

XXXII.

TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1900

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Incidente sull'ordine del giorno — votazione a scrutinio segreto — Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche, e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio dal 1899-1900 al 1902-1903 » (N. 27) — Parlano i senatori Lanzara, Massabò, Vaccchelli relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 16 e 10.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia e dei culti.

CHIALA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Incidente sull'ordine del giorno.

TAIANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAIANI. Oggi sono stati sottoposti all'esame dei cinque Uffici i due progetti di legge « Guarentigie della magistratura » e « Modificazioni all'ordinamento della magistratura ».

Gli Uffici, a norma del regolamento, hanno nominato i commissari per questi due progetti di legge, ma quasi tutti, atteso il nesso che si rivela fra i due progetti, hanno manifestato l'opinione che i due Uffici centrali siano riuniti in uno solo, composto così di dieci membri.

Questa è la proposta che io faccio al Senato.

PRESIDENTE. Il senatore Taiani, propone che i commissari che furono nominati dagli Uffici per esaminare i due disegni di legge presentati dall'onorevole ministro guardasigilli, pochi giorni

or sono, si costituiscano in una sola Commissione; vale a dire che invece di avere due Uffici centrali distinti per ciascuno dei due progetti, composto ognuno di cinque commissari, se ne abbia uno solo composto di dieci commissari. Chiedo al signor ministro dei lavori pubblici se il Governo accetta questa proposta.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. In rappresentanza del ministro di grazia e giustizia, dichiaro di accettare la proposta del senatore Taiani.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti la proposta del collega Tajani.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvata).

Votazione a scrutinio segreto.

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

Disposizioni per estendere la giurisdizione del Circolo d'Assise di Mantova a tutto il territorio della provincia di Mantova;

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1899-900.

Prego il senatore, segretario, Di Prampero, di procedere all'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche, e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1899-1900 al 1902-1903 » (N. 27).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche, e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1899-900 al 1902-903 ».

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

CHIALA, *segretario*, legge:

(V. Stampato n. 27).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il senatore Lanzara, primo iscritto.

LANZARA. Dichiaro di essere favorevole al disegno di legge in discussione perchè provvede, fra molte opere, al compimento di quelle già stabilite; alle riparazioni di danni cagionati da alluvioni; ai sussidi ai Comuni per la sistemazione delle strade obbligatorie; al concorso nelle spese delle opere per l'ampliamento della capitale del Regno; e per le strade ferrate, in fine, al concorso nelle spese a carico delle Casse patrimoniali.

Solamente mi corre l'obbligo di manifestare all'onor. ministro dei lavori pubblici un dubbio sorto in me per lo stanziamento di una somma, in corrispondenza di uno stato di cose, che, esaminato, potrebbe far risultare non efficace la quantità della somma chiesta; tanto più se paragonata al fatto, di cui tutti desideriamo vedere eliminati gl'inconvenienti.

Il disegno di legge, alla lettera (e) dell'art. 1, autorizza la spesa di 28 milioni per concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali; con facoltà di versare la somma medesima a fondo perduto. Ri-

partisce la spesa in sei anni; in 4 milioni per i primi due, e in 5 negli altri.

Inoltre a questa somma di 28 milioni si aggiunge, a calcolo, l'altra di 7 milioni e mezzo all'anno, come provento delle Casse, quindi per sei anni si avrebbero altri 45 milioni, i quali uniti alla sovvenzione ed al proprio concorso, farebbero un insieme di 76 milioni circa.

Adunque nello spazio di sei anni, le nostre strade ferrate si avvantaggerebbero di tanti lavori per la somma complessiva detta innanzi.

E si è sicuri che questa somma risponda a quanto le strade ferrate richiedono pel loro assetto, non dirò definitivo, ma almeno a quello reclamato dalle esigenze dell'aumento del traffico, aumento, che tutti salutiamo?

La previsione di 28 milioni si dice corrispondere alle spese del precedente biennio 1896-97, 1897-98, cioè a quasi 5 milioni e mezzo all'anno; mentre somme molto più alte furono spese dallo Stato per opere di miglioramento delle nostre strade ferrate.

Secondo me, pare che la somma assegnata sia insufficiente.

Di fatti il commercio, che aumenta, richiede quantità maggiore di treni: i viaggiatori reclamano celerità ardite, senza considerare che per l'uno o per l'altro capo vi si oppongono le condizioni della via.

Alcune linee mancano in parte del doppio binario, altre, arrivate alla massima utilizzazione, difettano dell'indispensabile grado di potenzialità, per iscarso peso delle rotaie e per l'esiguo numero delle traverse.

Le opere metalliche vogliono rinforzi: le massicciate, risanamenti e ricarichi: le stazioni, piani caricatoi e necessari impianti di sistemi di sicurezza: le officine, dotazioni: i macchinari, accrescimenti.

Provvederete a tutte queste richieste con la somma domandata, e con l'altra sulla quale fate calcolo?

Tutta a me pare insufficiente. Ed è insufficiente, perchè le strade ferrate non potranno avere il necessario miglioramento con le somme che furono disposte, e che ora sono prese a fondamento di quella che oggi si chiede: è insufficiente, perchè le esigenze del traffico, che aumenta, spingono a spese maggiori, per le quali la scienza è in continua lotta nel cercare un più alto sforzo di trazione accoppiato con

la diminuzione delle spese di esercizio; lotta, che si combatte in tutti i paesi, in tutte le amministrazioni ferroviarie, le quali fanno a gara per conseguire il punto, ed hanno la giusta ambizione di essere prese a modello.

L'attività umana, che prima si concentrava in una cerchia limitata, oggi, per lo scambio incessante, che fa sparire le distanze, moltiplica in una proporzione enorme la somma totale dei suoi sforzi. E il secolo che passa, che alcuni chiamano dell'oro, altri della luce, altri delle strade ferrate, o meglio delle macchine, dell'elettricità, del telegrafo, del telefono, in complesso, della circolazione, del moto, della vita, trasmetterà all'altro tutte le sue forze, perchè la circolazione diventi rapida, intensa, prodigiosa da sorpassare tutte le previsioni.

Noi quindi non dobbiamo contentarci dei rimedi, che sebbene utili, chiamerò transitori, ma occorre invece premunirci contro tutte le esigenze del traffico, così che le strade ferrate non debbono corrispondere all'oggi, ma essere pronte ed allestite per fronteggiare le richieste del domani.

L'aumento del peso e l'aumento della velocità dei treni vogliono l'impiego di locomotive potenti; l'armamento della via robusto, e tale, continuo, non interrotto per non lasciare separate tra loro le linee di grande traffico.

Noi abbiamo l'armamento, e non per tutte le linee, con rotaie d'acciaio di chilogrammi 36 per metro lineare della lunghezza da 9 a 12 metri, appoggiate sopra 11 o 12 traverse. Questa rotaia si può dire già antiquata. Altrove vi si è sostituita l'altra di 44, di 46 ed anche di 48 chilogrammi, sopra 14 traverse. Ma oggi, pel traffico che si espande, si è eseguito un armamento ancor più forte. Si vuole la rotaia di 50 chilogrammi al metro lineare, della lunghezza fino a 18 metri, attaccata con ganasce di metro 1.50, invece di 0.46. Così, soppressi molti giunti, si eliminano le cause che producono le scosse; e le rotaie, poggiando sopra tre traverse successive, che formano una specie di ponte, costituiscono, così legate, un insieme uniforme, sicuro ed atto a resistere ai numerosi treni che vi passano, e a sostenere un materiale pesante, come oggi è richiesto per la celerità, che si vuol raggiungere, e per la comodità che i viaggiatori reclamano.

E alla diminuzione delle spese d'esercizio ri-

sponde il quesito della riduzione del numero dei treni sulle linee di grande traffico: fare cioè treni pesanti rimorchiati da locomotive potenti.

All'uopo non si tratta più di locomotive di 45 o di 50 tonnellate, nè di 93, di 97, o di 115; ma si è spinto più oltre l'ardimento. Si è costruita e si è sperimentata la locomotiva di 167 tonnellate, tender compreso, con una forza di trazione di 26,000 chilogrammi, atta a rimorchiare, in piano, un treno sino della lunghezza di 1700 metri.

Con questo portento della meccanica è possibile rimorchiare un treno del peso di tonnellate 6600, invece di ripartire il carico in tanti treni leggeri con altrettante locomotive.

L'introduzione della rotaia d'acciaio, che sostituisce l'altra in ferro, arrecò una rivoluzione nei metodi dell'esercizio, rese possibili grandi economie sul perfezionamento della via e sulla forza motrice: e da tutto quest'insieme si ottenne il beneficio di una diminuzione nelle spese dei trasporti.

Ora la ricchezza pubblica potrà trarre benefici maggiori dalle nuove rotaie e dalle nuove locomotive. A me sembra pregiudizievole rinunziarvi.

Perchè dunque non esser preparati a questa trasformazione, la quale gioverebbe al miglioramento dei nostri trasporti?

