

XC.

TORNATA DEL 7 LUGLIO 1896

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Si dà lettura di un sunto di petizione — Il presidente comunica un telegramma del senatore Mantegazza — Procedesi all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto di progetti di legge — Discussesi il progetto di legge: «Esercizio delle linee di strada ferrata di proprietà dello Stato, Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio» (N. 188) — Parlano i senatori Lampertico, Calenda Andrea relatore, Balestra ed il ministro dei lavori pubblici — Rinviati l'articolo unico allo scrutinio segreto — Senza discussione rinviansi pure allo scrutinio segreto i seguenti progetti di legge: «Ponte sul Tevere per la strada Amerina (N. 199); Aggregazione del comune di Castiglion Fibocchi al mandamento di Arezzo (N. 174); Aggregazione del comune di Sambuca Pistoiese al 2° mandamento di Pistoia (N. 176)» — Proclamasi il risultato della votazione a scrutinio segreto e i progetti di legge risultano approvati.

La seduta è aperta alle ore 15 e 40.

Sono presenti i signori ministri dei lavori pubblici, della guerra, di grazia, giustizia e culti, e della istruzione pubblica.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Sunto di petizione.

PRESIDENTE. Si dà lettura del sunto di una petizione giunta al Senato.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

« N. 49. — Diciassette cittadini di Torre del Greco fanno istanza al Senato perchè siano modificate alcune disposizioni del disegno di legge per provvedimenti riguardanti la marina mercantile ».

Comunicazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato un telegramma ricevuto or ora dal signor senatore Mantegazza:

S. Terenzo, 7 luglio.

Illustre signor Presidente,

Capisco lo sdegno con cui il Senato ha inteso la lettura della mia lettera al Pagliani, ma questo sdegno svanirà subito quando io le abbia detto che essa era uno sfogo privato da amico ad amico; svanirà del tutto quando le dirò che nelle mie parole non si deve trovare che il dolore cocente di chi ama assai la patria e la vorrebbe grande e onorata.

Il mio schifo, Dio me ne guardi, non è per il Senato, di cui mi vanto di far parte, nè per la Camera a cui appartenni per quattro legislature; il mio schifo è per la politica, cioè per l'ambiente collettivo di tutte le energie, di tutti i sentimenti, di tutto il bene, di tutto il male che costituiscono l'ambiente di un popolo. Ora mettiamoci una mano sul cuore, illustre presidente, e pensiamo al naufragio delle banche e ad Adua!

Due immensi dolori, due immense vergogne,

frutto dell'immoralità e dell'ignoranza, che, sommate insieme, devono dare ad un paese le tenebre e minacciar la morte. Se il più grande dei nostri poeti, non in una lettera privata, ma in un carme celebre, osò dire: *Oh, Italia vile*, io potevo, in uno sfogo irruente del cuore, dire che la *politica italiana* mi faceva schifo. (*Una voce*: No). Spero che dopo questo i miei colleghi mi restituiranno la loro stima e in Lei sarà sbollito il giusto sdegno. Addio di cuore.

MANTEGAZZA.

Se nessuno chiede la parola, do atto al senatore Mantegazza delle scuse presentate al Senato col telegramma che ho testè letto, e dichiaro chiuso l'incidente.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Disposizioni sulle pensioni dovute per collocamento a riposo di diritto;

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1896-97.

Prego si proceda all'appello nominale.

(Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Le urne resteranno aperte.

Discussione del progetto di legge: «Esercizio delle linee di strada ferrata di proprietà dello Stato Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio» (N. 189).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: «Esercizio delle linee di strada ferrata di proprietà dello Stato Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio».

Si dà lettura del disegno di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

Articolo unico.

È fatta facoltà al Governo del Re di trattare e stipulare con una Società diversa dalla Società delle Ferrovie Meridionali, Rete Adriatica, un contratto per l'esercizio delle linee di proprietà dello Stato Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso e Padova-Campo-

sampiero-Cittadella-Bassano, oggidì affidate alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sedente in Padova, in base ai contratti di prossima scadenza 2 ottobre 1874 e 17 aprile 1875, già pattuiti con le provincie di Vicenza, Padova e Treviso, alle quali lo Stato è succeduto per la legge di riscatto di quelle ferrovie in data 25 giugno 1882, n. 871 (serie 3^a).

