche giornale che in questo progetto di legge si erano aggravati di molto gli oneri dello Stato e delle finanze in materia ferroviaria, e parve a taluni che codesto progetto di legge avesse cambiata la situazione del Governo, parve di più che nelle discussioni avvenute nell'altro ramo del Parlamento si fossero votate delle nuove linee. Ora effettivamente ciò non è accaduto.

Per mettere le cose nel vero loro stato, per stabilire il merito morale di questo progetto di legge debbo anzitutto far notare al Senato che dalla Camera non si è votata nessuna nuova disposizione di legge per linee nuove.

Le aggiunte fatte dalla Commissione della Camera Elettiva al progetto del Governo, furono richiami alle disposizioni legislative già esistenti, ad obblighi già presi.

Sono tali appunto quelli che danno al Governo non l'obbligo, ma la facoltà di costruire e concedere alcune linee, come quelle Terni-Avezzano-Ceprano; l'altra da Parma a Spezia, quella da Candela a Ponte S. Venere, l'altra da Palermo a Marsala e Trapani, e finalmente quella da Taranto a Brindisi.

Tutte queste sono linee che il Governo non ha ob-

bligo, ma bensì ha facoltà di concedere a termini delle leggi già esistenti; per cui quest'aggiunta fatta dalla Commissione ed accettata dalla Camera non costituisce un obbligo nuovo, ma è il richiamo di disposizioni già dapprima deliberate.

La intenzione della Camera e della Commissione fu di tranquillare le popolazioni interessate, riconfermando le deliberazioni già prese in addietro. E se anche il presente progetto avesse tacito relativamente a queste linee ferroviarie, gli obblighi del Governo non sarebbero perciò solo stati modificati; anzi durante la discussione che ebbe luogo alla Camera il Governo ha dichiarato espressamente che egli non intendeva che le obbligazioni che si assumeva aggravassero in nulla la situazione che era già costituita dalle antecedenti leggi.

Io non aggiungerò altro perchè mi pare che la discussione generale sia esaurita, riservandomi di rispondere alle osservazioni che i signori Senatori potessero fare sugli articoli del progetto.

Presidente. Interrogo il Senato se intende che sia chiusa la discussione generale, nel qual caso si passerà a quella degli articoli.

Chi approva, sorga.

(Approvato.)

Do lettura dell'articolo 1.

« Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata nel 30 settembre 1868, rettificata dall'atto addizionale del 7 luglio 1870 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e la Società concessionaria delle Strade Ferrate Romane per la retrocessione al Governo della ferrovia da Massa al confine francese, lungo il litorale ligure, colla diramazione da Avenza a Carrara, e per l'acquisto per parte del Governo medesimo della linea di ferrovia da Firenze a Massa per Pistoia (Allegati 1 e 2).

« Ai paragrafi 3, 4 e 5 dell'art. 9 di detta Convenzione si sostituiscono i seguenti:

« La spedita somma di 35 milioni sarà pagata dal Governo, in quanto a nove milioni, 15 giorni dopo la promulgazione della legge d'approvazione della presente Convenzione, e in quanto agli altri ventisei milioni in tante rate semestrali di quattro milioni e mezzo ciascuna, a cominciare dal 31 dicembre 1870.

« Con le suddette rate s'intenderanno soddisfatti gli interessi al 6 per cento sulla somma che resterà di mano in mano dovuta alla Società, e la rimanente parte delle rate medesime anderà in diminuzione della somma capitale. L'ultima rata si comporrà del residuo capitale e dei relativi interessi.

« I dieci milioni di cui all'art. 4, saranno pagati per una metà assieme ai nove milioni, prima rata dei suddetti trentacinque milioni, e per l'altra metà prima che termini l'anno 1871, unitamente ai relativi interessi. »

« Gli stabilimenti di credito che stipularono la Convenzione del 6 marzo 1859 colla Società delle Fer-

rovie Romane dovranno accettare le scadenze corrispondenti ai pagamenti rateati previsti nell'Allegato N. 3.

« Nel capoverso quinto dell'art. 11 che comincia *alla fine dell'anno*, si cancellano le parole *estinto il debito verso i costruttori della linea Orvieto-Orte*.

« Nel capoverso sesto dello stesso articolo, che comincia *il residuo attivo della Società*, si cancellano le parole: *e degli altri titoli che hanno diritto a preferenza od a privilegio*.

« Nel primo capoverso dell'articolo 13 della stessa, alle parole *della ferrovia da San Severino ad Avellino*, coc. sino alla fine, sono surrogate le seguenti: *da San Severino per Solofra ad Avellino*.

« Nel secondo capoverso dello stesso articolo alle parole *pel fine del 1870* sono surrogate le seguenti: *pel fine del 1873*. »

« Nell'ultimo capoverso dell'articolo suddetto alle parole *entro il giugno 1870* sono surrogate le seguenti: *entro l'anno 1871*.

« Nel paragrafo C dell'articolo 17 della stessa, dopo le parole: *regolarità del servizio*, si aggiungeranno le altre: *senza che perciò la Società possa pretendere quella parte di garanzia chilometrica, a cui avrebbe potuto avere diritto, se si fosse dal Governo costruito e dato in esercizio anche il tratto da Montepescali a Grosseto*. Resterà di conseguenza cancellato l'alinea che segue immediatamente, dalle parole: *con tali disposizioni ecc. fino a legge 14 maggio 1865*.

« Si aggiungono alla Convenzione le seguenti disposizioni, che ne diventeranno gli articoli 18 e seguenti.

« Art. 18. I pagamenti che, a termini del terzo e quarto comma dell'articolo 6 e dell'ultimo comma dell'articolo 9 della Convenzione 30 settembre 1868, il Governo eseguirà in estinzione di partite del debito galleggiante della Società, a garanzia delle quali la Società avesse vincolato parte delle 260,000 sue obbligazioni menzionate nella Convenzione dell'11 ottobre 1866, non potranno aver luogo senza la contemporanea consegna al Governo di dette obbligazioni in numero proporzionale alla somma che verrà dal Governo pagata, e per cui le obbligazioni erano tenute in garanzia.

« Tali obbligazioni, come quelle che trovansi già vincolate a garanzia del credito del Governo, saranno depositate presso la Cassa dei prestiti e depositi dello Stato.