Queste cose io volevo dire a proposito del disegno di legge, che è in discussione, al quale, ripeto, darò il mio voto favorevole, ma sarò grato all'onorevole ministro, se vorrà togliere dall'animo mio il dubbio, sull'insufficienza delle somme stanziare per provvedere al miglioramento delle nostre strade ferrate.

D'altra parte è per me un fatto sicuro, lo zelo del ministro nel promuovere il bene nella sua amministrazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Massabò, altro iscritto.

MASSABÒ. Prima di svolgere alcune considerazioni d'ordine generale, in merito all'attuale disegno di legge, mi corre il debito di porgere vivi e sentiti ringraziamenti all'Ufficio centrale e all'onorevole ministro per la squisita benevolenza con cui hanno accolto una petizione che io ho dovuto trasmettere nella mia qualità di sindaco di una città che è sede di porto di mare.

Di fronte a questa risoluzione non mi resta che prendere atto delle dichiarazioni registrate

nella elaborata relazione dell'Ufficio centrale, augurandomi però, che le pastoie burocratiche e altri intoppi non vengano a ritardare l'esecuzione di lavori, che sono d'un indiscutibile urgenza.

Invero il porto di Portomaurizio considerato come porto di rifugio non si può considerare ultimato per il rifugio, mancando d'un avamporto convenientemente protetto contro i venti infesti del 3° e 4° quadrante e dotato di sufficienti fondali, nel quale le navi in rilascio dovrebbero dar fondo tenendosi sull'ancora, senza tentare l'entrata del porto interno che spesso è contrastato dai venti di libeccio e di mezzogiorno.

La rotta dei velieri dinanzi a Portomaurizio è frequentatissima ed è notoria l'importanza della situazione di questo porto per il rifugio delle navi, che pur giungendo in quei paraggi con vento favorevole non possono talvolta proseguire non potendo superare il contrasto dei venti, che spesso domina a capo Mele, che è un vero *spartivento*.

A porre in rilievo l'urgenza di questi lavori specialmente del prolungamento del molo di ponente, mi basterà richiamare il precedente delle L. 300,000 iscritte al n. 2 della tabella annessa alla legge 14 luglio 1889 colla dizione *Prolungamento del molo di ponente di Portomaurizio*, quale prolungamento invece venne eseguito soltanto fino alla concorrenza di lire 180,000 mentre le restanti L. 120,000 sono state invertite nella costruzione d'una *banchina d'approdo*, di cui pure era vivamente sentito il bisogno a servizio del porto commerciale.

Intanto restò ineseguito ed inadempito quel prolungamento che era imposto da un precetto legislativo.

La costruzione di quest'avamporto gioverà eziandio a migliorare il porto commerciale nei fondali, che in parte sono scarsi ed in parte sono soggetti a diminuire a cagione dell'insabbiamento progressivo che si verifica per l'attuale insufficiente regime delle opere foranee.

Infine è pure urgente la costruzione dei sessantacinque metri di banchina progettati, perchè il porto commerciale, oltre all'affluenza di velieri e di piroscafi, che giungono straordinariamente, è periodicamente servito da tre Compagnie di piroscafi di cui una nazionale *La*

Puglia e le altre due estere, l'una spagnuola *La Valenciana* e l'altra austro-ungarica *L'Adria*.

Tutte queste Compagnie frequentano il porto con piroscafi di duemila e più tonnellate ed hanno 80 o 90 metri di lunghezza. Ora per l'approdo di questi piroscafi non havvi che una sola banchina di 80 metri di lunghezza, la quale basta a mala pena ad un solo piroscifo, sicchè quando giungono contemporaneamente due piroscafi, l'uno deve attendere che l'altro abbia compiuto le sue operazioni di scarico, il che quanto sia dannoso per piroscafi, che debbono sostare inutilmente per lunghe ore, ognuno può di leggieri immaginare.

E con ciò parmi d'aver a sufficienza dimostrato l'urgenza dei lavori portuali, di cui si tratta e passo senz'altro ad esaminare questo disegno di legge unicamente sotto il profilo dell'importante problema portuale a cui sono dedicate L. 16,473,000 elencate nella tabella *B* annessa allo stesso disegno di legge.

Mi duole dover anzitutto constatare che non solo non è risoluto ma non è tampoco deliberato il problema che pure ha un carattere d'urgenza, e d'attualità specialmente per quei porti Nord-mediterranei che non solo rappresentano una funzione necessaria indispensabile per il traffico nazionale, ma sono anche destinati a completare le principali arterie del traffico internazionale, che attraverso i valichi alpini si svolge verso le regioni nordiche, e di cui l'Italia è tramite per natura privilegiato.

Sono noti su tal proposito i clamori recenti della stampa quotidiana e i lagni insistenti delle Camere di commercio di Milano, Torino, Genova, Savona le quali hanno lamentato l'insufficienza dei due principali porti di Genova e Savona a smaltire l'immane cumulo di merci, onde erano ingombrati, e l'onor. ministro se ne impressionò tanto, che si recò personalmente a visitare i luoghi dimostrando così col fatto che sentiva il bisogno di dare una soddisfazione all'opinione pubblica gravemente eccitata per uno sconcio, che si verifica da molti anni, e si verificherà finchè non si affronti coraggiosamente il problema, ponendo in disparte i palliativi e gli espedienti, che possono momentaneamente attenuare, non scongiurare i danni della grave situazione.

Credo di non essere lontano dal vero affermando che la visita fatta dall'onor. ministro

ai due porti più importanti della Liguria avrà avuto per risultato di ribadire quel convincimento che è già nell'animo di tutti e che dolorosamente dobbiamo proclamare, cioè che anche questi porti sono addirittura impari alle esigenze del traffico, cui devono soddisfare, poichè il porto di Genova e Savona e tutti gli altri presi insieme non rappresentano che uno sviluppo di 12 chilometri circa di calate, mentre il porto di Marsiglia di per sè solo ha uno sviluppo di circa 18 chilometri di calate.

È noto poi come gli altri porti rivoli del Mediterraneo sono tutti dotati di magazzini di deposito e di tutte quelle comodità moderne per cui le operazioni commerciali si svolgono rapidamente.

Che se a tutto ciò s'aggiunge una soverchia mitezza nelle tasse d'ancoraggio si spiega l'inconveniente universalmente deplorato che cioè una notevole corrente di traffico si è deviata non solo a beneficio del porto di Marsiglia ma anche di altri porti al Nord di Europa, quali sono i porti di Anversa e di Rotterdam, i quali sono riusciti mediante la modicità delle tasse portuali e delle tariffe ferroviarie sulle linee che mettono capo a Berna e Zurigo non tanto a conservare il traffico del Nord in ferri e carbone, quanto ad attrarre nella loro orbita il commercio sui cotone e sulle granaglie, ossia di quei generi, che svolgendosi dall'Oriente rientrano nella zona di competenza del porto di Genova.

Questo fenomeno doloroso, se non si provvede, s'aggraverà in avvenire per lo sviluppo meraviglioso delle industrie dell'Alta Italia, le quali da circa un decennio hanno quasi raddoppiato d'intensità e che percorrono tuttora una curva ascendente come ebbe a constatare nella sua esposizione finanziaria l'onor. ministro del tesoro il quale ha segnalato con vero compiacimento l'affluenza del capitale estero in sussidio e maggiore svolgimento della nostra produttività industriale, di cui sono sintomo sicuro il più largo gettito delle tasse e il notevole aumento dei prodotti delle reti Mediterranea ed Adriatica, nonchè l'aumento notevole verificatosi nel numero delle Società anonime, che hanno per obiettivo d'incoraggiare il credito, l'industria ed il commercio nazionale.

Ma oltre a questo importantissimo coefficiente

bisogna valutare quello molto più prezioso, che deriverà fra cinque anni dall'apertura del valico del Sempione, il quale oltre al dischiudere ai mercati italiani una gran parte della Svizzera, che oggi è esclusivamente in rapporti diretti colla Francia, avrà l'ufficio importantissimo di regolatore e di moderatore che gli deriva dalla sua stessa natura di concorrente alla Paris-Lyon-Méditerranée, che attualmente preclude alle provenienze di Genova su Ginevra la via del Cenisio per favorire Marsiglia. Così la geografia non sarà più violentata ma riprenderà i suoi diritti. L'apertura del Sempione avrà anche per risultato di far abolire le sopratasse per il Gottardo e così la zona d'influenza dei mercati italiani s'estenderà verso il nord di 50 chilometri per i transiti di Pino e 64 per quelli di Chiasso.

Io non vorrei che questo nuovo grandioso avvenimento ci cogliesse impreparati, come dolorosamente avvenne per l'apertura del canale di Suez, il quale mentre avrebbe dovuto avviare una più larga corrente di traffico a beneficio dell'Italia posta in condizione privilegiata, generò un'amara delusione in quantochè noi che occupavamo il quinto posto nell'importanza del traffico del Canale, essendo preceduti soltanto dall'Inghilterra, dall'Olanda, dall'Austria e dalla Francia, siamo stati nel 1898 superati dalla Russia, dalla Germania, dal Giappone e dalla Spagna, sicchè l'importo del nostro traffico rispetto al totale, che nel 1876 rappresentava il 2.89 per cento, trovasi ora ridotto all'1.55 per cento nonostante il movimento artificiale della Colonia Eritrea.