Al nuovo contratto sarà assegnata una durata non maggiore di quella del primo periodo di esercizio della Rete Adriatica, che spira col 30 giugno 1905, ed in esso, oltrechè avere di mira il pubblico interesse, dovrà il Governo ottenere la cessazione od una riduzione degli oneri che attualmente pesano sul bilancio dello Stato per questo titolo.

PRESIDENTE. È aperta la discussione.

Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Lampertico.

Senatore LAMPERTICO. Signori senatori. Questo disegno di legge concerne strade ferrate le quali sono state concesse a provincie in conformità alla legge 29 giugno 1873. Appena ho d'uopo di dire che essendo dell'Ufficio centrale io sono perfettamente unanime coi colleghi, il cui pensiero è stato autorevolmente e chiaramente espresso dal nostro relatore.

Se quindi sarebbe superfluo il tenere parola di questo disegno di legge, chè non potrei farlo con maggiore precisione di quello che ne sia tenuta parola nella relazione dell'Ufficio centrale, stimo però necessario di richiamare l'attenzione del Senato e particolarmente del Governo sopra un punto che ne costituisce un vero addentellato.

In seguito, dunque, alla legge del 1873 venne fatta la concessione alle provincie, ed è stata stipulata una convenzione delle provincie col Governo del Re. Ma la Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, che ancora sussisteva, ha fatta opposizione a questa concessione stimando che una di queste strade ferrate fosse una di quelle strade parallele che servono gli stessi centri di popolazione, e la cui concessione non poteva essere fatta.

Allora s'è costituito un giudizio arbitrale composto di Menabrea, Jacini ed Allievi.

Questo giudizio arbitrale ha dichiarato non essere vero che quella strada ferrata fosse una strada ferrata parallela, ma bensì una strada

ferrata trasversale, ed ha pronunziato con molta chiarezza, anzi con tutta evidenza che quelle strade le quali si pretendevano parallele, avevano un fine, uno scopo, una utilità affatto diversa. L'una cioè serviva in modo particolare al porto di Venezia, l'altra invece serviva alla valle del Po.

La conseguenza logica di questo arbitrato sarebbe stata questa: che dunque si fosse posta in atto la continuità dei viaggi, e si fossero applicate le così dette tariffe di distanza, cioè tariffe le quali vengono a diminuire quanto più lunga è la strada a cui vengono applicate. Tutto ciò sciaguratamente non è stato fatto nonostante vivissime rimostranze non solo delle provincie venete, ma principalmente anche delle provincie lombarde. Evidentemente non applicandosi l'arbitrato veniva a mancare lo scopo che si intendeva raggiungere, di una via di prim'ordine, e non rimaneva che un interesse soltanto provinciale od interprovinciale.

Adesso in verità sarebbe postumo del tutto, e sarebbe del tutto inopportuno chiedere che quello che non si è fatto allora si faccia adesso; prevederei le difficoltà le quali sarebbero opposte dal Governo, principalmente difficoltà di ordine economico. Allora si poteva sperare che il valico della Pontebba fosse tale effettivamente da alimentare due strade ferrate le quali quantunque non parallele, tuttavia venivano l'una e l'altra a dare un più diretto congiungimento delle provincie meridionali austriache con una notevole parte dell'alta Italia.

Quindi è quasi superfluo dire, che il nostro relatore, il quale doveva prendere le cose come sono, dovesse trattare, come ha trattato, questo disegno di legge nei soli termini di possibile esecuzione. Non poteva perciò non proporre al Senato l'approvazione di questo disegno di legge, che dà facoltà al Governo del Re di stipulare un nuovo contratto di esercizio, dacché quello che è ancora in corso sta per avere il suo termine.

Tutto ciò sta bene; ma siccome quell'arbitrato è stato provocato dallo stesso Governo del Re, al quale ha dato una vittoria di grande importanza per le relazioni internazionali, così a me pare che sia utile una parola, la quale contribuisca perchè comunque, se anche per ora quell'arbitrato non può avere effettuazione, tuttavia non cada in prescrizione.

