

## XLIX.

## TORNATA DEL 30 GENNAIO 1901

## Presidenza del Vicepresidente CANNIZZARO.

**Sommario.** — *Comunicazioni* — *Discussione del disegno di legge: « Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigranti italiani »* (N. 39 - urgenza) — *Parlano, nella discussione generale, il senatore Pisa, il ministro del tesoro ed il senatore Lampertico, relatore* — *Chiusura della discussione generale* — *Approvazione, senza discussione, dei cinque articoli del progetto* — *Discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 6 agosto 1891, n. 483, per il servizio di vendita dei sali e tabacchi »* (N. 76 - urgenza) — *Parla nella discussione generale il senatore Rattazzi* — *Chiusura della discussione generale* — *I tredici articoli del progetto sono approvati senza discussione* — *Approvazione del progetto di legge: « Approvazione di due contratti di permuta di beni stabili fra il Demanio dello Stato e il comune di Venezia; Autorizzazione al Governo di concludere un'altra permuta di stabili col comune di Roma »* (N. 70). — *Discussione del progetto di legge: « Esercizio economico di ferrovie a traffico limitato comprese nelle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula »* (N. 31) — *Parlano nella discussione generale il senatore Vigoni Giulio, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici* — *All'art. 1 parlano i senatori Gadda, Vigoni Giulio, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici* — *Approvazione dell'art. 1* — *All'art. 2 parlano il senatore Di Marzo, il ministro dei lavori pubblici ed il senatore Vigoni Giulio, relatore* — *Approvazione degli articoli dal 2 al 7* — *All'art. 8 parlano i senatori Gabba, Sormani-Moretti, il ministro dei lavori pubblici ed il senatore Vigoni Giulio, relatore* — *Approvazione dell'art. 8, ultimo* — *Presentazione di un progetto di legge* — *Votazione a scrutinio segreto* — *Chiusura di votazione* — *Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 20.

Sono presenti il Presidente del Consiglio ministro dell'interno, ed i ministri del tesoro, delle finanze, dei lavori pubblici, di grazia e giustizia e dei culti.

COLONNA D'AVELLA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

**Comunicazioni.**

PRESIDENTE. Comunico il seguente telegramma ricevuto dal municipio di Busseto:

« *Presidente Senato Roma.*

« Questo municipio, addoloratissimo lutto nazionale, ringrazia Senato nobili, gentili condoglianze rivolte paese natio sommo Maestro. Comunico odierna deliberazione Consiglio co-

munale per onorare insigne gloria italiana; costituitosi Comitato erezione monumento mondiale in Busseto perchè Giuseppe Verdi nostro vanto, nostro orgoglio incontrastabile.

« CORBELLINI, sindaco ».

Comunico il seguente telegramma inviato dal prefetto di Milano:

« S. E. presidente Senato Roma,

« Stamane ore sette hanno avuto luogo funerali maestro Verdi in quella forma privata e modesta voluta dall'estinto. Dall'albergo Milano la salma fu portata vicina chiesa S. Francesco di Paola per brevissima funzione religiosa e poi trasportata cimitero monumentale; nonostante ora mattutina, seguiva feretro immensa folla di ogni ordine cittadino. Nessun incidente.

« ALFAZIO, prefetto ».

**Discussione del disegno di legge: « Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero (N. 39).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero ».

Prego il senatore, segretario, Colonna d'Avella di dar lettura del disegno di legge.

COLONNA D'AVELLA, segretario, legge:  
(V. Stampato N. 39).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Mentre nelle ultime sedute ho dovuto compiere il penoso dovere d'espone dei gravissimi dubbi sul disegno di legge ieri votato dal Senato - dubbi che devo limitarmi a sperare possano essere dissipati dalla effettuazione pratica della legge - oggi sono lieto di elogiare senza riserve questo progetto di legge che il Governo ci ha presentato.

Si tratta di salvaguardare uno dei frutti più sani del lavoro fecondo dei nostri migliori emigranti. E questo disegno di legge mi pare che adempia allo scopo suo nel modo più semplice e acconcio, in guisa che se è certo che farà del bene in questa materia importantissima,

non si vede probabilità che possa cagionare degl'inconvenienti. Ho detto: « Dei migliori nostri emigranti ». Difatti l'esemplare laboriosità, la parsimonia grande e lo spirito di risparmio che i nostri emigranti mostrano continuamente, sono una caratteristica speciale di queste nostre emigrazioni; caratteristica consolante che dà adito alla simpatia generale degl'imprenditori, e spiega, purtroppo, quella invida gelosia, quella perversa malevolenza che spesso incontrano fra i peggiori loro compagni di lavoro all'estero.

Il bisogno di spiegare un'azione legislativa in argomento era sentito da lunghi anni e il nostro diligentissimo relatore ci ha narrato che fino dallo scorcio del '97 si pensò a provvedimenti in proposito.

Purtroppo le vicende parlamentari ci hanno ritardato fino ad oggi; il danno però è davvero troppo grande e richiede ormai che si provveda.