Ma si dirà: Quali sono i rimedi?

I rimedi non possono essere che due. Il governo affronti risolutamente il problema della sistemazione dei porti e dell'allacciamento delle linee ferroviarie che vi si collegano; ovvero, se lo Stato delle finanze non permette di affrontare la risoluzione di questo grave problema, segua l'esempio dato da altre nazioni le quali hanno fatto largo assegnamento nell'industria privata e hanno provveduto mediante il decentramento a questo importante servizio.

Io credo che esaminando spassionatamente questa questione il secondo metodo sia da preferirsi.

Lo Stato ha un doppio ordine di funzioni:

funzioni necessarie, intrasmissibili; funzioni naturali e suppletorie.

Ora, in tema di opere pubbliche io credo che lo Stato debba esercitare una funzione meramente suppletiva, che debba cioè incoraggiare lo sforzo individuale; integrare l'industria privata perchè lo Stato è sempre pessimo amministratore e non può certamente nelle grandi opere pubbliche seguire quella legge di severa economia cui si ispirano gli interessati quando debbono erogare il denaro nelle opere pubbliche. Ma quello che mi incoraggia di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo sopra questo importante argomento, è l'esempio dato dalle altre nazioni.

Noi abbiamo l'esempio degli splendidi porti inglesi di Londra, Liverpool, di Hull; i quali sono tutti dovuti alla iniziativa individuale o di Società, sindacati, congregazioni costituite in ente morale in virtù di leggi speciali. Che anzi in Inghilterra vi sono i porti di Androssan e di Troon i quali sono rispettivamente proprietà del conte di Eglinton e del duca di Portland; questi porti sono indicati come modello del genere, perchè dotati di tutte quante le comodità e funzionano mirabilmente sviluppando un commercio, che per i porti principali di Londra e di Liverpool ascende a 10 mila tonnellate per anno.

Questi porti sono dotati di ponti sporgenti di 400 a 500 metri collegati a magazzini amplissimi.

Anche altre nazioni hanno battuto questa via. La Spagna coi porti di Valenza, Malaga e Barcellona. Il Belgio col porto di Anversa e così l'Olanda, tutte quante hanno fatto sempre assegnamento sull'industria privata, e voi sapete i risultati splendidi che anche colà si sono ricavati da questo sistema. A Rotterdam, per esempio, le tasse d'ancoraggio sono ridotte ai minimi termini, ossia a 30 centesimi e a un diritto per metro lineare di calata di 50 lire per anno. Col pagamento di questi diritti si hanno tutti i comodi possibili per scaricare la merce ed è in grazia di questo sistema che questo porto ci fa una vittoriosa concorrenza sui mercati della Svizzera.

Questo sistema ha anche trionfato presso di noi, e fu accolto dalla legge del 6 dicembre 1885 perchè l'art. 18 di quella legge ha accolto il concetto che lo Stato possa concedere alle pro-

vincie, alle camere di commercio, ai comuni ed ai privati la costruzione e l'esercizio dei porti.

Questo concetto è rimasto però isterilito e infecondo, perchè come compenso di queste spese, rilevanti di costruzioni, ha assegnato unicamente una sopratassa di ancoraggio la quale non può eccedere i 50 centesimi per tonnellate di registro.

Ora ognun vede come sia questo un sistema praticamente irrisorio, perchè un porto nuovo che deve lottare colla concorrenza dei porti rivali e spostare antiche correnti di traffico e inveterate abitudini non può riuscire ad alcun risultato se deve sottostare ad un raddoppiamento di tasso d'ancoraggi, che non trova un corrispettivo in alcun maggior vantaggio e tutto ciò quando la marina seguita a reclamare contro la gravezza delle tasse marittime in confronto di quelle percepite nei porti rivali.

La concorrenza presuppone parità di condizioni; le condizioni dei porti antichi essendo già differenti la rendono sommamente difficile; questa maggiore gravezza la rende assolutamente impossibile e l'autorizzazione, che la legge intende accordare allo scopo di eccitare l'iniziativa privata diventa irrisoria.

Questo sistema è tanto più ingiusto in quanto i diritti d'ancoraggio sono il corrispettivo delle comodità largite da chi ha costruito il porto; essi devono dunque logicamente essere percepite dal costruttore, qualunque esso sia.

È quindi indispensabile a parer mio, procedere ad una revisione di quella legge se vogliamo nella sistemazione dei nostri porti principali fare assegnamento sul concorso dell'industria privata, che finora non ha dato e non poteva dare verun risultato pratico.

Io non oso formulare proposte concrete, a me basta aver lanciato quel concetto che rientra nell'ordine degli studi, a cui si è dedicato il Governo prendendo in considerazione il concetto dell'autonomia del porto di Genova, che è sorto per iniziativa parlamentare e a cui di buon grado mi associo augurandomi che esso sia seme fecondo di una nuova e più larga sistemazione dei nostri porti nazionali.

E questo concetto, se ben si considera, è un logico e necessario complemento del criterio, che ha ispirato la provvida legge 30 aprile 1899 per le costruzioni ferroviarie, perocchè i porti

LEGISLATURA XX — 3ª SESSIONE 1899-1900 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1900

rappresentano le stazioni sul mare delle ferrovie interne, a cui devono essere allacciati e di cui formano parte integrante.

E se il Governo ha creduto in tema di costruzioni ferroviarie stimolare l'industria privata, elevando a L. 5000 e 6000 per chilometro il sussidio a chi assume la costruzione e l'esercizio per 70 anni d'una ferrovia, io non vedo ragione per cui eguale od identico trattamento non debbano adottarsi a riguardo dei porti, che formano un sol tutto inscindibile coll'esercizio ferroviario.

Ad ogni modo piacemi ripetere che i porti di Genova e Savona, specie tenuto conto delle loro condizioni topografiche, non possono bastare all'esaurimento del traffico ognora crescente, e che occorre quindi cercare altre vie affinché di questo ammanco di potenzialità non si avvantaggino i porti rivali di Marsiglia, Anversa, Rotterdam.

E poichè il commercio europeo, che transita in Italia, tende a svolgersi principalmente all'ovest, in ragione della maggiore vicinanza dei porti agli sbocchi del Fréjus, del Sempione, del Gottardo, pensi il Governo che nessun nuovo sito può offrirsi migliore di quello di Porto Maurizio, che prolungato ancora per circa 300 metri verrebbe a formare un porto unico con quello della vicina Oneglia, raccogliendo nella sua insenatura un maestoso specchio d'acque suscettibile dello sviluppo di oltre duemila chilometri di calate e capace d'essere avvicinato, mediante un opportuno raccordo ferroviario di circa 40 chilometri, alla Ceva Ormea e quindi a Torino, senz'incorrere nell'inconveniente del valico di San Giuseppe che deve superare pendenze perfino del 35 per cento, il che se nella storia ferroviaria del nostro paese torna ad onore dei Grandis, dei Grattoni e dei Ruvo, è tuttavia riprovato dalla pratica d'un prudente esercizio ferroviario remuneratore.

E con ciò ho esaurito il mio compito e rendo grazie al Senato per la benevola attenzione, con cui ha seguito queste mie disadorne parole ispirate dal desiderio d'arrecare il mio modesto contributo alla risoluzione d'un vitale argomento per il maggior sviluppo e l'incremento dell'economia nazionale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò brevemente ai senatori Lanzara e Masabò.

Il senatore Lanzara pone due questioni. Egli domanda se basta la somma di 28 milioni per tutti i lavori necessari nelle ferrovie, e domanda poi se nell'applicazione di questa legge, specialmente per ciò che riguarda il materiale mobile, il Ministero intende far sì che le società si avvalgano dei nuovi ritrovati e dei perfezionamenti dovuti ai progressi della tecnica ferroviaria.

In quanto riguarda la prima questione, il senatore Lanzara ha manifestato il dubbio che i 28 milioni non bastino. Certamente se si rimanesse a questi 30,800,000 lire, che saranno messi a disposizione delle Casse degli aumenti patrimoniali, comprese lire 2,800,000 di concorso delle Società nella misura del decimo della sovvenzione dello Stato, si avrebbe una somma insufficiente. Ma, come il senatore Lanzara sa, vi sono i proventi propri delle Casse per i prelievi sui prodotti lordi ad esse attribuiti dal contratto di esercizio, nonchè per vendita di materiale fuori di uso ed altri minori cespiti. Tali proventi nello esercizio 1898-99 hanno raggiunto complessivamente la somma di lire 8,296,000. Limitandoci a consolidare questo provento per tutto il sessennio dal 1° luglio 1899 al 30 giugno 1905 abbiamo un totale di circa lire 49,800,000, che, aggiunte alle lire 30,800,000 stanziare col presente disegno di legge, formano la somma di lire 80,600,000 da spendere nel sessennio, cioè fino al 1905, anzi si spenderanno anche prima della scadenza del sessennio, perchè è intendimento dell'amministrazione di accelerare, per quanto è possibile, i lavori in modo da portarli a compimento entro un termine molto più breve.