Quell'arbitrato è un atto importante, un atto giuridico, un atto che ha prodotto anche il suo effetto immediato, in quanto ha reso possibile la concessione di queste strade ferrate. E un giorno o l'altro, specialmente aumentandosi i traffici dell'Italia con l'Austria, potrebbe avere pratica applicazione.

Quell'arbitrato adunque sta, e deve vivere perenne, salvo poi di applicarlo quando la possibilità effettivamente si presenti.

Per parte mia non ho voluto che richiamare su questo punto l'attenzione del Senato e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, non già per invitare il Governo a fare quello che, capisco anch'io, in questa condizione di cose non può fare, ma a far sì che non sia pregiudicata minimamente l'efficacia di un atto che può veramente corrispondere ai fini, che si ebbero in mira colla costruzione di quelle strade ferrate, quando l'opportunità economica se ne presenti.

E qui anche per giustificarmi di non lasciare poi in disparte quello che è l'oggetto presente della legge, io mi associo di nuovo alle conclusioni del nostro relatore, facendo voti, ed anche esprimendo fiducia che il Governo, nel divenire a questo nuovo contratto di esercizio, abbia cura di ottenere quei miglioramenti che almeno valgano a conservare i vantaggi interprovinciali che si sono avuti finora, ed anche a portare un qualche vantaggio nei traffici da luogo a luogo, fra provincia e provincia.

Perchè poi questi miglioramenti si possano veramente ottenere, è necessario che l'argine stradale sia in perfetto ordine, che sia buono il materiale mobile, e che si provveda per queste strade ferrate come è provvisto per le strade ferrate che sono esercitate dalle grandi Compagnie, al modo cioè di sopperire a quei bisogni di riparazioni ed ampliamenti che di mano in mano si presentino.

Fino al giorno d'oggi il modo non vi era, salvo qualche concessione, che non voglio rimproverare di certo ai ministri che l'hanno fatta; ma trovava ormai un rifiuto che io non sapeva come contraddire.

I ministri dicevano non essere punto nè poco obbligato il Governo a spese per queste strade ferrate, al cui esercizio il Governo era perfettamente estraneo. La Società esercente, a sua volta, diceva che non ne aveva nessun obbligo.

Non c'era niente di simile a quello che sarebbero le Casse patrimoniali che potesse far fronte a questo bisogno di conservazione e di ampliamenti che di tratto in tratto si sono manifestati come necessari, come urgenti, e che non mancheranno poi nel corso del tempo anche a manifestarsi in una proporzione maggiore.

Quindi epilogando, io mi limito semplicemente a questo:

1° A pregare il signor ministro che se oggi si trova nella dolorosa condizione di non poter minimamente effettuare quelle più grandi idee che sono contenute come principi nell'arbitrato, che è stato pronunciato da persone così eminenti, almeno si studi che l'arbitrato non possa mai essere pregiudicato in guisa che il Governo, quando si presenti una evenienza qualunque in cui si possa nell'interesse nazionale trarne profitto, abbia a trarne effettivamente profitto.

2° Che il Governo del Re, rivolgendo la sua attenzione a quei miglioramenti, che s'invocano da tante parti per l'esercizio, soprattutto cerchi di attuare quelle condizioni fondamentali, essenziali e capitali, senza di cui nessun miglioramento di esercizio è possibile; e già le ho accennate.

Io vorrei avere espresso il mio pensiero chiaramente, e lo affido nonchè al Senato, al Governo del Re.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Il senatore Lampertico desidera che io dichiarassi qui dinanzi al Senato, che per opera mia nulla sarà fatto che possa menomare il valore dell'arbitrato, che tre persone eminenti pronunziarono parecchi anni fa.

Io non esito a dichiarare che nella trattative che potranno correre per provvedere all'esercizio di queste linee, in nessuna guisa verrà recato pregiudizio, a quello stato che potrà essere stato creato dall'arbitrato a cui l'onorevole Lampertico ha accennato.