« Col pagamento dei crediti, a garanzia dei quali la Società ha vincolato parte delle suddette obbligazioni il Governo, potrà, d'accordo colla Società, disporre di tutti i 260,000 titoli sopra menzionati ed alienarli ad un corso non minore di 150 lire ciascuno, portandone il ricavo netto in conto del suo credito verso la Società. »

« Art. 19. In appoggio dei mandati da comunicarsi alla Corte dei Conti pel pagamento della sovvenzione chilometrica dovuta dal Governo alla Società delle Ferrovie Romane, saranno anche unite le carte contabili

giustificanti il prodotto lordo dell'esercizio delle linee cui riguarda la sovvenzione da pagarsi.

« Saranno pure comunicate alla Corte dei Conti le carte contabili giustificanti i mandati per i pagamenti che, a termini dell'ultimo comma dell'art. 9 della Convenzione 30 settembre 1868 colla Società delle Ferrovie Romane, dovranno esser fatti direttamente dalle Casse dello Stato ai creditori della Società. »

« Art. 20. Con apposito Regolamento, da sottoporsi al Consiglio di Stato e da approvarsi con Decreto Reale, il Governo stabilirà le norme e le discipline necessarie per la intera esecuzione del disposto dei due precedenti articoli e dell'articolo 24 del Decreto legislativo 11 ottobre 1866 intorno all'efficace sindacato della gestione della Società delle Ferrovie Romane.

« Tali norme saranno mantenute in vigore sinchè la Società non abbia estinto ogni suo debito verso il Governo.

« Art. 21. Oltre ai sedici membri che compongono il Consiglio di amministrazione, il Governo sinchè dura il suo credito ne nominerà altri quattro, prendendoli nel Consiglio di Stato, nella Corte dei Conti e nel Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

« Il loro ufficio sarà gratuito. »

« Art. 22. Nel primo semestre di ogni anno il Ministro delle Finanze presenterà alla Camera una relazione sulla situazione finanziaria della Società al 31 dicembre dell'anno precedente e sulle operazioni ed atti compiuti in esecuzione della Convenzione annessa alla presente legge. »

Se non vi sono opposizioni, metto ai voti quest'articolo.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. È approvata la Convenzione in data del 10 giugno 1868 tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Società delle Strade Ferrate Meridionali, relativa alla costruzione ed all'esercizio della linea da Foggia a Candela (Allegato 4). »

(Approvato.)

« Art. 3. È approvata la Convenzione conclusa addì 19 novembre 1868, rettificata dall'altra in data del 14 giugno 1870, tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze e la ditta Israele Guastalla e Compagnia, di Modena, per la quale il Governo subentra ad ogni diritto alla stessa ceduto dalla disciolta Società della ferrovia da Torino a Savona in forza della Convenzione 5 dicembre 1866, e la Ditta suddetta si obbliga a dar compiuta la linea da Savona a Bra colla diramazione da Cairo ad Acqui, a totale sua spesa, rischio e pericolo, mediante la somma a corpo di 30 milioni di lire in corrispettivo della cessione e dell'eseguimento di tutti i lavori occorrenti, restando a carico del Governo il servizio delle 23,410 obbligazioni nei termini dell'art. 6 della Convenzione addizionale 14 giugno 1870. (Allegati 5 e 6). »

(Approvato.)

« Art. 4. È approvata la Convenzione conclusa nel 24 marzo 1869, rettificata dall'atto del 23 giugno 1870, tra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio e la Società delle Ferrovie Sarde, mediante la quale si apportano alcune modificazioni alle condizioni stabilite con la legge 23 agosto 1868 (Allegati 7 e 8).

« Nei casi di decadenza della Società delle Ferrovie Sarde preveduti dall'art. 10 della Convenzione 24 marzo 1869, e nei casi di espressa o presunta rinuncia della Società alla concessione, contemplati dagli articoli 6 e 7 della Convenzione suddetta, il Governo dovrà immediatamente eseguire le disposizioni degli articoli 250, 251, 252, 253 e 254 della legge 20 marzo 1865 (Allegato F).

« Ove gl'incanti aperti a termini dei sovraenzionati articoli andassero deserti, il Governo dovrà direttamente provvedere al compimento ed all'esercizio delle linee della Ferrovia Sarda nei termini in cui era obbligata la Società. »

(Approvato.)

« Art. 5. Mediante apposito stanziamento nel bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provveduto:

« a) Al pagamento delle somme dovute ratealmente alla Società delle Ferrovie Romane per l'acquisto della strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, non che per le altre somme da corrispondersi alla detta Società, a mente degli articoli 2, 3, 8 e 9, modificati dalla Convenzione 30 settembre 1868;

« b) Al pagamento dei 30 milioni relativi al riscatto della concessione ed al compimento dei lavori per la ferrovia Savona-Torino da eseguirsi in dipendenza della Convenzione 19 novembre 1868, non che al fondo annuo occorrente per servizio degli interessi ed ammortizzazione delle 23,410 obbligazioni, che resta a carico del Governo, giusta l'art. 3 di questa legge;

« c) Allo stanziamento di due milioni di lire da ripartirsi sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli esercizi 1872, 1873, 1874, per la costruzione della stazione ferroviaria marittima di Savona. »

(Approvato.)

« Art. 6. Frattanto con Decreto Reale verrà ordinata l'iscrizione sul bilancio passivo del 1870:

« a) Delle prime rate dovute alla Società delle Ferrovie Romane sul corrispettivo della cessione della linea da Firenze a Massa e sui di lei crediti verso il Governo;

« b) Della prima rata sui 30 milioni da pagarsi a termini della Convenzione 19 novembre 1868 riguardante la ferrovia da Savona a Torino, non che della somma occorrente al servizio delle obbligazioni per l'anno 1870. »

(Approvato.)

TITOLO II. — *Compimento della rete Calabro-Sicula e variazioni di bilancio.*

« Art. 7. Infino a che le strade ferrate Calabro-Sicule, comprendenti le linee da Taranto a Reggio con

diramazione a Cosenza da Eboli per Contursi e Potenza alla Foce del Basento, da Messina a Siracusa, da Catania a Palermo con diramazione a Girgenti ed a Licata, non abbiano fatto oggetto di concessione, approvata per legge, la costruzione delle medesime sarà continuata, senza interruzione, a carico diretto dello Stato, salvo sempre gli obblighi e gli effetti dell'appalto approvato colla legge 31 agosto 1868, N. 4587. »

(Approvato.)