Con questa somma di 80 milioni, non dirò che si possa provvedere a tutti i bisogni, ma certo si provvederà alle esigenze più urgenti; buona parte delle quali già sarebbero soddisfatte, se fosse stato attuato il disegno di legge preparato dall'illustre presidente del Senato e presentato poi dal compianto Perazzi e dall'attuale presidente della Camera, onor. Colombo, e che fu chiamato la legge di 77 milioni, perchè a tanto ammontava il preventivo dei lavori che vi era allegato. Se quella proposta fosse divenuta legge dello Stato, certamente a molti bi-

sogni si sarebbe già provveduto, che ancora si trovano insoddisfatti. Adesso occorre pensare tanto ai bisogni che esistono da alcuni anni, quanto a bisogni nuovi creati dallo sviluppo del traffico. E di ciò io mi sono preoccupato fin dal principio della mia gestione, quando aveva a collega nel dicastero del tesoro l'onorevole Vacchelli, che ora è relatore di questo disegno di legge; e fu una delle nostre prime cure quella di avvisare ai mezzi per venire in aiuto alle Casse patrimoniali e dare mano ai lavori ferroviari di cui è nota la necessità, cioè ampliamenti di stazioni, raddoppi di binari, migliorie all'armamento delle strade, apparecchi di sicurezza ecc.

Approvato che sia il disegno di legge in discussione, disporremo, come ho detto, di circa 80 milioni di lire, dei quali 21 rappresentano l'importo di un primo gruppo di opere parte appaltate e parte in corso di appalto. Restano 59 milioni di lavori, ai quali si darà il maggior possibile impulso, appena questo progetto di legge, avrà come mi auguro, l'approvazione del Senato.

Ma non basta. Una petizione delle Società Mediterranea e Adriatica, presentata alla Camera elettiva e da questa inviata al Ministero, richiede altri 30 milioni, in specie per le stazioni e per raddoppiamenti di binari.

Io veramente credeva da principio che si potesse fare a meno di quanto chiedevano le Società ferroviarie; ma, siccome è mia abitudine studiare ciò che mi viene presentato, ricevuta questa petizione dalla Camera dei deputati, ho nominato una Commissione, la quale ha il compito di prendere in esame le proposte fatte dalle Società.

Questa Commissione non ha ultimato ancora il suo lavoro; ma, dalle notizie finora comunicatemi sono indotto a ritenere che potranno essere riconosciuti necessari nuovi mezzi, per un importo di circa 20 milioni.

E qui dirò all'onorevole senatore Lanzara, come mi pregio di dire al Senato, che, appena sia accertato il maggiore fabbisogno, il Governo tratterà colle Società per veder modo di accrescere gli 80 milioni, di cui ho già parlato, della somma che risulterà necessaria. Ma su questo punto non potrei fare dichiarazioni esplicite, e tanto meno prendere qualsiasi impegno.

Quando la Commissione avrà finito i suoi studi, io prenderò in esame le sue proposte e vedrò fin dove potranno essere accolte le domande delle Società.

Mi auguro che l'onorevole senatore Lanzara possa essere soddisfatto della dimostrazione che ho dato circa le somme destinate ai lavori, di cui abbisognano le nostre ferrovie.

La seconda questione da lui posta riguarda il materiale rotabile, al quale provvede in modo speciale anche questo progetto di legge. Per ora il Governo ha autorizzato nuove forniture di rotabili in aumento di dotazione per un importo di 44 milioni di lire. Ma, come l'onorevole senatore Vacchelli ha posto in evidenza nella sua relazione, e come dirò in seguito, si spenderà negli anni prossimi una somma anche maggiore, in forza delle convenzioni stipulate tra Governo e Società.

E senza dubbio nel nuovo materiale saranno introdotti tutti quei perfezionamenti e quelle innovazioni che saranno riconosciute convenienti, in relazione coi progressi della tecnica ferroviaria.

Ma evidentemente tutto ciò va commisurato alle condizioni finanziarie dell'amministrazione, che non dobbiamo mai perdere di vista.

Credo così di avere soddisfatte le domande dell'onor. Lanzara.

E poichè ho avuto occasione di parlare dei prodotti ferroviari, mi piace di esporre al Senato, come esposi alla Camera, l'andamento di questi prodotti.

Agli aumenti ottenuti negli anni 1885-86-87-88-89 seguì una depressione fino al 1893-94. Nell'esercizio 1894-95 cominciò la ripresa del traffico che continuò negli esercizi successivi, elevando i prodotti della rete principale a L. 226,937,000 nell'esercizio 1895-96, a L. 238 milioni nel 1896-97, a L. 242,600,000 nel 1897-1898 e a 258 milioni nel 1898-99.

Dato questo risultato, abbiamo ragione di ritenere che continuerà il progressivo incremento dei prodotti, ed infatti anche nel primo semestre dell'esercizio in corso si ha un incremento.

E per dare alcune cifre di confronto coi prodotti iniziali, dirò che la Mediterranea con un prodotto iniziale di L. 117,852,000 ha raggiunto nello scorso esercizio finanziario un prodotto ultra iniziale di L. 18,736,000 e quindi al 30 giugno 1899 il prodotto totale della rete principale

Mediterranea è stato di L. 136,588,000; la rete Adriatica con un prodotto iniziale di 102,789,000 lire, ha raggiunto un prodotto ultra iniziale di circa 10 milioni, e quindi un totale di L. 112,790,000.

La Sicilia ha un prodotto iniziale di lire 8,500,000, e l'ultra-iniziale ha raggiunto la somma di L. 240,000, donde un prodotto totale di L. 8,740,000 al 30 giugno 1900.

Credo che queste cifre che ho voluto citare, piaceranno al Senato, poichè dimostrano come l'azienda ferroviaria progredisca, ed io mi auguro che questo aumento del traffico continui con vantaggio della ricchezza nazionale.

E passo al senatore Massabò.

Egli ha medestamente cominciato il suo discorso con una questione riguardante il porto di Porto Maurizio, ma poi ha sollevato una questione gravissima, soffermandosi specialmente sui due porti di Genova e Savona.

Io lo ringrazio perchè così mi dà occasione di poter manifestare al Senato quali sono le condizioni di questi porti, e quali i provvedimenti che il Governo ha attuato ed intende proporre.

Comincio dal porto di Porto Maurizio.

Come l'onorevole Massabò ha detto, e la relazione dell'Ufficio centrale ha manifestato, è vero che il fondo di L. 300,000 autorizzato dalla legge 14 luglio 1889 fu esaurito con le opere fatte per il prolungamento del molo, ma ad un ulteriore prolungamento, credo di 60 metri, del molo occidentale, ed alla costruzione di una nuova calata, per cui attualmente non vi sono fondi, si provvederà prelevando la spesa dal milione di cui nel presente disegno di legge per opere diverse in altri porti del Regno.

Se finora non si sono appaltati i lavori, è appunto perchè si attendeva l'approvazione di questa legge, e poi perchè, come l'onor. Massabò sa, l'attuazione di questi lavori non dipende solo dalla volontà del ministro, ma i progetti relativi devono prima essere esaminati dalle Commissioni locale e permanente, e possa essere sottoposti ad altri Corpi consultivi.

Appena queste pratiche saranno espletate, il senatore Massabò può essere certo che sarà mio dovere far eseguire queste opere necessarie al porto di Porto Maurizio.

Il senatore Massabò ha poi toccato il problema portuale generale.

Certamente colla somma di poco più di 16 milioni, che sono in questo progetto, non si risolve il problema portuale italiano. Ma l'ottimo è nemico del bene.

Quando io proposi questa somma, tenni conto di tutti i bisogni urgenti e necessari, e mi limitai a questa somma, perchè, come ebbi l'onore di dire altra volta al Senato, qual ministro dei lavori pubblici, mi ricordo sempre di essere stato nell'altro ramo del Parlamento commissario del bilancio, e ci tengo molto.

Il ministro dei lavori pubblici ha la tendenza a fare dei lavori, ma vi è ancora un'altra tendenza, quella del commissario del bilancio, che si ricorda sempre delle questioni finanziarie e delle condizioni nelle quali versa il bilancio dello Stato; perciò mi sono accontentato di questi 16 milioni, che corrispondono proprio alle più urgenti necessità per i porti del Regno.

Ed ora io mi permetto di dare al Senato alcuni brevi cenni circa i porti di Genova e di Savona; parlerò dopo dell'autonomia dei porti, a cui l'onorevole Massabò ha accennato.

Il porto di Genova va guardato da due punti di vista: della sistemazione del porto, e delle linee d'accesso al porto stesso.

La potenzialità delle linee dei Giovi per le merci che escono dal porto di Genova, è, nelle condizioni attuali, di 1250 carri al giorno; la potenzialità degli scali ferroviari sarebbe al presente di circa 1340 carri, se non s'incontrassero difficoltà per i lavori che sono in corso di esecuzione, e per altre cause.