Una statistica esatta delle cattive conseguenze dei gravi abusi verificatisi non si ha. Però il Senato certo non ignora che secondo dati abbastanza attendibili risulterebbe che soltanto a Nuova York, nel decorso di dieci anni, almeno un milione di dollari dei risparmi dei nostri emigranti, ossia più di 5 milioni di lire italiane, furono dilapidati da pseudo-banchieri, che si incaricavano della trasmissione di questi risparmi in Italia.

Più di mezzo milione all'anno di sudati e stentati risparmi andò preda di questi furfanti. E quella mala genia s'è mostrata sempre attivissima, non solo nel senso di avere delle sedi a Nuova York e nelle città principali degli Stati Uniti, ma nel senso di spargere affigliati incaricati appositamente di raccogliere i risparmi di quei lavoratori sul luogo stesso del loro lavoro.

Il sistema poi era dei più vergognosi: o si falliva prima di fuggire, o si fuggiva prima di fallire; fatto sta che questo ben meritato risparmio era perduto in pochi giorni, dopo che aveva costato fatiche e stenti enormi per molti anni.

Premesso questo, mi permetto di raccomandare all'attenzione del Governo due punti di questo disegno di legge, che potranno, certamente, essere toccati nel regolamento.

A uno di questi punti ha già accennato il

diligentissimo nostro relatore nella sua relazione e precisamente in fine di essa nel capo 8 con la frase: « e laddove le condizioni sien tali da non permettere al risparmio di andare sino al Banco, sarà il Banco stesso che troverà il modo di giungere sino al risparmio ».

Acuta osservazione mirante già allo scopo che intendo qui nuovamente accennare al Governo. Si tratta di dare a quest'istituzione, sia alle agenzie che impianterà il Banco, sia alle case a cui il Banco affiderà la propria rappresentanza, si tratta di dare, ripeto, a tale istituzione un'ambito di azione il più largo possibile, per poter fare la massima, legittima concorrenza ai tentativi fraudolenti di questi incettatori, ladri del danaro dei nostri emigranti.

Io spero perciò che su questo punto avrò anche l'autorevolissimo appoggio del nostro illustre relatore.

Si tratta di materia regolamentare; si tratta di mera raccomandazione, raccomandazione che è preceduta da un desiderio manifestato nella relazione stessa dall'onorevole nostro relatore.

L'altro punto su cui mi permetterei di richiamare l'attenzione del legislatore, è quello che riguarda il pagamento degli assegni del Banco e dei suoi corrispondenti nelle colonie nostre, in Italia. Mi è occorso già, parecchie volte, in passato, di riscontrare che la poca istruzione dei nostri emigranti li danneggia anche in questo importantissima materia. Sanno scrivere male ed a stento, spesso non mettono abbastanza esattamente e chiaramente l'indirizzo delle lettere che racchiudono con questi assegni, i loro risparmi, così che la trasmissione ne riesce difficile e talora anche mi è occorso di constatare lo smarrimento delle lettere stesse contenenti gli assegni.

Fino a che si tratta di assegni di banche private su altre banche private, o anche di stabilimenti bancari su altri stabilimenti bancari si richiede certo una qualche lieve formalità ed un qualche breve lasso di tempo per poter sopperire allo smarrimento, a poter autorizzare l'emissione d'un nuovo vaglia, o il pagamento senza l'emissione di un nuovo vaglia.

Ora, anche col nuovo sistema, una volta che si sia accertata l'effettiva rimessa si potrebbe usare qualche facilitazione in proposito, mentre forse colle legittime, ma severissime prescri-

zioni postali nostre, ne può venire un gravissimo danno agli emigranti per un tempo troppo lungo e per le troppo difficili formalità che occorrono in tali casi.

Io non sono competente in materia, mi limito puramente e semplicemente a raccomandare all'attenzione del Governo anche questo punto.

Si tratta di venire in ausilio di gente meritevole di ogni facilitazione, perchè gente, ripeto, laboriosissima ed economica, la quale fa tutto il possibile per portare aiuto alla propria famiglia; si tratta di gente ignorante e noi dobbiamo (con tutte le cautele naturalmente, perchè sarebbe assurdo il pretendere che le facilitazioni fossero tali da diminuire le giuste cautele) venire loro in aiuto in questa emergenza e supplire, se si può, nel miglior modo alla loro ignoranza, facilitando alle famiglie loro il ricupero della somma anche nei casi di smarrimento colla maggior semplificazione e nel più breve tempo possibile.

E dopo ciò, ripetendo il mio più sentito elogio al Governo e anche al relatore, che ha saputo illustrare degnamente questo atto legislativo veramente benefico e socialmente utile per i nostri emigranti, non ho altro da aggiungere.