Egli desidera inoltre che io dichiarassi, che con i nuovi contratti sarà provveduto alla costituzione di un fondo per provvedere agli aumenti patrimoniali di quelle linee. Io ho già dichiarato innanzi all'altro ramo del Parlamento che

appunto era questo uno degli intenti che mi proponeva di conseguire.

Egli inoltre desidera che nei nuovi contratti si tenga conto della condizione del materiale mobile e dello stato della linea. Certamente io terrò molto conto di questo desiderio dell'onorevole Lampertico, e quando abbia un'offerta di qualche Società, prima di concludere, farò constatare lo stato delle linee, e del materiale mobile.

Io però debbo ripetere quello che ho già detto nell'altro ramo del Parlamento, e cioè che non andrò io alla ricerca di alcuna Società.

Io starò in attesa nel mio gabinetto che qualche Società venga ad offrire dei patti per assumere l'esercizio di queste ferrovie; se avrò delle offerte che meritino di essere esaminate, le esaminerò colla massima cura, e se nessuna offerta mi perverrà, io ho già dalla legge indicata la via da seguire; cioè inviterò la Società Adriatica ad assumere l'esercizio di queste ferrovie.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore LAMPERTICO. Io comprendo il riserbo con cui parla il ministro dei lavori pubblici e sarebbe superfluo che io richiamassi la sua attenzione sopra un punto di cui sono certo che nell'interesse del pubblico bene, il ministro si preoccupa quanto possa preoccuparmi io stesso, che conosco quegli interessi da vicino.

Il disegno di legge è stato presentato in quei soli termini in cui poteva essere presentato, cioè di dare facoltà al Governo di addivenire alla stipulazione di un contratto di esercizio. E poichè era già preveduto che non sarebbe stato possibile effettuare come diceva dianzi l'arbitrato, si capisce come quel disegno di legge concerna una Società autonoma indipendente dalle grandi Compagnie. Il ministro si trincerava dietro alla legge, la quale, quando gli manchi la possibilità di fare una convenzione con una Società, gli dà non solamente facoltà ma obbligo di dare queste strade ferrate alla Compagnia Adriatica.

Ora il ministro certamente vede meglio di me il pericolo che una grande Compagnia tenga queste strade ferrate, le quali non entrano a far parte della grande rete della Compagnia Adriatica in una condizione così in-

feriore che davvero non corrisponderebbe a quei grandi dispendii che sono stati fatti dalle provincie nella costruzione, e nemmeno a quei dispendii che ha presi sopra di sè lo Stato quando è addivenuto al riscatto di queste strade ferrate.

Dunque io non pregiudico in alcun modo la soluzione a cui verrà il ministro. Il ministro farà quello che gli sarà possibile nella sua avvedutezza, nella sua saggezza, nella sua premura per il pubblico bene. Ma vegga che lo Stato non abbia fatti esso medesimo dei dispendii per la costruzione di linee che sieno messe in condizione di non portare alcun vantaggio nè direttamente, nè indirettamente ai commerci, ai traffici, agl'interessi di quelle provincie che hanno sostenute le spese per la costruzione delle strade.

Io spero che qualunque sia la soluzione, cui si appiglierà il ministro, anzi ne sono certo, eviterà questo pericolo. Accenno anche ad un fatto particolare.

Comprendo benissimo, che se per queste strade ferrate intendessi richiamarmi a clausole che erano state inserite in altre convenzioni e che poi non sono state adottate nelle convenzioni ultime e vigenti, il ministro mi direbbe, che è impossibile applicarle ora alle strade ferrate che fanno parte di questo consorzio di provincie insieme all'altra che concerne la sola provincia di Vicenza. Sta bene; però in quel periodo di tempo in cui le strade ferrate erano esercitate dallo Stato, cioè nel periodo di tempo intermedio tra la Società delle strade ferrate dell'Alta Italia e la Compagnia Adriatica, il Governo ha assunto verso le provincie un impegno che io non dubito abbia valore giuridico e certamente ha inoltre un grande valore morale.