« Art. 8. Le somme necessarie per le costruzioni predette si ricaveranno mediante l'emissione di consolidato 5 per cento sul Gran Libro del Debito Pubblico. »

(Approvato.)

« Art. 9. La costruzione delle strade ferrate di cui sopra dovrà essere compiuta nel 1874. »

(Approvato.)

« Art. 10. Nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici è aperto un capitolo colla denominazione: *Costruzione delle Strade ferrate Calabro-Sicule*. Pel 1870 è stanziata in detto capitolo la somma di 10 milioni e pel 1871-72-73-74 di 20 milioni di lire all'anno, salvo, in caso di non avvenuta concessione, l'aggiungere nell'ultimo triennio le maggiori somme che potessero occorrere. »

(Approvato.)

« Art. 11. Nella parte attiva del Bilancio per l'anno 1870, e nei Bilanci successivi fino al 1874, è istituito un capitolo per applicarvi il ricavo della alienazione di rendita consolidata 5 per cento, occorrente per procurarsi le somme iscritte nel Bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici, giusta l'articolo precedente per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule.

(Approvato.)

« Art. 12. Nella parte seconda (spesa straordinaria) del Bilancio passivo delle Finanze per l'anno 1850 è stanziato un capitolo per la somma di lire 30 milioni colla denominazione: *Rimborso al Tesoro dello Stato delle somme erogate per conto delle ferrovie Calabro-Sicule, rappresentate da Buoni del Tesoro in circolazione.*

« Il capitolo 42 del Bilancio attivo per detto anno è diminuito dell'ammontare degli interessi dei Buoni del Tesoro corrispondenti alla somma predetta, ed emessi per conto delle ferrovie Calabro-Sicule.

(Approvato.)

« Art. 13. Il debito contratto dalla Società *Vittorio Emanuele*, concessionaria delle strade ferrate Calabro-Sicule, al quale lo Stato deve provvedere in dipendenza dell'articolo 7 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno numero 4587, e che trovasi ridotto ed accertato al 1 gennaio 1870 nella somma capitale di lire duecento quarantun milioni quarantanove mila (241,049,000) rappresentata da 482,098 obbligazioni del valore nominale di lire 500 per ciascuna, sarà incluso nel Gran Libro del debito pubblico in aggiunta ai debiti enumerati nell'elenco D annesso alla legge 4 agosto 1861, n. 174.

« Pel servizio degli interessi e dell'ammortizzazione delle suddette obbligazioni, e per provvedere ai carichi risultanti dall'esercizio di dette strade sono assegnati i fondi occorrenti nei Bilanci annuali dello Stato a cominciare da quello per l'anno 1870. »

(Approvato.)

« Art. 14. Nella parte attiva del Bilancio per l'anno 1870 è istituito un capitolo per applicarvi l'introito della somma di L. 850,000 colla denominazione: *Ricupero d'interessi soddisfatti dall'impresa Vitali, Charles, Picard e Compagnia sul residuo delle 196,411 obbligazioni Vittorio Emanuele emesse e non ancora consegnate alla medesima in corrispettivo di prezzi di lavori delle ferrovie Calabro-Sicule.* »

(Approvato.)

« Art. 15. Dal Bilancio passivo delle Finanze (parte prima) per l'anno 1870 al capitolo 39: *Garanzie ed interessi a Società concessionarie di strade ferrate ed a quella dei canali Cavour*, sarà eliminata la spesa di lire 6,846,000 corrispondente alla sovvenzione chilometrica prevista per le strade ferrate Calabro-Sicule. »

(Approvato.)

« Art. 16. La spesa per l'esecuzione dei lavori della galleria di Stalletti, che potrà aver luogo anche ad economia, sarà iscritta nel Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per lire 403,542 88 sul Bilancio dell'esercizio 1869, comprese in esse le lire 300,000 autorizzate con Reale Decreto del 27 ottobre 1869 per i lavori eseguiti dall'impresa Fazzari, in virtù della convenzione 2 novembre 1868, ora sciolta, e la restante somma che potrà occorrere, sarà prelevata sugli stanziamenti approvati nei Bilanci degli esercizi successivi dello stesso Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule. »

(Approvato.)

« Art. 17. Pel proseguimento dei lavori del tronco ferroviario da Girgenti a Porto Empedocle e delle gallerie di Girgenti, Lercara e di Castrogiovanni sarà provveduto coi fondi stanziati nei Bilanci 1870 e successivi del Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule. »

(Approvato.)

« Art. 18. Non ha ulteriore effetto il Regio Decreto 27 ottobre 1869 sulla galleria Stalletti e sulla galleria di Girgenti. »

(Approvato.)

Senatore **Arrivabene**. Domando di dire due parole sul Titolo III.

Presidente. Sul Titolo III in generale?

Senatore **Arrivabene**. No, sull'art. 19 che riguarda la strada Modena-Mantova.

Presidente. Allora lasci leggere l'art. 19 e poi prenderà la parola.

TITOLO III. — *Autorizzazione di concessioni diverse.*

« Art. 19. Il Governo del Re è autorizzato:

» I. A stipulare definitivamente col Comitato promotore della ferrovia Mantova-Modena una Convenzione

per la costruzione ed esercizio della linea medesima in base alla Convenzione provvisoria conclusa tra il Governo ed il Comitato suddetto sotto la data 26 ottobre 1868, e colle modificazioni risultanti dalla obbligazione in data 28 maggio 1870, fatta al Governo dal Comitato suddetto (Allegato 9 e 10).

« Mediante appositi stanziamenti nel bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provvisto pel pagamento delle quote di concorso convenute coll'articolo 18 della Convenzione provvisoria suddetta in data 26 ottobre 1868, e modificata nella successiva obbligazione del 28 maggio 1870.

« II. Ad accordare alla Società anonima Briantea concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio, la somma di lire 400,000 a titolo di sussidio per le spese di costruzione.