FINALI, *ministro del tesoro*. Chiedo di parlare.  
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *ministro del tesoro*. Mi è veramente grato che le prime parole, che hanno suonato in quest'aula intorno al progetto di legge in discussione, abbiano espresso intiera approvazione e soddisfazione del progetto stesso. E quelle parole hanno un grande peso, attesa l'autorità e la competenza del senatore Pisa in questa materia.

Prima di passare ad altro, credo di dover rispondere a lui intorno alle due raccomandazioni che egli ha fatto. Una delle quali riguarda la cura che deve avere il Banco di Napoli per raccogliere, e indirizzare ad una sicura corrente i risparmi degli emigrati, affinchè non vadano dispersi. L'altra è di assicurare e facilitare il pagamento delle rimesse in Italia, e di provvedere agli smarrimenti, facili ad accadere, attesa la deficiente coltura degli impiegati.

Egli ha esposto le ragioni delle sue raccomandazioni, ed io non potrei che ripeterla. Dichiaro quindi soltanto che nel regolamento si terrà molto conto e dell'una e dell'altra raccomandazione.

Il senatore Pisa ha già veduto che nell'art. 3 del progetto di legge si concedono molte facilitazioni, ed anche delle esenzioni di tassa, affinché le rimesse degli emigrati vengano in mano dei destinatari, decurtato il meno che sia possibile nel loro ammontare.

Risposto così al senatore Pisa, mi piace dire che è conforto il vedere che tutti, senza alcun dissenso, mentre professavano opinioni diverse e alquanto contraddittorie nella legge sull'emigrazione, che ieri fu approvata, consentano nella opportunità, nella utilità e quasi nella necessità che con una legge, che quasi è complemento dell'altra, si provveda alla tutela del risparmio degli emigrati ed alla rimessa sicura di questo risparmio in Italia.

Le cifre messe innanzi dall'onor. senatore Pisa mostrano proprio la necessità e la urgenza del provvedere, se mai qualcuno ne avesse dubitato.

Io credo che questo servizio sia benissimo affidato al Banco di Napoli per parecchie ragioni. Prima di tutto, il Banco di Napoli, oltre ad essere un Istituto di emissione e di credito, è anche una Cassa di risparmio e un Monte di pietà; e quindi l'unire ad esso anche questa gestione non lo fa uscire dai termini del suo Statuto, ma anzi gli dà una funzione omogenea ad altre che esso compie.

Di più c'è il fatto che la maggior corrente di emigrazione che abbiamo in Italia, si verifica nelle provincie meridionali; e noi dobbiamo ricordare che, per quanto i teoretici possano dubitare della bontà delle operazioni di questo o di quel Banco, nelle provincie meridionali è stata sempre intera la fiducia nel Banco di Napoli.

Noi traversammo degli anni veramente difficili, così rispetto alla situazione finanziaria come rispetto alla circolazione monetaria; ed in quegli anni fu una grande fortuna e un gran mezzo di evitare perturbazioni che, da prima la Fede di credito del Banco di Napoli, e poi il suo Biglietto di Banca fossero accettati da tutte le classi, anche le più umili, nelle provincie meridionali, senza alcuna eccezione o alcun sospetto.

L'onorevole relatore per l'Ufficio centrale nella sua relazione, la quale è uno splendido documento, perchè splendido è tutto quello che esce dalla sua penna, e completo, ancorchè breve, acutamente ha messo innanzi una ra-

gione speciale per cui si debba provvedere, ed è quella che la nostra emigrazione si effettua in gran parte in modo, che le famiglie restano divise e che fra una parte e l'altra si frappone l'immensità dell'Oceano.

Ora per queste famiglie, che sono una gran parte delle famiglie degli emigranti, il bisogno di provvedere a che il sudato risparmio del marito, del padre, ottenuto di là dell'Oceano, possa prontamente e sicuramente pervenire ai suoi cari che rimasero in patria, è un'osservazione dell'onorevole relatore, che calza maravigliosamente a dimostrare la necessità e la santità del provvedimento.

Le raccomandazioni fatte al Governo in forma di quesiti al n. 9 della sua relazione richiedono specifiche dichiarazioni, che io spero potergli dare soddisfacenti.

La prima riguarda l'istituto che si deve fondare. Egli si preoccupa di ciò, che la legge non debba creare un monopolio; ed è un giusto concetto.

Se noi vogliamo ovviare ai danni lamentati da parte di certi speculatori che si presero il danaro con fatiche e stenti risparmiato dai nostri emigrati e lo sperperarono indegnamente, non possiamo dimenticare che il servizio delle rimesse di risparmio fu fatto onorevolmente e con probità da molte case meridionali e settentrionali, ed in ispecie di Genova, le quali sono e saranno sempre citate per modello di correttezza nelle operazioni bancarie, e che potranno continuare ad operare come pel passato, non ostante l'istituzione di questo servizio presso il Banco di Napoli. È così certo che non vi è monopolio, che il Banco potrà e dovrà mettersi in corrispondenza con case estere e nazionali per compiere il nuovo servizio. Quanto agli altri due nostri istituti di emissione, e in ispecie la Banca d'Italia, ho il piacere di dire che il Banco di Napoli è d'accordo con essi, e che si gioverà anche delle relazioni già stabilite dalla Banca d'Italia con i paesi transoceanici, per compiere l'incarico che assumerà in virtù di questa legge.