Ultimati questi lavori, che si eseguono in forza della legge del 1897, e possono procedere speditamente, perchè non difettano i fondi, grazie alla convenzione stipulata dal Governo, col municipio e con le Casse di risparmio di Genova e di Milano; e fatti altri impianti in corso, quali i magazzini generali, i sylos del grano e gli apparecchi per il carico dei carboni, la potenzialità del porto sarà accresciuta ancora di altri 500 carri, e salirà quindi da 1340 a 1840 carri, dei quali 1600 in carico e 240 in scarico.

La potenzialità del porto per rispetto alle fronti di carico, ad opere portuali compiute, sarà di 2300 carri al giorno.

Ora, permettete, o signori, che io parli dinanzi al Senato di un egregio quanto modesto funzionario dell'ispettorato governativo delle ferrovie, l'ing. Saccardo, che ha inven-

tato un apparecchio altrettanto semplice quanto efficace per la ventilazione delle gallerie, apparecchio che, già sperimentato in Italia, fu applicato per la prima volta in Svizzera, nella galleria del Gottardo.

Questa applicazione riuscita con pieno successo, io l'ho fatta estendere alle due gallerie dei Giovi; ed ora l'apparecchio funziona già nella vecchia galleria di Busalla.

Non so se dei signori senatori qualcuno sia passato da poco tempo per quella galleria; io sono stato a visitarla recentemente, e quantunque l'abbia percorsa subito dopo il passaggio di due treni merci pesantissimi a poca distanza l'uno dall'altro, dovetti chiudere gli sportelli del vagone per la forte corrente d'aria che l'apparecchio Saccardo sviluppava. Arrivato poi alla fine della galleria, dove è stabilito l'apparecchio, rimasi meravigliato della sua semplicità. E con un mezzo tanto semplice è stato risolto un assai difficile problema, con un successo così completo che, non solo è eliminato qualunque pericolo di asfissia, ma le condizioni di aereazione sono, direi quasi, migliori che all'esterno, ciò che ridonda naturalmente a notevole incremento della potenzialità della linea.

Ora l'apparecchio Saccardo si sta applicando anche alla nuova galleria dei Giovi, quella di Ronco, e credo che alla fine del prossimo aprile potrà funzionarvi.

Allora la potenzialità delle due gallerie dei Giovi, da 1250 carri salirà a circa 2000.

Ma non basta l'aumento di potenzialità che sarà effetto della applicazione dell'apparecchio Saccardo nelle due gallerie dei Giovi; occorre ancora togliere un altro grave difetto alle linee di accesso, il quale consiste in quella che comunemente è chiamata *strozzatura* di Sampierdarena.

Aderendo all'iniziativa presa dal regio ispettorato ferroviario, e tenuto conto delle proposte presentate dalla Società del Mediterraneo, appoggiate dalle autorità locali di Genova, e di quanto io ho visto personalmente sopra luogo, il Governo è entrato nel concetto di aprire un altro breve valico.

Si costruirà dunque un breve tronco di ferrovia, che allacciandosi ai binari sui ponti del porto, attraverserà la cava della Chiappella, e con un traforo sotto il colle di San Benigno, metterà a Rivarolo, congiungendosi quindi, me-

dante due diramazioni, alla succursale dei Giovi ed alla vecchia linea di Busalla; e presso Rivarolo sarà stabilito un parco capace di due mila carri. In tal modo sarà raggiunta quella maggiore potenzialità, di cui or ora ho parlato.

Il porto di Genova - mi piace ripetere una frase del senatore Massabò, che anche io ho detto alla Camera - è un porto internazionale. Quando io l'ho visitato, sono rimasto veramente sorpreso della grande quantità di merci di ogni specie, in mezzo alla quale io dovevo quasi studiare ove mettere il piede. Quindi urge che il Governo faccia tutti i lavori necessari. Oggi si stanno eseguendo i lavori portuali, e tra breve confido che si possano intraprendere quelli della nuova linea di accesso.

Oltre a questi lavori, vi è l'impianto di *grues*, che importeranno una spesa di lire 720,000, e concorreranno a conseguire la diminuzione delle chiatte ora in uso; vi sono i lavori della nuova stazione di Piazza Brignole, che importano 2,700,000 lire; quelli della stazione di piazza Principe per lire 4,025,000, la sistemazione della galleria della traversata per L. 225,000. Tutto questo è già in corso di esecuzione o prossimo ad essere eseguito.

Come vede l'onor. Massabò, il porto di Genova è tenuto nel debito conto dallo Stato.

Anche il porto di Savona si trova in condizioni impari al bisogno, per cui è necessario compiere ancora altri lavori, i quali avrebbero dovuto essere eseguiti fra qualche anno. Ma io ho dato ordine affinché sieno compilati i necessari progetti, mentre, per i lavori già appaltati, sono in corso trattative perchè questi siano eseguiti in un tempo minore di quello che sarebbe stabilito dal relativo contratto.

E per agevolare in quanto sia possibile le comunicazioni dirette fra il porto di Savona e Torino, si applicherà il ventilatore Saccardo alle gallerie della Sella e di Lavagnola fra Bra e Savona. Posso anzi assicurare che sono già state date disposizioni, perchè questa applicazione sia fatta entro breve termine.

Ho anche ordinati gli studi per costruire, ove occorra, un parco vagoni a sussidio degli scali portuali; ed infine sono già deliberati importanti lavori di ampliamento della stazione di Savona-Letimbro, che non tarderanno ad essere incominciati.

L'onor. Massabò ha parlato anche dell'auto-

nomia, ed ha citato gli esempi stranieri dei porti di Liverpool, Amsterdam, Rotterdam, Anversa e di porti spagnuoli, i quali vivono di vita propria e autonoma.

Io non ho lasciata da parte questa grave questione; appena venuto al Ministero ebbi anch'io l'idea dell'autonomia cominciando dal porto di Genova, che poi potrà essere applicata anche agli altri, qualora, come mi auguro, sia accettata dal Parlamento.

Mi sono di ciò preoccupato anche perchè la proposta dell'autonomia del porto di Genova fu pure d'iniziativa parlamentare. Io mi affrettai a nominare una Commissione, presieduta da un illustre senatore che io nomino a cagion d'onore, il senatore Boccardo, il quale con quella competenza che gli è propria portò al fine un lavoro completo sull'autonomia del porto di Genova. Però non è soltanto il ministro dei lavori pubblici che può avere interesse all'autonomia di quel porto, ma anche altri ministri, e cioè il ministro dell'interno per quanto riguarda la pubblica sicurezza, e la sanità, il ministro della marina, il ministro del tesoro per vedere con quali fondi possa l'ente autonomo provvedere alla costruzione e manutenzione delle opere ed ai servizi del porto, il ministro delle finanze per quanto riguarda le tasse, e il ministro di agricoltura, industria e commercio per i grandi interessi economici collegati al porto di Genova.

Come era mio dovere, ho inviato il pregevole lavoro del senatore Boccardo ai miei colleghi non solo, ma ai due rami del Parlamento e ad altri corpi costituiti, affinchè l'opinione pubblica s'impossessi della grave questione.

I miei colleghi mi hanno fatte parecchie osservazioni sul proposto disegno di legge, ed io per venire ad un risultato definitivo li ho pregati di delegare alcuni funzionari per esaminare le dette osservazioni; ed i rappresentanti da essi nominati vedranno quali di tali osservazioni possano essere accettate, tenendo per base il progetto presentato dalla Commissione presieduta dal senatore Boccardo.

Dunque il senatore Massabò sa che ora qualunque discussione sarebbe prematura, tanto più che la questione delle tasse è la più grave, e non si può improvvisare sulla medesima, nè prendere impegni fin da oggi.

Io ho dichiarato all'altro ramo del Parla-

mento, come dichiaro al Senato, che appena finito il lavoro dei rappresentanti dei Ministeri, che hanno la loro parte d'interesse nell'autonomia del porto di Genova, vedrò, d'accordo coi miei colleghi, di presentare un progetto di legge al Parlamento.

Riguardo all'ultima parte del discorso dell'onor. Massabò relativa a studi per una revisione della legge portuale, rispondo che non mi ricuso di farli, ma, quando si risolvesse la questione dell'autonomia del porto di Genova, si potrebbe studiare la convenienza di applicare la stessa legge anche ad altri porti maggiori.

Ed ora, o signori, permettete che ringrazi anzitutto la Commissione permanente di finanze ed il suo relatore, per aver dato il voto favorevole a questo progetto di legge.

Essi hanno presentato al Senato due ordini del giorno che accetto, tanto più che al primo corrispondono le disposizioni dell'art. 7 ed il secondo è già nell'indole delle Convenzioni colle Società esercenti, che formano oggetto dell'art. 9.

Senonchè, l'egregio mio amico, relatore della Commissione permanente, ha fatto alcune osservazioni circa le dette Convenzioni, e circa le somme che si sono concesse o si concederanno a sussidio delle Casse patrimoniali.