« La predetta somma verrà iscritta in apposito capitolo del bilancio passivo dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1871, e sarà pagata ad opera ultimata ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all'esercizio entro un anno dalla data della promulgazione della presente legge.

« III. A stipulare per la Concessione della linea Cremona-Mantova, già autorizzata coll'articolo 6, lettera d, della legge 14 maggio 1865, N. 2279, che la garanzia accordata di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000 sia estesa anche al tratto interposto tra il già confine mantovano e Mantova.

« IV. A concedere alla Società delle Meridionali per la costruzione delle linee di Pescara-Aquila-Rieti e Ternoli Campobasso, sino a un punto di congiunzione colla linea di Foggia-Benevento-Napoli e della continuazione da Maglie ad Otranto, delle quali essa Società è concessionaria in forza delle leggi 21 agosto 1862, N. 763, e 14 maggio 1865, N. 2279, nuovi termini, i quali, a contare dal giorno in cui sarà pubblicata la presente legge, non potranno estendersi per un tempo maggiore di quello che alla Costruzione dei singoli tronchi era assegnato nella convenzione approvata colla suddetta legge 14 maggio 1865, N. 2279, i cui effetti rimangono tuttavia in pieno vigore anche relativamente alle multe in cui la Società delle Strade Ferrate Meridionali sia incorsa e sarà per incorrere prima che le siano stati dal Governo assegnati i nuovi termini in forza della facoltà di sopra concessa.

« V. A concedere alla stessa Società delle Strade Ferrate Meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di L. 60,000, e dandole inoltre le lire 200,000 di capitale, che si dovrebbero erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, a norma della legge 27 giugno 1869, N. 5147 relativa alle strade nelle provincie meridionali. »

« La sovvenzione di L. 100,000 annue che l'art. 6 lettera e, della legge 14 maggio 1865, N. 2279 attri-

buiva a tutta la linea da Candela per Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, rimane ridotta a lire 60,000 annue da erogarsi specialmente in sussidio del tratto da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

« Al di più che potrà bisognare, sia per le spese di costruzione, sia per quelle di esercizio, dovranno supplire i Corpi morali interessati uniti in regolare consorzio, salva la disposizione del seguente art. 20.

« VI. Ad accordare in base all'annesso capitolo (Allegato 11), la concessione di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, mediante tre milioni e 500 mila lire che saranno pagate al concessionario o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno.

« Verrà a suo tempo inscritta in bilancio la somma occorrente per l'indicato sussidio. »

Presidente. La parola è al Senatore Arrivabene.

Senatore **Arrivabene.** Per ben due anni tanto si scrisse sulle progettate ferrovie Mantova-Reggio, Mantova-Modena, Verona-Bologna, che poco o nulla rimane a dire intorno ad esse.

Voi perdonerete, o Signori, perdonerete alla mia speciale posizione se vi intrattengo brevemente di questo progetto di legge e particolarmente della ferrovia Mantova-Modena.

La superficie della Provincia mantovana è 2,288 chilometri quadrati, con una popolazione di 270,000 individui. Ebbene, essa non ha che 15 chilometri di strada ferrata. Le città di qualche importanza che sono prive di questo rapido mezzo di comunicazione si credono ferite nel loro amor proprio; ma certo è che lo sono nei loro interessi.

Nelle cose prodotte vi entra sempre l'elemento *Spese di trasporto*, le quali sono sempre maggiori quanto meno perfetti sono i mezzi di comunicazione.

E così la parte di paese diseredata di ferrovie vende meno cari i propri prodotti, e compra a più caro prezzo i prodotti altrui. Le ferrovie poi non sono solamente utili alle località nelle quali si costruiscono; il mondo intero se ne avvantaggia perchè il mondo intero fa cambi.

Quando si formò in Germania la Società delle Ferrovie Renane, il Governo Belga, ispirato da questa verità, sottoscrisse alcune migliaia di azioni.

Fra le tante ferrovie sussidiate dallo Stato non ve n'è forse una che gli sia stata onerosa meno di quella che sarà la Mantova-Modena. Le 800,000 lire di cui si caricò lo Stato servono in parte a stabilire un ponte provvisorio sul Po a Borgoforte, e le lire 1,200,000, le quali non saranno spese che in dieci anni, servono a costruirne uno stabile nella stessa località.

E questo ponte serve pure al collegamento del centro d'Italia colle sue difese del Nord. D'altronde il tronco della ferrovia da Verona a Mantova è grandemente oneroso allo Stato. Nel 1868 il prodotto chilometrico fu di 6641 lire; la spesa di lire 7627. Voi vedete; Signori, quale sacrificio deve fare il Governo

per compensare di codesto disavanzo la Società. Prolungato il tronco a Modena, questa condizione di cose cesserebbe.

Pochi paesi in Italia si sono, al pari della provincia di Mantova, imposti sacrifici tanto onerosi per assicurarsi i vantaggi di una ferrovia.

Modena, Verona, Mantova hanno sottoscritto per sei milioni di obbligazioni alla pari, divise queste in trenta parti, quindici delle quali peseranno sulla provincia Mantovana.

Nelle condizioni attuali del credito non sarà, con molta probabilità possibile negoziare quelle obbligazioni che al 50 0/0. Vedete adunque, Signori, che il sacrificio impostosi alla provincia di Mantova sorpasserà certo il milione di lire.

Senatore **Miniscalchi.** Domando la parola.

Senatore **Arrivabene.** Non abuserò più oltre della vostra pazienza, preoccupati come siete dei grandi avvenimenti che tutta preoccupano l'Europa.

Due anni or sono, votando la legge che ritornava al naturale suo centro le parti staccate della provincia di Mantova, avete fatto cessare un danno, riparata una ingiustizia. Dando ora un voto, come spero, favorevole a questa legge, compirete pure un atto provvido e giusto, collegando la provincia di Mantova al sistema ferroviario della comune patria.

Presidente. Il Senatore Miniscalchi ha la parola.

Senatore **Miniscalchi.** Dopo le parole così opportunamente e dottamente pronunziate dal nostro collega il Senatore Arrivabene, a me non resta che pochissimo da aggiungere, giacchè la tenuità della spesa, l'importanza strategica e commerciale della linea Verona-Modena è così evidente e tale, che sarebbe far perdere il tempo al Senato volendolo dimostrare.