Per eliminare poi un dubbio che poteva nascere da una dizione esistente in un precedente disegno di legge, fu tolta la parola *case estere*, affinché sia ben chiaro che il Banco di Napoli potrà rivolgersi a qualunque Istituto bancario

o di credito per avere cooperazione a questo servizio, sia esso italiano o straniero.

Siccome è detto che al massimo il fondo del Banco da destinarsi a questa operazione di trasmissione dei risparmi degli emigrati sia al più di due milioni, si osserva che col massimo converrà stabilire un minimo. Riconosco giusto che nel regolamento si stabilisca questo minimo, che non dovrà essere una cifra irrisoria, ma una somma di una certa entità in relazione coll'importanza dell'operazione. L'ammontare di questo minimo non potrei dirlo ora, dovendo la sua determinazione dipendere da considerazioni pratiche sul movimento di danaro, che si presuma con fondamento potersi avere, specialmente nei primi tempi. Quel minimo potrà anche variare coi dati dell'esperienza; seppure non si reputerà opportuno stabilire fin da principio i due milioni.

Alla terza raccomandazione è meno facile rispondere, ma spero di poterlo fare con abbastanza precisione.

Il relatore, rispetto a quei due milioni che si possono distrarre dalla massa di rispetto per destinarli a garanzia di queste nuove operazioni commesse al Banco, dice: «S'avverta bene che rimaangono integri gli uffici attribuiti dalla legge bancaria e dagli statuti, alla massa del rispetto».

Sta bene, ma fino ad un certo segno; perchè dire che siano destinati a questa operazione e che non lo siano, certamente, l'on. relatore non vuole per la contraddizione che nel consente.

La somma, secondo l'art. 2 viene non tolta assolutamente alla massa di rispetto, ma nella massa di rispetto accantonata per questo servizio; e nell'art. 2 perciò è detto che quella parte degli utili che deve andare a beneficio netto del Banco, servirà innanzi tutto ad integrare la massa di rispetto.

E qui mi sia permesso di osservare che da nessun altro Istituto forse si sarebbe potuto ottenere quello che si ottiene dal Banco di Napoli, cioè che la metà degli utili netti vada a beneficio del fondo per l'emigrazione, e che quando sia reintegrata tutta la somma tolta più contabilmente che in altra guisa, alla massa di rispetto, al fondo di emigrazione, vadano, non più la metà, ma i due terzi dell'utile netto.

Il quarto quesito è quello che riguarda gli

obblighi pei quali il Banco deve rispondere verso gli emigrati.

Io non esito a dire che deve rispondere di tutto, come qualunque altro agente commerciale, a norma del Codice di commercio.

Se un agente del Banco, o un suo corrispondente, riceve un deposito e ne abusa, se delle irregolarità avvengono nelle rimesse, il Banco ne deve rispondere secondo il diritto comune, e le norme ed i principî del Codice di commercio.

Io non so se abbia risposto completamente alle proposte e desideri che erano espressi dall'illustre relatore nel suo rapporto al Senato.

Io ho fiducia di averlo fatto; e spero che, dopo queste dichiarazioni, il Senato vorrà approvare il progetto di legge, il quale è una protezione verso i miseri, poichè i ricchi non hanno bisogno di queste protezioni; verso i miseri i quali, e in patria e al di là dell'Oceano, benediranno la sollecitudine del Governo e del Parlamento (*Bene*).

LAMPERTICO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LAMPERTICO, *relatore*. Io sono molto grato al senatore Pisa di aver provocato le risposte testè date dal ministro del tesoro, sia quanto all'istituzione delle agenzie del Banco, sia quanto alle guarentigie per la spedizione dei risparmi degli emigranti. Mi pare che le dichiarazioni fatte dal ministro del tesoro sieno delle più soddisfacenti; così, in nome dell'Ufficio centrale, mi dichiaro pienamente soddisfatto di queste dichiarazioni, e sperimentale sul punto che qui proprio non si tratta di monopolio. Come ho già detto nella relazione, se anche ci fosse il monopolio di diritto, il monopolio di fatto non sarebbe possibile. Sul punto poi se il Banco di Napoli possa valersi di case bancarie nel confine del Regno, e la modificazione di dizione, che è stata già introdotta nel disegno di legge, e la natura delle cose escludevano affatto il dubbio affacciato. Non è però stata superflua la dichiarazione del ministro del tesoro. Infatti, siccome fino ad ora il Banco di Napoli ha la sua clientela locale, mentre altri Istituti di credito come la Banca d'Italia l'ha, anche in altre parti del mondo, sarà quasi necessario, che il Banco di Napoli, si valga anche delle antiche clientele della Banca d'Italia e di altri Istituti di credito, come pure di Case private bancarie,

che hanno le più onorevoli tradizioni. A nome dell'Ufficio centrale mi dichiaro inoltre soddisfatto della risposta del ministro del tesoro quanto alla necessità di stabilire una somma minima che venga assegnata a questo nuovo ufficio del Banco di Napoli.