Invero osservazioni in forma più cortese non potevo da lui attendermi; ma, ne chiedo scusa all'onorevole Commissione di finanze, credo sia il caso di dare al Senato dei brevi chiarimenti.

L'onorevole relatore dice che, a rigore di termini di contratto, si potrebbe sostenere che debbano provvedere le Società alle spese, a cui non si possa sopperire coi mezzi dati al Governo coi contratti d'esercizio; e quindi, mancando fondi nelle Casse patrimoniali, dovrebbe applicarsi l'art. 101 del Capitolato delle reti Mediterranea e Adriatica, e l'art. 96 per la Sicilia, dove si parla delle opere stabili che sono costruite dallo stesso concessionario, e sono accettate dal Governo allo scadere del contratto, e pagate al prezzo di stima.

Io debbo chiarire a tale riguardo che l'articolo 101 del Capitolato citato dall'onorevole relatore è stato sempre interpretato nel senso che la sua applicazione dipenda dall'iniziativa delle Società, e quindi dalla loro volontà.

E quando manchi l'iniziativa delle Società

di eseguire determinati lavori a proprie spese, e si tratti di lavori riconosciuti necessari, è naturale che intervenga il Governo.

Egli è vero che l'art. 7 del primitivo disegno di legge (il quale porta pure la firma dell'onorevole senatore Vacchelli, allora ministro del tesoro), era informato al concetto di applicare in certo modo le disposizioni dell'art. 101 del Capitolato, ma si aggiunse una riserva, che poi si seppe non sarebbe stata accettata dalla Società, cioè la riserva relativa alla compartecipazione dello Stato negli utili.

Dice infatti il detto articolo:

« È data facoltà al Governo del Re di autorizzare le Società esercenti le strade ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula a provvedere il nuovo materiale rotabile che fosse necessario per i bisogni delle rispettive reti, attribuendo al *conto esercizio* le relative spese di acquisto e di manutenzione; e di stipulare apposite convenzioni colle Società per regolare il riacquisto del detto materiale al cessare dei vigenti contratti, avuto riguardo agli interessi dell'Erario per il riparto eventuale degli utili netti dell'esercizio, ai sensi degli art. 24 del contratto per le Reti Mediterranea, 27 per la Rete Adriatica e 21 per la Rete Sicula ».

Passo ora alle altre osservazioni dell'onorevole senatore Vacchelli, seguendo lo stesso ordine della sua relazione. Egli rileva come nel disegno di legge non sia detto che la quota che le Società dovranno versare alle Casse patrimoniali nella misura d'un decimo della sovvenzione dello Stato sarà da esse data a fondo perduto. Siccome non si dice che questo concorso debba essere restituito, è chiaro che esso deve andare a fondo perduto. E difatti posso assicurare il Senato che tale è stata l'intenzione delle Società, che l'hanno implicitamente manifestata anche nella loro petizione alla Camera dei deputati.

Tuttavia, deferente all'Ufficio centrale, io accetto l'ordine del giorno da esso proposto in questi termini:

« Il Senato prende atto dell'impegno assunto dal Governo di non considerare adempiuta la condizione stabilita nell'art. 7, se non quando il versamento dovuto dalle Società esercenti le reti ferroviarie venga fatto a fondo perduto ».

L'onorevole relatore fa un'altra osservazione, cioè calcola a 240 milioni l'ammontare massimo

del materiale rotabile che potrebbe essere acquistato in base alle convenzioni, di cui all'articolo 9 del disegno di legge. Però egli stesso aggiunge che a questa somma non si arriverà mai. E infatti così sarà: e, ad esempio, mentre, secondo le predette previsioni, si potrebbe arrivare nell'esercizio in corso fino a 69 milioni invece non si spenderanno che 44 milioni.

L'egregio relatore ha fatto anche una osservazione circa la imposta di ricchezza mobile sull'interesse del 5 per cento, che si preleverà dai prodotti lordi dell'esercizio per il capitale da anticiparsi dalle Società. Poichè, come il Senato sa, il congegno delle convenzioni sta principalmente in questo, che le somme destinate all'acquisto del materiale rotabile contro la corresponsione del 5 per cento all'anno, al lordo della imposta di ricchezza mobile, il quale cinque per cento sarà prelevato dai prodotti dell'esercizio prima di farne il riparto allo Stato.

Per ogni cinque lire di interesse le Società dovranno pagarne una, vale a dire il 20 per cento, a titolo di imposta di ricchezza mobile.

L'onorevole relatore si è preoccupato del fatto che questa imposta non sarà riscossa per ritenuta, ma bensì per ruolo: ed è parso a lui, a prima vista, che per tal modo l'erario potesse non introitare tutto il 20 per cento. Ora io mi permetto osservare che qualunque sia la forma della riscossione della imposta, non può esservi discussione che sopra ogni 100 di interesse lo Stato preleverà 20 a titolo di imposta, poichè è detto esplicitamente che questo interesse sarà tassato in categoria A¹, ed è noto che i redditi di categoria A¹ sono tassati in ragione del 20 per cento del loro valore integrale.

Egli è vero che le Società esercenti potranno incontrare delle passività per procurarsi i capitali necessari; ma in primo luogo queste passività, se vi saranno, andranno a diminuzione del reddito industriale che è iscritto in categoria B, ed è quindi tassato in ragione del solo 10 per cento del valore. In secondo luogo lo Stato si rivarrà di questa deduzione su coloro che faranno le operazioni attive colle Società.

A questo riguardo io ho voluto interpellare la Direzione generale delle imposte, e mi permetto di leggere la brevissima risposta pervenutami da quel dicastero il quale dichiara:

« 1° che la detrazione di eventuali annualità passive verrà fatta, in relazione all'oramai costante giurisprudenza, dal reddito industriale (categoria B) sempre però che risulti attiva la gestione industriale, giacchè in caso diversi (la qual cosa per altro di fronte specialmente alle Società ferroviarie sarebbe da escludersi) l'eccedenza delle annualità passive che non trovi capienza nel reddito di categoria B, verrebbe detratta dagli altri cespiti attivi di categoria A, propri delle Società; 2° che qualora si creassero le annualità passive in parola, se ne accorderebbe bensì la detrazione, ma le stesse darebbero luogo ad un nuovo reddito a favore dei creditori, reddito che sarebbe a sua volta tassato a nome delle Società, salvo rivalsa. Onde se la detrazione si risolverebbe in minor provento per l'erario, sarebbe a sua volta compensata da questa tassazione di nuovi cespiti o interessi passivi ».

Lo Stato prende quindi prima l'imposta del 20 per cento; più, se perde da un lato, guadagna dall'altro, e perciò resta sempre netto il 20 per cento.

Inoltre è bene rilevare che, pagandosi per ruolo e non per ritenuta, le Società vengono anzi a pagare qualche cosa di più, poichè hanno a loro carico il due per cento di spesa per distribuzione dell'imposta. Del resto lo stesso onor. relatore, dopo aver fatto questa osservazione, non insiste su di essa.

Un'altra dichiarazione, che mi permetto di fare, in linea di schiarimento, si è che a mio avviso non è esatta l'asserzione del relatore che il 7.50, da prelevarsi in media dagli utili e da corrispondersi alle Società per ogni 100 lire di somma spesa nell'acquisto di materiale rotabile, riesca a carico dello Stato per L. 3.30.

L'onor. relatore parte dal fatto, che io alla Camera dei deputati dissi che lo Stato paga a titolo di quote annue di deprezzamento il 3.50 per cento del valore delle locomotive e 1.50 del valore delle vetture e dei carri. Queste quote non sono una cosa nuova perchè sono desunte, come l'onor. relatore sa, dall'allegato C delle Convenzioni ferroviarie. Allora io dissi: la media delle anzidette due quote è 2.50. Parlai dunque di una *media*. Ora, all'atto pratico, per i 44 milioni di materiale già autorizzato questa media risulta anche minore, perchè si riduce a 2.21 per cento.

Per ben comprendere quanto ho esposto, occorre tener presente che, oltre del 5 per cento d'interesse al lordo della imposta, le Società prelevano una quota di deprezzamento nei termini anzidetti. Aggiungendo la media di queste quote di deprezzamento, (calcolata al 2.50 per cento), al 4 per cento che rappresenta l'interesse al netto della imposta, si ha il 6.50 per cento. E poichè presentemente i prodotti dell'esercizio sono ripartiti in ragione del 44 per cento allo Stato e 56 per cento alle Società, ne consegue che sul 6.50 predetto lo Stato corrisponde la quarantaquattresima parte, che equivale appunto a 2.86.

Ma l'onor. relatore dice: Badate, voi calcolate 2.86; invece, secondo me, è 3.30, perchè si devono portare a carico dello Stato anche i 44 centesimi della imposta di ricchezza mobile, che sono prelevati dalla parte dei proventi dell'esercizio che è già di pertinenza dello Erario.

Ma io mi permetto di rilevare che questi 44 centesimi rientrano poi egualmente nelle casse dello Stato come imposta di ricchezza mobile, e quindi devono essere detratti dal 3.30 per cento calcolato dall'onor. relatore, e che perciò si riduce a 2.86.