Io quindi non ho che il dovere di raccomandare al signor Ministro dei Lavori Pubblici di voler dare opera solerte, per quanto sia possibile, affinché quella linea sia attuata sollecitamente, tanto più che ho sentito che all'apertura del tunnel del Cenisio la valigia inglese dell'India partirà da Brindisi. Ognuno dunque vede l'importanza di questa strada, che porta una differenza non lieve di tempo nel tragitto per la via della Germania al porto di Brindisi, dove sarà imbarcato per portarla all'Egitto, all'India e all'estremo Oriente.

Ministro dei Lavori Pubblici. Fu lieto di sentire due onorevolissimi Senatori che dividendo il concetto del Governo, ne riconoscono l'opportunità, ed appoggiano la Convenzione per la costruzione e per l'esercizio della strada ferrata da Mantova a Modena.

I miei onorevoli antecessori, che hanno trattato e stipulato questa Convenzione, erano mossi certamente dal concetto della immediata sua opportunità. Infatti la ferrovia da Mantova a Modena tende principalmente a vivificare il tronco che da Verona attualmente va a Mantova e che non ha uscita; rende quindi anche più facile la congiunzione di Cremona con Mantova, perchè quella ferrovia potrà giovare della traversata di Man-

tova, e così sarà di minore spesa la costruzione di quella linea. Di più, il ponte a Borgoforte, come tutti sanno, serve a viste strategiche di difesa, e prepara anche la possibilità della congiunzione della linea Spezia-Parma perchè appunto la ferrovia dalla Spezia a Parma potrà approfittare di questo passaggio.

Queste sono considerazioni di ordine speciale a questa ferrovia, ma vi hanno concetti di ordine generale che rendono opportuno di congiungere la nostra rete centrale con una linea, se non la più breve, certo la più conveniente all'importante passaggio, del Brennero, che viene direttamente sopra Verona. E poichè l'onorevole Senatore Miniscalchi ha accennato il passaggio della valigia delle Indie, la quale prenderà la via del Moncenisio, ho l'onore di poter assicurare il Senato che, da una lettera della Direzione delle poste inglesi, possiamo riprometterci che quando la galleria del Moncenisio sarà aperta, la valigia prenderà direttamente e definitivamente la linea di Brindisi.

Attualmente vi è un servizio speciale per la piccola valigia, e anche questo dà dei risultati ottimi, e sono appunto questi risultati ottenuti per la cura e lo zelo con cui le Società eseguono il servizio cumulativo, che venne messa in evidenza al commercio ed al Governo inglese la opportunità di preferire questa linea per la corrispondenza colle Indie.

Sono lieto che le parole dell'onorevole Senatore Miniscalchi mi abbiano fornita l'opportunità di presentare al Senato gli intendimenti del Ministero su questo proposito.

Senatore **Miniscalchi**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Miniscalchi**. Ringrazio il signor Ministro delle espressioni cortesi che ha usato a mio riguardo, e più ancora della conferma ufficiale che ci ha favorito, intorno alla direzione che per la nostra penisola prenderà la valigia delle Indie.

Presidente. Se nessun'altro chiede la parola su questo articolo 19, che è stato letto poco fa, lo metto ai voti.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 20. È data al Governo la facoltà di concedere, per Decreto Reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli;

« Da Lucera a Manfredonia;

« Da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella.

« Da Giulianova a Teramo.

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la Società delle Strade Ferrate Meridionali, in virtù dell'art. 8 della Convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, N. 2279, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

(Approvato.)

« Art. 21. Il Governo ha facoltà di concedere, per Decreto Regio, la costruzione di una strada ferrata da Terni ad Avezzano e Roccasecca, e di un'altra da Parma a Spezia, entro tre anni dalla data della presente legge, alle condizioni stabilite nel capoverso ultimo dell'articolo 3 e nell'art. 22 della Convenzione del 22 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, N. 2279.

« Non è derogato, rispetto a quelle due strade, ai diritti di precedenza che le Società esistenti possano avere alla loro costruzione. »

Senatore **Menabrea**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Menabrea**. Io non ho bisogno di dichiarare al Senato che sono grande propugnatore della costruzione di strade ferrate, inquantochè io considero un chilometro di strada ferrata come un vincolo che stringe maggiormente le varie province italiane tra di loro, ed anche come un elemento di prosperità. Ed i vero, Signori, se noi consideriamo i vantaggi economici che furono arrecati all'Italia dal complesso delle strade ferrate attuali, io credo che sarebbe facile il dimostrare che l'ingente spesa che hanno costato fu già coperta ampiamente dai benefizi, non dirò diretti per l'Erario dello Stato, ma dai vantaggi che ridondarono indirettamente in favore del paese. Ma affinché fossero maggiormente proficue queste costruzioni, sarebbe stato necessario che fin da principio si fossero stabilite certe norme nel distribuire le varie linee che dovevano costruirsi.

Vi sono talune linee principalissime che si possono chiamare arteriali; vi sono altre linee di interesse minore, le quali soddisfanno a qualche interesse particolare non abbastanza importante per dare loro il carattere di arteriali.

Certamente, se fin da principio si fosse potuto evitare la costruzione di queste linee secondarie, almeno finchè fosse molto progredita quella delle linee arteriali, io credo che anche il complesso generale delle strade ferrate avrebbe maggiormente progredito che non sia attualmente.

Intanto però bisogna accettare lo stato delle cose com'è, e vedere di trarre il maggior partito possibile dalla nuova legge, la quale dà in proposito grandissime facoltà al Governo.

Tra le linee di cui gli è fatta facoltà di accelerare la costruzione sono le due da Terni, Avezzano e Roccasecca, e l'altra da Parma alla Spezia.

Quest'ultima linea, che fu già compresa in altre leggi, può considerarsi come linea importantissima, specialmente dal lato militare, e quanto all'altra di Terni, Avezzano e Roccasecca è di interesse non solo militare, ma economico e, direi anche, politico.