Come diceva il ministro del tesoro, sarebbe assurdo il credere che si possa assegnare una somma irrisoria; comunque sia, sarà bene di provvedere nel regolamento, che sia assegnata una somma minima in correlazione agli uffici che con questo disegno di legge vengono assegnati al Banco di Napoli.

Quanto all'obbligo da parte del Banco di Napoli di rispondere verso gli emigranti dell'adempimento de' suoi uffici, è un obbligo insito in *re ipsa*; del resto non sarà oziosa l'osservazione fatta dall'Ufficio centrale ed accolta dal ministro del tesoro.

Vi è un punto bensì su cui nè l'Ufficio centrale, nè, forse, lo stesso ministro del tesoro possono essere soddisfatti. Si vorrebbe che il Banco rispondesse con tutto il patrimonio e intanto per i nuovi uffici si assegna una somma sulla massa di rispetto, che però non può venir meno agli altri obblighi che le sono affidati dalle leggi.

Non so se io stesso ne abbia qualche merito o colpa, dico questo delle leggi che presiedono all'ordinamento del Banco.

Ci troviamo di fronte a incertezze, che meglio sarebbe che non ci fossero.

Ma, quanto alle difficoltà, che potessero derivarne, più che pensare a risolverle, speriamo che sieno risolte di per sé in quanto non sorgano nemmeno. Praticamente le difficoltà non si presenteranno e questa è la migliore soddisfazione che il ministro del tesoro e l'Ufficio centrale possano ripromettersi.

Solo vorrei, che il ministro del tesoro e il senatore Pisa dai loro dizionari avessero aboliti i due epiteti *illustre* e *splendido*, che ho aboliti nei miei. Ma, aboliti gli epiteti, raccolgo il sostantivo; ed il sostantivo è una singolare benevolenza, di cui mi onoro, da parte del ministro del tesoro e del senatore Pisa.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, la discussione generale su questo disegno di legge è chiusa.

Si passerà alla discussione degli articoli, che rileggo.

## Art. 1.

Il Banco di Napoli è autorizzato ad assumere il servizio della raccolta, tutela, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati italiani. A tale scopo, e autorizzato dal Ministero del tesoro, ha facoltà di stabilire speciali accordi con Case bancarie e col Ministero delle poste e dei telegrafi.

Curerà inoltre, col permesso del Ministero del tesoro, l'istituzione di agenzie proprie, ove se ne manifesti il bisogno.

Il Banco è autorizzato ad assegnare sino a due milioni della propria massa di rispetto, ed occorrendo, del suo patrimonio, alla costituzione del fondo di dotazione per questo servizio.

È vietato al Banco di fare qualsiasi operazione di sconto o di sovvenzione con gli emigrati od operazioni diverse da quelle indicate nel primo capoverso del presente articolo.

Il Regolamento determinerà le cautele che il Banco dovrà prendere per garantirsi contro le alee derivanti dalle oscillazioni dei cambi.

(Approvato)

## Art. 2.

Il Banco di Napoli ha facoltà di riscuotere, a titolo di commissione, per le rimesse dei risparmi degli emigrati, un diritto, nella misura che sarà fissata, secondo le circostanze e le località, dai Ministeri del tesoro e delle poste e dei telegrafi, d'accordo col Banco.

Gli utili netti del servizio spetteranno per metà al Banco di Napoli, e saranno destinati, anzitutto, a compiere, eventualmente, il fondo di dotazione sino alla somma di due milioni, e a reintegrare la massa di rispetto o il patrimonio del Banco della somma prelevata. Per l'altra metà saranno destinati ad un « Fondo per l'emigrazione » in conformità a norme che saranno comprese nel regolamento indicato nell'art. 5.

Quando sieno reintegrati i due milioni a favore della massa di rispetto o del patrimonio del Banco, i due terzi degli utili netti spetteranno al detto « Fondo per l'emigrazione ».

(Approvato)

## Art. 3.

Gli Uffici postali del Regno sono autorizzati a pagare, entro i limiti di somma fissati per i vaglia postali all'interno, i vaglia del Banco di Napoli, emessi all'estero nella forma e con le modalità che saranno determinate dal regolamento, per la trasmissione dei risparmi degli emigrati, prelevando, sull'ammontare dei vaglia medesimi, un diritto corrispondente alla metà di quello stabilito per i vaglia postali interni.

Il limite massimo dei depositi fruttiferi che gli emigrati chiedano di versare nelle casse postali di risparmio, trasmessi sia direttamente, sia per mezzo del Banco di Napoli, è elevato a L. 10,000.