Dunque, quando ho detto 2.86, ho parlato dello importo *netto* dell'onere dello Stato. Ho già detto poi che la determinazione della quota di deprezzamento, che è argomento troppo minuto per poter interessare il Senato, è stata fatta in base ai vigenti contratti di esercizio, e non è quindi una cosa nuova.

Il relatore desidera inoltre che vi sia sempre il controllo della Corte dei conti sugli acquisti del nuovo materiale rotabile.

Io dichiaro che il controllo della Corte dei conti vi sarà sempre, sia sugli impegni delle spese, sia sulla loro liquidazione. Vi sarà quindi controllo preventivo e consuntivo.

Infine il relatore fa un'altra osservazione. Egli dice: voi avete calcolato l'onere dello Stato in base alla attuale ripartizione dei prodotti colle Società, ma badate che, quando il prodotto avrà superato di 50 milioni il prodotto iniziale, la divisione dei proventi dell'esercizio si farà in parti uguali fra Stato e Società, invece che nelle proporzioni del 56 per cento alle Società e del 44 per cento allo Stato, e in tal

caso aumenterà l'onere dell'Erario per interessi e quote di deprezzamento.

Se non che, pur troppo noi siamo ancora molto lontani del secondo prodotto ultra iniziale. Desidererei con tutto l'animo che nei cinque anni, che ancora ci dividono dalla scadenza del primo periodo delle convenzioni, si potesse raggiungere questo maggior prodotto. Ma per arrivarci dovrebbe accadere questo, che il prodotto della rete principale Mediterranea da 136 milioni, quale è stato nell'esercizio 1898-99, come poc' anzi io aveva l'onore di dire al Senato, salisse a 167 milioni, aumentando quindi di circa 31 milioni, e per la rete Adriatica da 112 milioni a 152, con un aumento di 40 milioni.

Io desidero con tutto il cuore che ciò avvenga, ma davvero non lo credo possibile. Se poi l'onorevole senatore Vacchelli si preoccupa di ciò che avverrà dopo il 1905, lo prego di considerare che queste convenzioni sono fatte nel concetto, che non debbano protrarsi oltre il primo periodo dei vigenti contratti di esercizio. Dopo si potranno modificare a seconda delle nuove esigenze.

L'ultima questione è quella che riguarda il secondo ordine del giorno, circa la compartecipazione dello Stato agli utili che potessero derivare alle Società per il fatto che le annualità di deprezzamento ad esso corrisposte non fossero interamente spese.

Io ritengo che quanto ha proposto l'onorevole relatore sia già nell'indole delle convenzioni di cui si tratta, e così si è ritenuto fin da quando queste convenzioni sono state fatte.

Ma a migliore chiarimento, io mi impegno di accettare questo ordine del giorno in tutta la sua estensione. Esso dice così:

« Il Senato prende atto dell'impegno assunto dal Governo di dichiarare nelle convenzioni autorizzate dall'art. 9 del disegno di legge, che l'annualità in esso indicata non sarà soggetta alle disposizioni degli articoli 24, 27 e 21 dei rispettivi contratti per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula solo in quanto venga effettivamente spesa nelle rinnovazioni a periodi delle parti di materiale a cui si riferisce l'allegato C dei capitoli annessi ai contratti di esercizio, oppure erogata alla fine del contratto nel compensare allo Stato, nella riconsegna del materiale rotabile, il deprezzamento

conseguente alle rinnovazioni ancora non maturate ».

Ho accettato intieramente quest'ordine del giorno presentato dalla Commissione permanente di finanze, poichè, come diceva, risponde al concetto che informa le convenzioni.

E dopo di ciò io non posso che ringraziare di nuovo l'onorevole relatore e l'onorevolissima Commissione di finanze di aver aderito al progetto di legge che è stato votato dall'altro ramo del Parlamento, e mi auguro e spero che anche il Senato lo voglia onorare del suo voto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Vacchelli, relatore.

VACCHELLI, *relatore*. Agli onorevoli senatori che hanno presa la parola nella discussione generale ha già risposto l'egregio ministro.

Io dirò soltanto all'onor. Massabò, che caldeggia l'autonomia nelle spese dei porti, che io personalmente sarei felicissimo che si potesse attuare su larghissima scala, perchè più lo Stato si spoglia di provvedere esso per quelle opere che hanno specialmente interesse, locale, più raggiungeremo l'ordinamento meglio desiderabile nel riparto dell'azione fra lo Stato e i corpi locali, è questa la vera strada di quel decentramento tanto auspicato anche per rialzare la nostra compagine costituzionale. Credo che una volta che i corpi locali dovessero essi sopperire alle spese spenderebbero meno e meglio. Spenderebbero meno perchè si asterebbero da certe opere di lusso che altrimenti tante volte esigono quando son fatte a cura dello Stato; spenderebbero meglio perchè si limiterebbero soltanto a quelle spese che effettivamente possono produrre un utile per il paese.

L'onor. Lanzara teme che le proposte fatte non siano sufficienti per provvedere ai bisogni delle nostre ferrovie.

Egli ha discorso lungamente di questi bisogni, mostrando di avere una competenza tecnica in proposito non comune, ma dobbiamo sempre ricordarci che è necessario proporzionare le opere, non solo ai desideri dell'ottimo, ma anche alla quantità dei mezzi che sono disponibili.

Non creda poi il collega Lanzara che in passato, dal 1885 fino ad oggi, si sia speso proporzionalmente di più di quello che è proposto nelle Convenzioni, poichè facendo il conto di

tutto quello che si è speso dal 1885 in poi per mettere in assetto le linee, compresi anche i famosi 144 milioni della tabella B, e tutte le spese fatte a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali, in media non si è speso più di 25 milioni all'anno, mentre ora fra materiale mobile e somme poste a disposizione della Cassa per gli aumenti patrimoniali, sia per le quote che a loro spettano nell'ammontare del prodotto sopra iniziale, sia per gli assegni che sono fatti con questa legge, le Casse per aumenti patrimoniali avranno a loro disposizione circa 32 milioni all'anno.

Passo senz'altro a rispondere all'egregio ministro.

Il ministro circa alle opere ulteriori che possono occorrere per mettere in buon assetto le nostre ferrovie, ha lumeggiato la probabilità di venire a fare la proposta di altri 20 milioni di spese.

Faccio le mie ampie riserve sopra questo ulteriore aumento di spesa, poichè io vorrei sperare che le somme disposte con questa legge, che sono già abbastanza larghe, possano anche essere sufficienti; in ogni modo, quando si dovesse realmente addivenire ad una ulteriore spesa di 20 milioni, permetta il ministro che io gli raccomandi di non farseli dare dalle Società coll'obbligo di restituirli tutti alla fine del contratto, poichè io comprendo che si discuta molto sopra due metodi di fare debiti, cioè emettendo consolidati, pei quali non è prestabilita l'epoca della restituzione, o col metodo dei debiti redimibili di cui sia graduale il rimborso; ma il debito meno conveniente è quello pel quale si stabilisce che il rimborso avvenga per intero in un determinato momento. Lo Stato per i contratti del 1885, nel caso che fossero denunciate le Convenzioni colle Società ferroviarie, dovrebbe pagare nell'anno della scadenza 265 milioni pel riacquisto del materiale mobile, ed ora per le Convenzioni alle quali il Governo domanda di essere autorizzato, le Società dovranno fornire almeno altri 100 milioni, pure da restituirsi alla scadenza del contratto e quindi diventeranno 365 milioni da pagarsi alle Società in tale caso.

Arrestiamoci, signori, altrimenti la somma diventerà così alta, che non sarà più facile poter adottare in fatto di esercizio ferroviario quelle risoluzioni che siano più convenienti. E

notate che io non sono contrario all'esercizio privato delle ferrovie, credo che debba esser migliorato, ma va continuato.

Sorpasso sulla risposta che il ministro ha voluto fare a quanto dicevo circa l'art. 101 del capitolato. So benissimo che non riguarda che gli impianti stabili e che non si poteva estendere, se non per nuovi accordi e per nuove leggi, al materiale mobile; dubito però che si dovesse applicare solo nel caso di spontanea iniziativa delle Società, perchè l'obbligo dell'iniziativa delle Società nasce da questo, che quando si loca un'opera, ed uno assume impegno di fare il servizio occorrente al suo buon andamento, è naturale che deve poi di sua iniziativa eseguire quelle opere che sono necessarie per il buon servizio, salvo il rimborso alla fine del contratto, in quanto si possano ancora utilizzare.

Il primo ordine del giorno da noi proposto ha lo scopo di accertar bene che le Società devono fare il decimo del versamento a fondo perduto. In questo disegno di legge vi sono due articoli che parlano di versamento alle Casse patrimoniali per parte dello Stato e delle Società. Nell'articolo che riguarda le somme che deve versare il Governo nelle Casse patrimoniali, si dice che questo versamento è fatto a fondo perduto, e questa locuzione manca nell'articolo che parla del versamento del decimo che devono fare le Società. Era quindi necessario chiarire la cosa, e lo abbiamo fatto con un ordine del giorno, che il ministro ha accettato, e di ciò lo ringrazio.