Ed i vero, o Signori, se noi osserviamo quale sia la costruzione delle nostre ferrovie, vediamo che per comunicare tra Firenze e Napoli la via più breve è quella che passa per Roma. Dunque, nelle attuali con-

dizioni politiche d'Italia, per andare da una all'altra di queste due importanti città, fa d'uopo attraversare un territorio che non appartiene allo Stato, oppure conviene fare un lungo giro e passare per Foggia, locchè allunga grandemente le distanze; mentre se si facesse la ferrovia da Rieti ad Avezzano e Roccasecca, si verrebbe ad abbreviare circa di 50 chilometri la distanza fra Firenze e Napoli; di più si avrebbe il grande vantaggio di avere una linea compiutamente costrutta sopra il nostro territorio, vantaggio grandissimo che eviterebbe molti degli inconvenienti che si incontrano nell'attraversare un territorio che non dipenda dallo Stato.

Ma vi è un'altra considerazione, vi è la considerazione militare: attualmente, per poter cambiare le guardie tra le Province Meridionali e le Province Centrali, la truppa è obbligata ad attraversare due volte le giogate principali dell'Appennino, facendo il gran giro per Ancona e Foggia per andare a Napoli, mentre la linea che io propugno ha il vantaggio di permettere i movimenti di truppa da un punto all'altro dell'Italia per la via più breve.

Faccio osservare ancora che noi non abbiamo in fatto di ferrovie per comunicare colle Province Meridionali che delle linee costeggianti il mare. Ora se avessimo una guerra marittima, è evidente che per i trasporti militari queste linee sarebbero impraticabili.

Come volete che si vada ad avventurare un gruppo di truppa lungo il litorale dell'Adriatico che per la massima parte del suo sviluppo è esposto agli attacchi del nemico?

Si potrebbe adunque dire che in tempo di guerra marittima noi non avremo mezzo di comunicare colle Province Meridionali, salvo coll'attraversare due volte l'Appennino per mezzo di strade ordinarie, le quali sono lunghissime e richiedono molti e molti giorni per poter trasportare truppe da un'estremità all'altra d'Italia.

Io credo che questa condizione di cose sia pericolosissima, e ritengo di assoluta necessità, dal lato militare, di addivere alla costruzione di questa linea, la quale essendo naturalmente costrutta sul nostro territorio, ha non solamente il vantaggio di abbreviare le distanze fra l'Italia Superiore e le Province Meridionali, ma ancora quello massimo di procurarci una linea centrale che sarà, per così dire, al riparo di ogni insulto, di ogni attacco da parte del nemico. Ora, questa condizione di cose mi pare tale da richiedere tutta l'attenzione del Senato e del Governo. Valo ancora più in là nelle mie considerazioni.

Io credo sia importante per l'avvenire d'Italia, per le sue condizioni politiche e militari, che vi sia una linea ferroviaria centrale italiana che sia indipendente, che sia lontana dal litorale. Ora, colla costruzione della linea che propugno avremo già in gran parte ottenuto lo scopo: ma ciò non basta, perocchè se vogliamo andare nella Basilicata, oppure nelle altre province e-

streme d'Italia, sia che si prenda la linea dell'Adriatico o quella per Napoli, Salerno ed Eboli, si costeggia il mare per lunghissimi tratti.

Dunque queste linee non sono al riparo contro gli attacchi dal lato del mare; epperò sarebbe necessario che oltre la linea Rieti, Avezzano e Roccasecca, vi fosse un altro tronco che collegasse la linea centrale della Basilicata, che per effetto di queste Convenzioni deve eseguirsi, con quella di congiungimento Foggia, Benevento, Caserta.

Credo che il tronco proposto da Foggia a Candela, convenientemente prolungato, potrebbe provvedere all'uopo.

Ora, con questo complesso di linee si avrebbe una linea ferroviaria centrale, intieramente sul nostro territorio, la quale sarebbe indipendente dal mare, coperta da ogni insulto per parte del nemico, e che aprirebbe la comunicazione più spedita e sicura tra le province estreme del Regno.

È per questo motivo, o Signori, che io insisto molto presso il signor Ministro affinché egli si valga delle facoltà accordategli dall'art. 21, onde la prima delle sue preoccupazioni sia la linea accennata. Vorrei poi nello stesso tempo che l'onorevole Ministro si preoccupasse anche di fare immediatamente degli studi per vedere in quale modo possa essere prolungata, congiungendola colla linea centrale della Basilicata. La linea che ho accennato da Foggia a Caserta per Benevento.

Per mezzo di queste linee avremo raggiunto lo scopo di collegare in modo più intimo le province estreme d'Italia, e nello stesso tempo avremo provveduto ai nostri bisogni militari i più importanti per la difesa dello Stato.

Spero che il Senato dividerà con me queste considerazioni, e approverà l'interesse che io metto a che questa linea sia fatta il più prontamente possibile.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ringrazio l'onorevole Senatore Menabrea che abbia voluto favorire il Governo dei suoi lumi in una materia così importante come questa, e nella quale egli è giudice così competente, per la parte grandissima che egli ebbe nell'ordinamento e nello sviluppo delle nostre ferrovie, mentre dirigeva il dicastero cui ora ho l'onore di presiedere.

Le opinioni intorno alla opportunità non solo, ma alla necessità di una strada ferrata Terni, Avezzano-Roccasecca a cui accenna l'onorevole Menabrea, e che sono poggiate sopra gravi considerazioni di ordine economico militare e politico, sono divise anche da me, e potrei dire anche dal resto del Gabinetto, se si fosse presentata occasione di discutere nel Ministero questa linea, perchè non credo possibile se ne possa disconoscere la convenienza.

Quanto a me, per certo sono compreso della convenienza, della importanza e dell'urgenza di fare questa strada; ma per quanto mi risulta, fino a tutto il 1868,

malgrado che il Governo avesse la facoltà acconsentitagli dalla legge del 1864, non si è presentata mai alcuna proposta seria.

Nel 1869 si presentò una Compagnia inglese, che dimandò di fare gli studi di massima, gli studi preliminari; dopo dimandò anche di fare gli studi di dettaglio quando le fosse assicurata la concessione della semplice costruzione, per una somma determinata.

Su questa domanda, non corredata degli elementi necessari, e sulla quale perciò non si poteva fare un sicuro giudizio, il Consiglio dei Lavori Pubblici dette un voto negativo.

Le pratiche sono rimaste a questo punto, non essendosi dopo avuta altra richiesta per tale concessione.