I titoli emessi all'estero dal Banco, pagabili nel Regno sia dal Banco, sia dagli Uffici postali, le relative quietanze, e gli atti consolari concernenti le operazioni colle Casse postali di risparmio, saranno esenti dalla tassa di bollo o di legalizzazione.

(Approvato).

## Art. 4.

Il Banco di Napoli presenterà ogni anno al Ministro del tesoro una relazione sull'andamento di questo servizio. La relazione, col parere della Commissione permanente di vigilanza sugli Istituti di emissione, sarà presentata al Parlamento dal Ministro del tesoro.

(Approvato)

## Art. 5.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge sarà approvato per decreto reale, sentita la Commissione permanente di vigilanza sulla circolazione e sugli Istituti di emissione, e sentito il Consiglio di Stato; e potrà, ove occorra, essere modificato. Esso conterrà anche le disposizioni per gli accordi del servizio di corrispondenza fra i Banchi di emissione.

(Approvato)

Questo progetto di legge si voterà più tardi a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 6 agosto 1891, n. 483, per il servizio di vendita dei sali e tabacchi » (N. 76 - urgenza).**

**PRESIDENTE.** Ora l'ordine del giorno reca: **Discussione del disegno di legge: « Modifica-**

**zioni alla legge 6 agosto 1891, n. 483, per il servizio di vendita dei sali e tabacchi. »**

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

CHIALA, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 76).

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onor. relatore.

RATTAZZI, *relatore*. Non ho altro schiarimento a dare, fuorchè ricordare che questa legge è stata presentata al Senato nello scorcio del 1899; in principio del 1900 è stata discussa e modificata dal Senato, ed approvata nel febbraio 1900.

Fu poi presentata alla Camera; cadde per la chiusura della Sessione; e, ripresentata alla Camera dall'attuale ministro delle finanze, onorevole Chimirri, è stata approvata nei termini identici nei quali fu votata dal Senato.

Non credo quindi che si voglia ora riaprire la discussione e ripetere quello che già è stato detto; per parte nostra, non abbiamo alcuna osservazione a fare, fuorchè raccomandarne al Senato l'approvazione.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo.

## Art. 1.

Le disposizioni dei paragrafi 5, 6 e 7 dell'articolo unico della legge 6 agosto 1891, n. 483, sono sostituite dalle seguenti:

(Approvato)

## Art. 2.

Gli spacci all'ingrosso si conferiscono per appalto, sotto l'osservanza della legge sulla contabilità dello Stato.

È però in facoltà del Ministero delle finanze, allo scadere dei contratti rinnovarli, di nove in nove anni, a trattativa privata, sempre quando lo creda conveniente per l'Amministrazione, e i titolari di essi, durante il novennio, non sieno incorsi in alcuna irregolarità, ed abbiano inoltre prestati utili servizi, specialmente nella scoperta e nella repressione del contrabbando, ovvero quando la media della vendita del novennio superi quella su cui fu bandita l'asta per l'aggiudicazione.

Il riappalto a trattativa privata non potrà essere concluso che a condizioni più vantaggiose per l'erario di quello originario; la misura delle indennità di esercizio dovendo essere inferiore a quella per cui avvenne la primitiva aggiudicazione.

(Approvato)

Art. 3.

Le rivendite di generi di privativa, il cui reddito annuo non eccede L. 600, sono conferite dalle Intendenze di finanza, sentite le Giunte municipali, a persone domiciliate nel comune ove i singoli esercizi sono situati, a condizione che le geriscano personalmente e con speciale riguardo ai concorrenti che fossero pensionati o congedati dal Corpo delle guardie di finanza.

(Approvato)

Art. 4.

Le rivendite, il cui reddito eccede le annue L. 600 e non supera le L. 4000, saranno conferite per concorso alle persone domiciliate nella provincia a cui appartiene il comune ove si resero vacanti, preferibilmente a quelle fornite dei titoli speciali, giusta la graduatoria del seguente articolo 7, e che per condizioni economiche e di famiglia risulti ne abbiano bisogno.

(Approvato)

Art. 5.

Le altre rivendite con reddito eccedente le annue lire 4000 saranno date in appalto con le norme stabilite dalla legge di contabilità, e per la durata di un novennio: con facoltà nell'Amministrazione di rinnovare i contratti a trattativa privata, e per uguali periodi di tempo, in conformità al successivo articolo 9.

(Approvato)

Art. 6.

Sul reddito delle rivendite superiore alle lire 200 e non eccedente le lire 4000, è dovuto allo Stato, a titolo di corrispettivo della concessione, il canone stabilito dalla seguente scala graduale:

sul reddito da L.	201 a	400	10 %
»	»	» 401 a	600 15 »
»	»	» 601 a	800 20 »
»	»	» 801 a	1000 25 »
»	»	» 1001 a	1500 35 »
»	»	» 1501 a	2000 45 »
»	»	» 2001 a	3000 55 »
»	»	» 3001 a	4000 60 »

Agli effetti dell'applicazione di questo canone, sarà tenuto a base il reddito offerto da ciascun esercizio sullo smercio dei tabacchi nell'anno finanziario precedente, non tenendo conto delle oscillazioni che possono verificarsi, in più o in meno, nell'anno in corso.