Esso si è obbligato a mantenere le convenzioni che erano intervenute tra il Governo e le provincie per dare alle provincie un qualche utile in confronto di quello tanto maggiore che avrebbero conseguito dall'arbitrato. In fatti tali accordi si son mantenuti non in virtù di clausole che purtroppo non si sono introdotte nei patti colla Società Adriatica, ma in quanto per portarvi alterazione si sarebbe richiesto il consenso del Governo che verso le provincie si obbligava a non dare nè vorrà certamente dare.

Senza entrare in troppi particolari, che non sarebbero nemmeno convenienti in una discussione avanti al Senato, l'idea dominante dell'onorevole ministro mi sembra sia quella di migliorare, se è possibile, lo *statu quo*, non portarvi pregiudizio, qualunque sia la Società a cui passi l'esercizio delle strade ferrate.

Io credo che non farei bene a pregiudicare la questione in qualunque maniera; stipuli il Governo con chi vuole, effettui magari la legge che regola le convenzioni colle grandi Compagnie, ma si preoccupi di quei grandi dispendii che dalle provincie si son fatti per la costruzione di queste strade, dispendii, che in parte notevole, per la legge di riscatto, furono anche assunti dallo Stato.

Senatore CALEND A. *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CALEND A., *relatore*. L'Ufficio centrale è stato unanime nella proposta che ora si presenta al Senato, cioè approvare il disegno di legge quale ci è venuto dall'altro ramo del Parlamento. Ciò è stato anche affermato dall'onor. Lampertico membro dell'Ufficio.

Le sue osservazioni risguardano piuttosto una storia retrospettiva, di cui il relatore non ha potuto tener conto nella sua relazione, poichè nè dagli atti trasmessi dal Ministero, nè dalle relazioni avute dalla Camera dei deputati, nè dalle discussioni seguite appare l'arbitrato di cui ora fa ricordo l'onor. collega.

Per altro, le osservazioni da lui presentate, sono certamente degne di considerazione per tutte quelle trattative delle quali il Governo domanda facoltà.

Anzi è da notare che l'atto del Governo è stato oltremodo rispettoso verso il Parlamento; perocchè esso domanda facoltà di trattare e di stipulare, mentre poteva anche presentare al Parlamento la stipulazione seguita per essere più o meno approvata.

Il Governo si è trovato in una assoluta necessità di dover domandare tale facoltà; poichè, messa chiaramente la questione, risulta che l'esercizio che il Governo ha dovuto assumere per successione alle tre provincie che ebbero a costruire le strade per effetto del riscatto seguito; questo esercizio viene a scadere nel settembre prossimo per una delle tre strade, e nell'ottobre dell'anno venturo per l'altra.

Dunque il Governo doveva domandare facoltà al Parlamento per poter provvedere allo esercizio di queste linee.

Come provvedere a tale esercizio? Quali diritti preesistenti vi fossero, quali condizioni si dovessero accogliere non si poteva determinare *a priori*. Si sono quindi presentati i dati che venivano dalla esperienza sullo esercizio finora fatto.

Il Governo ha dichiarato che l'esercizio è attualmente eseguito dalla Società veneta di costruzioni, quella Società alla quale fu dato dopo la costruzione delle strade; ed osserva che da questo esercizio risulta, per l'anno decorso, che il Governo ha esatto 19,000 lire e ne ha speso 110,000.

Come vedete questo non è un risultato che possa incoraggiare, ma come d'altra parte esso ha diritto di richiedere la Società per la rete Adriatica a' termini dell'art. 3° del capitolato che assuma l'esercizio, esso vi domanda la facoltà di trattare o colla Società Veneta, ovvero obbligare la Società Adriatica ad assumere l'esercizio.

Quali sono le condizioni ed i vantaggi per l'uno o per l'altro esercizio?

Il Governo ha fatto presente che in verità non può non dirsi soddisfacente l'esercizio finora prestato dalla Società Veneta, se non che questa soddisfazione viene alquanto amareggiata dai risultati finanziari.