Ho voluto accennare ciò per dimostrare, come il Governo non abbia mai abbandonato questo proposito, nè mai dimenticata questa ferrovia, e come infine ne abbia sempre riconosciuta l'importanza.

Io poi sono lieto di aver sentito alcuni concetti dall'onorevole Senatore Menabrea che abbracciano tutto il complesso delle reti italiane, e che accennano a delle considerazioni di ordine superiore ed elevato; sono lieto, ripeto, perchè l'attuale progetto di legge che sta davanti al Senato per nulla contraria le viste dell'onorevole Senatore. Anzi mi sembra che in molte parti il nostro progetto si avvicini a quelle stesse considerazioni, sia un avviamento in quell'ordine di idee ora sviluppate, per cui io confido che il Senato avrà in quelle medesime osservazioni un argomento di più ad accordare il suo voto favorevole a questo progetto di legge, dopo che una parola tanto autorevole come quella dell'onorevole Menabrea, ne venne a mostrare l'opportunità.

Senatore Menabrea. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Menabrea. Io ringrazio l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici delle dichiarazioni che egli si è compiaciuto di fare, e che sono conformi ai desiderii che ho testè espressi.

Io ho mostrato l'utilità della linea Terni, Avezzano, Roccasecca, e come veramente questa fosse una linea essenziale, urgente e della massima importanza per lo Stato. Io ho dichiarato pure, in principio del mio discorso, che quantunque la costruzione delle ferrovie richieda grandi sacrifici, questi sono prontamente compensati dai vantaggi che ne ricavano le popolazioni, la cui ricchezza aumenta in proporzioni assai maggiori che non la spesa occorsa per la ferrovia: certamente l'Erario dello Stato non ne ricava un beneficio immediato; tuttavia, attesa l'importanza della linea accennata, io credo che gli aggravii che ne possono momentaneamente derivare per la finanza non debbono farne indugiare la effettuazione.

Aggiungerò di più che detta linea, attraversando regioni importantissime, e ricche assai, le quali sono totalmente prive di comunicazioni, e che sono perciò il

rifugio del brigantaggio, si verrebbe anche a distruggerlo coll'apertura di essa.

Malgrado tutte le buone intenzioni dell'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici, io credo però necessario altresì che sentimenti uguali sieno manifestati dall'onorevole signor Ministro delle Finanze; e poichè lo veggio presente, desidererei che egli pure appoggiasse le buone intenzioni che ha espresse l'onorevole suo Collega il Ministro dei Lavori Pubblici.

Io non propongo ordini del giorno, perchè so che talvolta vanno dimenticati; mi basta che ci sia una promessa del Ministero al Senato che siano prese in considerazione le mie parole, poichè ove s'indugiasse troppo ad avervi riguardo, io mi propongo di rinnovare le mie raccomandazioni ogniqualvolta ne verrà l'occasione.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Mi permetta il Senato di soggiungere poche parole per completare il mio pensiero, perchè non voglio alcuna reticenza.

Riconosco perfettamente l'opportunità di questa ferrovia, e sarò ben lieto che la si possa eseguire.

Ho accettato perciò di buon grado la facoltà che l'altro ramo del Parlamento ha accordato al Governo, e che ci confermerà, spero, anche il Senato.

Ma debbo dichiarare essere opinione nostra che l'articolo 22 della Convenzione del 22 giugno 1864 accorda facoltà eccessive al Governo, nel senso che sarebbero troppo gravose le condizioni ivi fatte per lo Stato.

A nostro avviso la misura della garanzia indicata nell'articolo come un massimo, che non si può oltrepassare in nessun caso, è così elevata che il Governo deve sentirne la responsabilità grandissima che nell'interesse delle finanze esso può assumersi nel fare le concessioni; e quindi non solo non deve raggiungere quel massimo limite, ma tentare ogni modo per diminuire il carico che ne verrebbe allo Stato.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Non posso a meno di accedere all'invito fattomi dal Senatore Menabrea, e di manifestare la mia opinione intorno a questa ferrovia di cui egli parlava, anzi potrei manifestarla in genere sopra cotesta questione delle ferrovie.

Se il Senato mi ha veduto in fatto di spese un po' restio, e taluno ha potuto credermi sin troppo restio, confesso però che credo alla necessità assoluta, specialmente rispetto ai contribuenti, di fare certe spese nel minor limite possibile, quando siano necessarie e indispensabili.

Ma prego l'onorevole Senatore Menabrea ed il Senato di credere che io non metto tra le spese non necessarie e non indispensabili le spese che valgono a modificare lo stato economico del paese, come sono in genere le linee ferroviarie.

Dirò anzi che fui qualche volta rimproverato di essere persino troppo corrivo in questa parte ed accusato di incoerenza, imperocchè mentre da una parte cercava d'introdurre le più severe economie possibili, sino al punto di essere accusato d'avarizia e di lesineria, d'altra parte, relativamente ai lavori pubblici, mi sono trovato accusato di troppa larghezza.

E credo che il progetto stesso di legge che si discute lo dimostri realmente. Per parte nostra, prima di tutto si cerca di dar esecuzione alle leggi che sono state deliberate dal Parlamento, imperocchè ci pare che quando sono stati presi impegni seri colle popolazioni che quando sono stati deliberati dei lavori che interessano grandemente l'economia nazionale, sia conveniente sotto tutti i punti di vista il condurre codesti lavori a compimento.

Questo è il concetto generale da cui tanto io che i miei Collegli siamo condotti.

Quanto poi alla strada ferrata che congiunge Terni con Isoletta, non si può negare la grande importanza della medesima sotto molti punti di vista.

Sono dolente di non avere assistito al discorso che ha fatto in proposito l'onorevole Senatore Menabrea, ma *a priori*, ed anche senza averlo udito, mi dichiaro dell'opinione da lui emessa, e della grande utilità ed importanza di questa strada.

Ora non vi è che questione, prima delle condizioni, come testè diceva l'onorev. mio collega Ministro dei Lavori Pubblici, e poi dei momenti, in cui ci troviamo, imperocchè non dobbiamo perdere di vista lo stato del credito nostro, che l'onorevole Senatore Menabrea, il quale mi ha insegnato anche tante altre cose, meglio di me conosce; ma però io posso dichiarare e dichiaro che non sono per nulla alieno dalla costruzione della ferrovia che egli si giustamente raccomanda.