(Approvato).

Art. 7.

Il diritto di preferenza al conferimento delle rivendite, di cui al precedente articolo 4, è stabilito dal seguente ordine di graduatoria:

1° Ai sott'ufficiali ed alle guardie di finanza, ai militari ed agli impiegati governativi resi inabili a servire ulteriormente per ferite od infermità contratte per cause dirette e necessarie del servizio; e perciò ammessi al godimento della pensione, semprechè questa non ecceda le annue lire 1000;

2° Alle vedove, agli orfani ed alle figlie maggiorenni nubili degli individui indicati al n. 1, morti per cause dirette e necessarie del servizio;

3° Ai sott'ufficiali ed alle guardie di finanza, ai militari ed agli impiegati governativi collocati a riposo, se sprovvisti di pensione, o questa non ecceda le annue lire 600: la preferenza dovrà però essere data ai concorrenti sprovvisti di pensione;

4° Alle vedove, orfani e figlie maggiorenni nubili degli individui indicati al n. 3, morti, in attività di servizio, o collocati a riposo, semprechè il matrimonio sia stato contratto prima che il loro marito o padre cessasse dal servizio.

Le vedove, gli orfani e le figlie maggiorenni nubili dei sott'ufficiali, delle guardie di finanza e dei militari di truppa morti in attività di servizio saranno comprese in questa categoria solo quando il servizio prestato dal loro marito o padre avrebbe a questo dato diritto al collocamento a riposo;

5° A coloro che si sono resi benemeriti per servizi prestati alla patria;

6° Alle vedove, orfani e figlie maggiorenni nubili degli individui indicati al n. 5;

7° Ai sott'ufficiali, alle guardie di finanza ed ai militari di truppa, non compresi nelle categorie 1<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup>, che abbiano prestato sotto le armi un servizio non minore di 12 anni;

8° Alle vedove, orfani e figlie maggiorenni nubili degli individui classificati al n. 7;

9° Alle vedove, orfani e figlie maggiorenni nubili dei rivenditori defunti.

(Approvato)

#### Art. 8.

La concessione delle rivendite, di cui al precedente art. 3, avrà la durata di nove anni; potrà però esser rinnovata dalle Intendenze di finanza per eguali periodi di tempo.

Tale concessione, come pure quella delle rivendite di cui all'art. 4, saranno revocate ogni qualvolta i titolari diano luogo a rimarchi di qualsiasi genere, o incorrano nelle responsabilità per cui, dalla legge sulle privative o dal regolamento per la sua applicazione, sia prevista la pena della destituzione.

(Approvato).

#### Art. 9.

È in facoltà del Ministero, sopra proposta delle Intendenze di finanza, di consentire che gli attuali appaltatori di rivendite, allo scadere dei contratti in corso, di nove in nove anni, conservino la gestione delle rivendite di cui sono investiti, purchè vi accudiscano personalmente, e corrispondano allo Stato un canone eguale a quello convenuto per il contratto scaduto se questo è superiore all'ammontare del canone cui dovrebbero sottostare ai sensi dell'articolo 6, o in caso opposto il canone medesimo.

Quando gli attuali appaltatori non accudiscano personalmente alle rivendite, è in facoltà del Ministero di consentire, sopra proposta delle Intendenze di finanza, la rinnovazione dell'appalto alle suesposte condizioni ai commessi debitamente autorizzati che abbiano rappresentato l'appaltatore per almeno la metà dell'appalto.

(Approvato).

#### Art. 10.

Le rivendite il cui reddito eccede le L. 600 e non va oltre le L. 4000, saranno conferite da una Commissione composta dall'Intendente di finanza della Provincia, che la presiede, da un consigliere di prefettura nominato dal Prefetto ad ogni triennio, e da un consigliere provinciale eletto dal Consiglio provinciale pure ad ogni triennio.

(Approvato).

#### Art. 11.

Contro il conferimento delle rivendite, di cui al precedente art. 10, è ammesso il ricorso al Ministero il quale, esaminato se venne regolarmente applicata la presente legge, pronuncia il provvedimento definitivo.

(Approvato).

#### Art. 12.

Le persone che hanno ottenuto il conferimento di una rivendita non possono prender parte ai concorsi per concessione di altre se non decorsi 5 anni dal giorno della nomina.

(Approvato).

#### Art. 13.

Nei Comuni ove esiste una sola rivendita, in caso di vacanza, spetterà alle Giunte municipali, se richieste, di provvedere alla provvisoria gestione, per assicurare la continuità del pubblico servizio.

(Approvato)

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del progetto di legge: « Approvazione di due contratti di permuta di beni stabili fra il Demanio dello Stato e il comune di Venezia; Autorizzazione al Governo di concludere un'altra permuta di stabili col comune di Roma » (N. 70).**

PRESIDENTE. Passeremo ora all'altro progetto di legge:

Approvazione di due contratti di permuta di beni stabili fra il Demanio dello Stato ed il comune di Venezia: Autorizzazione al Governo di

conchiudere un'altra permuta di stabili col comune di Roma (N. 70).