Ma ha pure osservato che la Società Veneta ha trattato finora con sufficiente larghezza le popolazioni e le provincie, che non hanno fatto scarsi sacrifici per la costruzione di dette strade; perocchè la tariffa per trasporto di viaggiatori e merci è minore di quella della Società Adriatica, e quest'ultima avrebbe diritto di servire quelle popolazioni al massimo con tre treni al giorno, mentre ora la Società Veneta ne porge ad esse per lo men quattro. Quindi il Governo ci chiede la facoltà di trattare nel miglior interesse di quelle popolazioni sì, ma con l'intento di scaricare l'erario dello Stato di una passività annuale.

Nell'altro ramo del Parlamento fu studiata la questione e fu deliberato di allargare la facoltà al Governo nel senso di poter trattare con qualunque altra Società, oltre le due di cui si parla.

Così compilato il progetto è stato presentato

al Senato, ed il vostro Ufficio centrale ve ne propone l'approvazione, perchè in tal modo può agevolarsi la soddisfazione di quei desideri espressi dal collega Lampertico, ed ai quali innanzi tutto intende anche il Governo, perchè vuol da una parte non aggravare l'erario, e dall'altra non far perdere a quelle popolazioni i benefizi che ora godono.

Ciò posto non è possibile che tale facoltà non si accordi al Governo, con la limitazione che esso stesso providamente ha suggerito, cioè che questo prolungamento di esercizio che si farà colla Società Veneta o la nuova concessione di esercizio ad altra Società, non debba esser mai al di là del 1905, anno in cui scadono le convenzioni che ora regolano l'esercizio delle ferrovie italiane, per l'ampia libertà che deve esser lasciata al Governo nella risoluzione dell'ardua questione dell'esercizio delle ferrovie, sulla quale spetterà al Parlamento pronunciare l'ultima parola.

L'Ufficio centrale non può che associarsi ai voti espresse dall'onor. Lampertico, cioè che sia mantenuto integro quell'arbitrato per tutti quegli effetti che potrà in avvenire eventualmente produrre, perocchè non è il caso, egli stesso l'ha dichiarato, che ora possa ricevere un'attuazione qualunque; ed il ministro dei lavori pubblici, con quell'interesse e con quell'accorgimento che va spiegando per un soddisfacente esercizio delle ferrovie nel Regno, si studierà garantire, con l'interesse dell'erario, anche quei vantaggi che dall'esercizio della Società Veneta si ottenevano.

Giova o non giova trattare e stipulare colla Società Veneta? Il signor ministro dichiara che egli non andrà mendicando ed aspetta le offerte che gli saranno fatte, poichè dell'esercizio è sempre sicuro, per l'obbligo assunto ne' capitolati dalla Società Adriatica ed il Senato che concorre, come io credo, nel divisamento espresso dall'altro ramo del Parlamento di lasciare ampia questa facoltà al ministro, non può aggiungere ora altro che della facoltà esso faccia il migliore uso.

Senatore BALESTRA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BALESTRA. Nel primitivo progetto presentato dal Governo all'altro ramo del Parlamento, si chiedeva facoltà di fare un nuovo contratto esclusivamente colla Società Veneta,

perchè quanto all' accordare l' esercizio alla Società Adriatica, il Governo era per le leggi vigenti investito di questa facoltà: alla Camera piacque modificare questa proposta nel senso di estendere la facoltà del Governo a poter contrattare con qualunque altra Società.

Resta dunque stabilito, che il Governo può trattare tanto con la Società Veneta come con qualunque altra Società, non esclusa la stessa Adriatica, per la quale non aveva bisogno di autorizzazione speciale.

L' onor. Lampertico si preoccupava di questo: che affidando l' esercizio di queste tre linee alla Società Adriatica, questa non avrebbe accordato quei vantaggi che attualmente si hanno perchè la Società Adriatica ha interessi forse diversi e in qualche parte che possono essere in collisione con quelli relativi all' esercizio di queste tre piccole linee.