Senatore **Menabrea**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Menabrea**. Prendo la parola solamente per esprimere all'onorevole Ministro delle Finanze la soddisfazione che provo nel vedere che entra completamente nelle mie idee relativamente alle strade ferrate in generale, ed in specie poi a quella che fa ora argomento di discussione.

Per verità vi sono dei momenti, nei quali bisogna procedere con molta prudenza nel prendere impegni, e gli odierni in cui il credito pubblico è sì gravemente scosso meritano tutta l'attenzione nostra; ma io spero che appena la fiducia potrà rinascere e rassodarsi, si penserà alla esecuzione di questa strada che presenta tanto interesse economico, politico, e soprattutto militare.

Presidente. Se non si fanno altre osservazioni metto ai voti l'articolo 21.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 22. È rinnovata altresì al Governo la facoltà di cui all'articolo 20 della Convenzione 19 maggio 1863, approvata con legge del 25 agosto 1863, di compren-

dere nella rete Calabro-Sicula la strada ferrata da Palermo a Marsala e Trapani, e di concederne la costruzione e l'esercizio, sia al consorzio delle province interessate, sia ad una Società distinta, sia alla Società stessa che assumesse, secondo il disposto del Titolo 2, articolo 7 della presente legge, la costruzione e l'esercizio della rimanente rete Calabro-Sicula, con che l'onere proveniente alla finanza non sia maggiore di quello che risultava dall'esecuzione dell'articolo 20 superiormente citato.

« Il Governo è del pari autorizzato a comprendere nella concessione della rete Calabro-Sicula, di cui al titolo 2, articolo 7 della presente legge, la diramazione da Taranto a Brindisi, in conformità dell'articolo 22 della stessa Convenzione del 9 luglio 1863, approvata con legge 23 agosto 1863, N. 1440. »

(Approvato.)

« Art. 23. Sono approvate le spese straordinarie, l'una di lire un milione cinquecentomila (1,500,000), l'altra di lire un milione ottocentotredicimila duecento (1,813,200) autorizzate provvisoriamente sui bilanci 1867 e 1868. del Ministero dei Lavori Pubblici. la prima con Decreto Reale del 17 novembre 1867, numero 4065, e la seconda con Decreto Reale del 4 novembre 1868, N. 4686, per la continuazione dei lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto e per il servizio a tutto l'anno 1868 delle obbligazioni già emesse per far fronte alle spese di costruzione della linea medesima. »

(Approvato.)

« Art. 24. È autorizzata la spesa straordinaria di L. 6,160,533 09, occorrente ad ultimare i lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, ed al servizio per gli anni 1869, 1870 e 1871 delle obbligazioni emesse per far fronte alle spese già occorse per la costruzione della linea medesima.

« La predetta somma verrà iscritta nel bilancio passivo dei Lavori Pubblici, ripartendola in parti eguali fra i due esercizi 1870 e 1871. »

(Approvato.)

« Art. 25. Il Governo è autorizzato, durante il triennio successivo alla data della promulgazione della presente legge, ad accordare per Decreto Reale concessioni di ferrovie a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche e per la durata non maggiore di anni novanta.

» Potranno essere accordate ai concessionari le esenzioni e franchigie già ammesse dal paragrafo f dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865. »

(Approvato.)

« Art. 26. Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del Regno, e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato. Vi saranno altresì regolate le forme e i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

(Approvato.)

Ora è terminata la legge relativa ad approvazione di Convenzioni stipulate con varie Società e ad altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate.

Rimarrà l'altra legge per l'approvazione della Convenzione colla Società delle ferrovie dell'Alta Italia, la quale si discuterà nella prima seduta che io fisserei, se non vi fosse osservazioni in contrario, martedì prossimo.

Senatore **Cantelli Relatore**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Cantelli, Rel.** Essendo questa legge composta di soli due articoli io non saprei veder la ragione perchè si dovesse rimandarne la discussione a martedì.

Intendo che per l'ora in cui siamo sarebbe impossibile sostenere una lunga discussione; ma credo che questa potrebbe mantenersi nei limiti in cui si è contenuto rispetto all'altro progetto di legge: quindi io non vedo il motivo, ripeto, per cui non si debba procedere oggi stesso alla discussione di questa legge.

Senatore **Scialoja**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Scialoja**. Io bramerei fare alcune osservazioni di non mediocre importanza finanziaria sul primo articolo della Convenzione colla Società delle ferrovie dell'Alta Italia, non per oppormi al progetto, ma per chiarire alcuni gravi dubbi in me sorti rispetto a quella parte della Convenzione che si contiene nel detto articolo.

A me pare che l'intelligenza data a questa parte della Convenzione nella Relazione dell'Ufficio Centrale sia lontana dal vero, ed ho quindi bisogno di richiamarvi

tutta l'attenzione del Senato, e trattandosi di milioni che potrebbe costare allo Stato il darvi una interpretazione piuttosto che un'altra, pregherei perciò il Senato, stante l'ora tarda, a rimandare la discussione ad altro giorno.

Presidente. Dunque la seduta resta fissata per martedì alle ore 2 precise.

Darò ora il risultato delle votazioni a squittinio segreto.

Approvazione della Convenzione colla Società del telegrafo sottomarino del Mediterraneo:

Votanti . . . 75

Favorevoli . . . 74

Contrari . . . 1

(Il Senato adotta.)

Rimessione in tempo dei militari di terra e di mare per invocare i benefici della legge 23 aprile 1865, N. 2247.

Votanti . . . 75

Favorevoli . . . 68

Contrari . . . 7

(Il Senato adotta.)

Progetto di legge per un'aggiunta alla classificazione delle strade nazionali.

Votanti . . . 75

Favorevoli . . . 69

Contrari . . . 6

(Il Senato adotta.)

Parificazione dell'attestato di licenza ottenuto alla R. Scuola di commercio in Venezia al diploma di laurea nella facoltà di diritto per l'ammissione alla carriera consolare.

Votanti . . . 75

Favorevoli . . . 72

Contrari . . . 3

(Il Senato adotta.)

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).