Se io dovessi esporre dettagliatamente il conto degli oneri che ricadono a carico dello Stato per i nuovi capitali che vengono sovvenuti dalle Società, mi occorrerebbe forse più tempo di quello che il Senato sia disposto ad accordare, mi limiterò quindi a rispondere alle osservazioni fatte dal ministro.

Quanto alla media del 2.50 per cento che corrisponde al presunto deprezzamento di quelle parti di materiale mobile che si devono rinnovare a periodi, venne alla Camera dei deputati in questa percentuale indicata dallo stesso onor. ministro. Questa percentuale corrisponde all'eventualità in cui si avesse un eguale valore di macchine da una parte e di carrozze e veicoli dall'altra, ma invece si è riscontrato che nei 44 milioni e mezzo destinati all'acquisto

di materiale mobile nel corrente esercizio le macchine sono in minor numero delle carrozze, per cui la media non è più del 2.50 per cento, ma come dice ora l'on. ministro soltanto del 2.21; ma se l'anno venturo si dovesse invece provvedere a macchine per valore superiore a quello dei carri e carrozze la media supererebbe il 2.50.

La questione più importante è quella che riguarda l'imposta di ricchezza mobile.

L'onor. ministro non vuole computare i 44 centesimi da me indicati nella relazione. Supponiamo pure che l'uno per cento che le Società ricevono per servirsene a pagare l'imposta di ricchezza mobile sia poi effettivamente pagato allo Stato.

Ma resta sempre che l'imposta sulla ricchezza mobile è dovuta da colui che riceve il reddito, cioè dalla Società, mentre il pagamento è fatto prelevandolo da una massa di prodotti che appartengono pel 44 per cento allo Stato ed il resto alle Società. Lo Stato così finisce a pagare il 44 per cento delle tasse che sarebbero dovute dalle Società. Pertanto mi pare impossibile che non si vogliano computare questi 44 per cento nell'insieme degli oneri dello Stato.

L'onor. ministro dice che la tassa si iscrive sulle schede in categoria A¹.

Sta bene, ma appunto perchè si iscrive nelle schede le Società contrapporranno le annualità passive in tutto od in parte. Si tratta di 100 milioni che non possono avere disponibili nelle loro casse; bisogna che se li procurino, e procurandoseli verranno a pagare un interesse.

Ora siccome la legge di ricchezza mobile per quel che riguarda la denuncia dice che si notificano i redditi ai quali si contrappongono le annualità passive è naturale che si contrapporranno tante annualità passive che elimineranno il reddito e di altrettanto diminuirà la tassa.

Ma dice l'onor. ministro: che le contrapporranno non ai redditi di categoria A¹, ma ai redditi di categoria B che sarebbero i redditi commerciali. E, fosse anche, ne verrebbe la conseguenza che siccome i redditi di categoria B pagano la metà, in fondo, l'imposta verrebbe ad essere eliminata per la metà o per lo meno per una parte non sarebbe pagata.

Non seguo poi l'on. ministro quando dice che pagheranno la tassa quelli che hanno fatto

il prestito alle Società. Lo so anch'io, ma essi la pagheranno sul loro reddito e non sarebbe più pagata l'imposta sulla somma d'interesse che la Società riceve.

Il ministro poi, per rassicurare il Senato che non vi è nessun dubbio in proposito, ci ha letto una nota della Direzione delle imposte dirette.

Ora perdoni il ministro, ma egli mi insegna che questa questione veramente non la risolve la Direzione generale delle imposte dirette.

Attualmente le annualità passive delle Società ferroviarie sono contrapposte soltanto in categoria B, ma ciò avviene perchè mettono non nelle categorie A¹ ma in categoria B, le annualità delle garanzie chilometriche che lo Stato paga alle Società, ed allora messe le une e le altre nella stessa categoria le Società non hanno ragione di opporsi, anzi non possono naturalmente domandare di detrarre da un'altra categoria, perchè sta di fatto che questa annualità che loro ricevono come compenso di spese di costruzione hanno di contro le annualità passive dei debiti che hanno dovuto fare.

Ma per quanto riguarda le nuove convenzioni che si vogliono, ci troveremo che avremo in categoria A¹ le somme ricevute dallo Stato e le Società potranno dimostrare che hanno fatto un debito per procurarsi quella somma chiedendo che le corrispondenti annualità passive sieno contrapposte ai redditi di categoria A¹.

Chi deciderà la questione? Dovrà pronunciarsi la Commissione mandamentale, poi la provinciale e la centrale e resterà poi anche aperta la facoltà di adire l'autorità giudiziaria per far risolvere la questione.

Certo per quanto autorevole la lettera della Direzione delle imposte dirette non può tranquillare perchè non ha competenza a decidere.

Non mi soffermo sulla questione del controllo. Io prendo atto volentieri che questo controllo della Corte dei conti ci sarà; il ministro lo ha assicurato.

Se ho potuto dubitarne è perchè questi acquisti del materiale mobile, non si fanno dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali, e quindi mi domandava come si potesse farli entrare nei conti della Cassa. Il ministro dice che ce li metterà, tanto meglio, ne prendo atto e mi dichiaro per questa parte soddisfatto.

Il signor ministro diceva poi che il relatore ha fatto una osservazione molto sottile; che il coefficiente di riparto tra Stato e Società, e la determinazione della percentuale che avremo di carico sarà diversa quando, avendo una Società, poniamo per esempio la Mediterranea, superato di 50 milioni il primo prodotto iniziale, il riparto si farà in un modo diverso, perchè allora la Società, per la diversa percentuale nel riparto dei prodotti avrà un carico minore e conseguentemente maggiore sarà l'onere dello Stato.

Il ministro non lo nega, soltanto dice che è poco probabile che avvenga in questi ultimi cinque o sei anni che rimangono. Veramente non è impossibile, almeno per la Mediterranea, perchè se la Mediterranea continuasse gli aumenti nei prodotti nella stessa misura che si sono avuti negli ultimi tre anni, ci si arriverebbe anche prima.

Ma io voglio ammettere che non ci si arrivi per questo periodo; quello che io non posso ammettere si è, che questa convenzione riguardi soltanto il primo ventennio. Badate che le convenzioni che abbiamo con le Società ferroviarie durano 60 anni, cesseranno dopo il primo ventennio soltanto nel caso che se ne dia la disdetta. Ora io credo che la disdetta non si darà, e desidero anzi che si affrettino gli accordi perchè altrimenti ne potrebbe venire un danno economico al paese. Ad ogni modo è certo che quello che noi stipuliamo ha una parte del suo effetto anche dopo il primo ventennio.

Due cose bisogna considerare quanto alla effettiva spesa per l'acquisto del materiale: l'una per la convenzione come è proposta cade tutta nel primo ventennio, l'altra è il pagamento dell'interesse fino a che il capitale non sia restituito, e dura finchè dura la Società; vale a dire che, nel caso che debba continuare il contratto, bisogna che lo si ricordi, perchè così come sono congegnate le nuove Convenzioni potrebbero produrre un danno a carico dell'erario dello Stato.

Non sarà quindi inutile che la Commissione di finanze lo abbia fatto presente all'onorevole ministro.

LANZARA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LANZARA. Ho chiesto la parola solamente per

ringraziare l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha dato sui dubbi da me fatti.

Ho fiducia, e lo ripeto, che egli metterà tutta la cura necessaria, perchè le strade ferrate corrispondano alle esigenze del traffico.

Mi consenta poi l'onorevole relatore (che pure ringrazio delle gentili e cortesi espressioni che per me ha usato) di non dividere la sua speranza che i 20 milioni, di cui ha parlato l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non sieno necessari per le spese delle strade ferrate.

Nè ho a dir altro.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole relatore, parlando dei 20,000,000 che possono essere ancora necessari per i lavori ferroviari, ha espresso il timore che il Governo possa procurarseli mediante anticipazione da parte delle Società, o con altre forme di debito.

Ora posso assicurare il Senato che, se io dovrò presentare ai Corpi legislativi, assieme al mio collega del tesoro, delle proposte per fornire di altri fondi le Casse patrimoniali, ciò non sarà fatto mai sotto forma di debito, in nessun modo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. L'ora essendo tarda, ed alcuni senatori desiderando di parlare sugli articoli del progetto di legge, rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori, segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Disposizioni per estendere la giurisdizione

del Circolo d' assise di Mantova a tutto il territorio della provincia di Mantova.

Senatori votanti	81
Favorevoli	72
Contrari	9

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1899-900.

Senatori votanti	81
Favorevoli	70
Contrari	11

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani, alle ore 15:

1. Seguito della discussione del progetto di legge:

Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche, e determinazione degli stanziamenti

nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1899-900 al 1902-903.

2. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1899-900;

Modificazioni alla legge sulla tassa di fabbricazione dello zucchero indigeno;

Provvedimenti definitivi per gli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

La seduta è sciolta (ore 18 e 30).

Licenziato per la stampa il 25 febbraio 1900 (ore 11,15).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.