Aggiungeva che di ciò si doveva tener conto perchè quelle linee rappresentavano sacrifici fatti da quelle provincie, sacrifici che da ultimo ha sostenuto il Governo in occasione del riscatto. Ora appunto in vista della spesa che il Governo ha incontrato nel riscatto di queste ferrovie, io mi permetto di rivolgere una semplice domanda all' onor. signor ministro che è questa: Nell' accordare, sia alla Società Veneta, sia ad altra Società l' esercizio di queste tre linee intende di chiedere speciali garanzie? Io non domando quale sia l' opinione del ministro circa l' attuale solidità finanziaria della Società Veneta, domando se qualunque sia la Società colla quale concluderà il contratto, intende chiedere speciali garanzie relative alla buona manutenzione del materiale mobile ed immobile, ed all' esercizio per non doversi trovare nella triste condizione un bel giorno, di vedere sospeso l' esercizio e non garantita la riconsegna del capitale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare molto ovvia la risposta. Io ho già detto nell' altro ramo del Parlamento e l' ho ripetuto testè qui che non accetterò mai alcun contratto il quale non garantisca sufficientemente gli interessi dell' erario e del pubblico, e questa dichiarazione riconfermo ora dopo le parole dette dall' onorevole senatore Balestra.

Senatore LAMPERTICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore LAMPERTICO. Ho chiesto la parola unicamente perchè mi pare che le parole dette dal senatore Balestra possano lasciare luogo ad un dubbio che io veramente non vorrei lasciar sussistere in nessuna maniera.

Quando io accennai al riscatto, mi ricordo di avere esattamente detto che lo Stato si è addossata una buona parte degli oneri a cui erano andate incontro le provincie. Ma adagio; altro è essersene addossata una parte ed altro è essersi addossati tutti gli oneri.

Intanto in primo luogo lo Stato non è andato incontro se non all' onere effettivo della spesa, ma non a tutti quegli oneri a cui sono andate incontro le provincie per conto dei debiti che avevano incontrato le provincie e che ancora sono aperti. Sono un valore di primo ordine, e di ciò mi felicito, ma sono debiti ancora accesi. Eppoi in altro modo quei paesi sono stati molto pregiudicati dacchè, una volta che non si è applicato quel tale arbitrato, la categoria di quelle strade non è stata quella che si aveva il diritto di credere di loro spettanza, in modo che anche la liquidazione della spesa secondo la legge generale delle strade ferrate è stata fatta non come noi ci ripromettevamo che fosse fatta, ma come invece portavano le categorie a cui sono state ascritte le strade (1).

(1) Per la costruzione della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio la provincia di Vicenza contrasse quattro prestiti per complessive nominali L. 4,326,000 all' interesse del 5 per cento e col carico dell' imposta di ricchezza mobile. Il prezzo di emissione fu dell' 87 per cento.

Per le strade ferrate interprovinciali il Consorzio delle delle tre provincie di Padova, Treviso e Vicenza ha contratto due prestiti di complessive nominali L. 14,250,000, il primo di L. 9,000,000 all' 87 per cento coll' interesse del 5 per cento oltre l' imposta di ricchezza mobile, il secondo di L. 5,250,000, emesso alla pari coll' interesse del 5 50 per cento oltre l' imposta di ricchezza mobile.

Le provincie non potevano ormai più sperare se non nel riscatto delle strade ferrate dello Stato, il che avvenne mediante Convenzione 4 luglio 1881 approvata colla legge 25 giugno 1882, n. 871.

Mediante detta Convenzione il prezzo di riscatto venne invero determinato coll' applicazione dei criteri stabiliti dalla legge 29 luglio 1879, n. 5002, ma:

1° la linea Vicenza-Treviso venne posta non già nella prima categoria (tabella A, legge 29 luglio 1879) che le sarebbe spettato di diritto per la sentenza arbitrale, ma solo alla categoria terza (tabella C, id.);

2° per il prezzo del riscatto si tenne conto del costo

Quanto poi alla cauzione che il senatore Balestra desidera, implicitamente mi pareva di averne io stesso espresso il pensiero, perchè quando ho accennato alla necessità di un buon argine stradale, di buon materiale mobile ed anche di una Cassa patrimoniale, per dire il concetto in brevi parole, naturalmente intendo che tutto ciò non fosse una vana lustra, non fosse una vana parvenza, ma avesse solida guarentigia.

Senatore BALESTRA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BALESTRA. Prendo la parola semplicemente per ringraziare l'onor. ministro e per prendere atto delle sue dichiarazioni che saranno domandate speciali garanzie.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione, e, trattandosi di un progetto di legge che consta di un solo articolo, si voterà domani a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto dei progetti di legge: « Ponte sul Tevere per la strada Amerina » (N. 159); « Aggregazione del comune di Castiglion Fibocchi al mandamento di Arezzo » (N. 174) e: « Aggregazione del comune di Sambuca Pistoiese al secondo mandamento di Pistoia » (N. 176).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca: Discussione del progetto di legge: « Ponte sul Tevere per la strada Amerina ».

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge:

Articolo unico.

Sotto il numero 199 dell'elenco III, annesso alla tabella B, della legge 23 luglio 1881, numero 333, serie 3^a, dopo le parole: *Strada Amerina da Guardà al ponte sul Tevere*, si aggiunga: *compreso il ponte*.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno chiedendo la parola, dichiaro chiusa

effettivo delle strade ferrate, ma non dell'effettivo onere delle provincie, cosicchè per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio venne assegnato il prezzo di riscatto in L. 2,367,751 38, e per le strade ferrate interprovinciali in L. 10,432,248 62, mentre per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio la provincia di Vicenza fino al momento del riscatto aveva sostenuto l'onere di L. 5,420,767 65, e il Consorzio interprovinciale l'onere di L. 18,647,750 00.

la discussione, e trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, si voterà domani a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Viene poi all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge: « Aggregazione del comune di Castiglion Fibocchi al mandamento di Arezzo ».

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE dà lettura del progetto di legge.

(V. *Stampato n. 176*).

PRESIDENTE. Il signor ministro dei lavori pubblici rappresenta il Governo in questa discussione?

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, sì.

PRESIDENTE. Allora dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Col 1^o gennaio 1897 il comune di Castiglion Fibocchi cesserà di far parte del mandamento di Montevarchi e sarà aggregato al mandamento di Arezzo per tutti i rapporti amministrativi e giudiziari.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a fare, con decreto reale, tutte le disposizioni occorrenti per la esecuzione della presente legge.

(Approvato).

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

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Aggregazione del comune di Sambuca Pistoiese al secondo mandamento di Pistoia ».

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge:

Articolo unico.

A partire dal dì 1^o gennaio 1897 il comune di Sambuca Pistoiese è distaccato, per gli effetti giudiziari, dal mandamento di S. Marcello Pistoiese ed aggregato al secondo mandamento di Pistoia.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere per decreto reale a quanto occorre per la esecuzione della presente legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione.

Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà votato domani a scrutinio segreto.

Domani seduta pubblica alle ore 15 col seguente ordine del giorno:

I. **Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:**

Esercizio delle linee di strada ferrata di proprietà dello Stato Padova-Bassano, Treviso Vicenza e Vicenza Schio (N. 188);

Ponte sul Tevere per la strada Amerina (N. 199);

Aggregazione del comune di Castiglion Fibocchi al mandamento di Arezzo (N. 174);

Aggregazione del comune di Sambuca Pistoiese al 2° mandamento di Pistoia (N. 176).

II. **Discussione dei seguenti progetti di legge:**

Contingente di prima categoria, per la leva sui giovani nati nel 1876 e modificazioni alla legge sul reclutamento (N. 201);

Contingente per la leva militare marittima pei nati nel 1876 (N. 200).

Dichiarazione di pubblica utilità per le opere di fognatura della città di Torino (N. 197);

Aggregazione del comune di Caraffa al mandamento di Borgia (N. 180).

PRESIDENTE. La votazione è chiusa.

Prego i signori senatori, segretari, di procedere alla numerazione dei voti.

(I signori senatori, segretari, fanno lo spoglio delle urne).

Proclamazione di risultato di votazione.

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

Disposizioni sulle pensioni dovute per collocamento a riposo di diritto:

Votanti	66
Favorevoli	57
Contrari	8
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1896-97:

Votanti	66
Favorevoli	59
Contrari	6
Astenuti	1

(Il Senato approva).

Domani seduta pubblica alle ore 15 con l'ordine del giorno che ho già letto.

La seduta è tolta (ore 17 e 30).