Prego il senatore, segretario, Colonna D'Avella di dar lettura del disegno di legge.

COLONNA D'AVELLA, *segretario*, dà lettura del progetto di legge.

(V. Stampato N. 70)

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. I contratti di cui si parla in questi due articoli della legge sono stati rimessi all'Ufficio centrale, il quale è a disposizione del Senato per tutti quegli schiarimenti che credesse utile di richiedergli.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa e si procede alla discussione degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

Sono approvati i contratti 22 novembre 1898 e 3 aprile 1900, stipulati fra lo Stato ed il comune di Venezia, portanti permuta dell'isola demaniale di Santa Maria delle Grazie, con tutti i fabbricati ed opere murarie ivi esistenti, ed una parte dell'isola municipale di Sacca Sessola. (Approvato).

#### Art. 2.

Il Governo è autorizzato a conchiudere un contratto di permuta dell'ex convento di S. Bernardino da Siena, di proprietà demaniale, con l'ex convento della Missione, di proprietà del comune di Roma, in base alle condizioni concordate col compromesso firmato nel 9 giugno 1900 dal sindaco di Roma e dai ministri delle finanze e del tesoro.

(Approvato).

Anche questo progetto di legge sarà più tardi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del progetto di legge: «Esercizio economico di ferrovie a traffico limitato comprese nelle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula» (N. 31 - A bis).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Esercizio econo-

mico di ferrovie a traffico limitato comprese nelle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula».

Domando all'onor. ministro dei lavori pubblici se accetta che la discussione si apra sul progetto di legge modificato dall'Ufficio centrale.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto che la discussione si apra sul disegno di legge modificato.

PRESIDENTE. Allora prego il senatore, segretario, Colonna d'Avella di dar lettura del disegno di legge dell'Ufficio centrale.

COLONNA D'AVELLA, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 31 A bis).

VIGONI GIULIO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Debbo avvertire che nella stampa dell'art. 8 si è incorso in un errore; in fine si deve dire: «e che le linee non sieno concorrenti alle ferrovie dello Stato» e non come fu stampato: «che le linee sieno concorrenti, ecc.».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Mi permetta il Senato di svolgere brevemente il motivo pel quale l'Ufficio centrale ha creduto di emendare il progetto di legge con l'aggiunta di un nuovo articolo; esso si fonda sulle petizioni che furono presentate da diverse Società ferroviarie, appoggiate anche dalla Camera di commercio di Torino, come risulta dall'aggiunta alla relazione.

Queste petizioni si possono riassumere nella domanda di estendere anche alle ferrovie private quella disposizione che sono contemplate nel progetto di legge.

L'Ufficio centrale ha creduto doversi interessare di questa questione ed ha trovato consenzienti i Ministri proponenti la legge, particolarmente per le condizioni nelle quali si trovano le ferrovie private le quali hanno raggiunto uno sviluppo di oltre tremila chilometri, sviluppo abbastanza importante, e che va crescendo specialmente dopo che si sono allargati i limiti delle sovvenzioni chilometriche.

Di questi tremila chilometri attualmente in esercizio, duemila sono rappresentati da ferrovie private, 132 dalle ferrovie venete, le quali

si trovano in condizioni speciali, perchè sono linee di proprietà dello Stato esercitate da una Società privata, e 1035 sono rappresentati dalle ferrovie della Sardegna che vivono sotto il regime di due speciali Convenzioni.

Il trattamento di queste ferrovie differisce molto dall'una all'altra, perchè alcune sono concesse senza sovvenzione, altre con sovvenzione. Prendere un provvedimento unico il quale contempra i dettagli delle concessioni di queste diverse ferrovie non sarebbe possibile senza fare accordi singoli, ed appositi progetti di legge. Coll'articolo proposto viene data facoltà al Governo di estendere le disposizioni della legge anche a queste ferrovie, facilitandogli il compito che già si era espresso nella legge del 1896, e che era rimasto sospeso, perchè alcune disposizioni di quella legge non parvero applicabili alle ferrovie che già erano in esercizio.

Se poi prendiamo a considerare la situazione finanziaria di queste ferrovie troviamo un'altra ragione a suffragio della proposta fatta dalla Commissione.

Di queste 50 linee ne abbiamo 5 con prodotto superiore alle 10,000 lire a chilometro, 14 con prodotto inferiore alle 10,000 lire a chilometro, ma che danno una percentuale di esercizio inferiore al 100 per 100 e 25, sono le meno fortunate, che danno invece una spesa di esercizio superiore al prodotto lordo.

La Società Veneta è quella che si presenta in condizioni più favorevoli per ciò che riguarda la spesa di esercizio. È bene ricordare, ad onore del nostro collega ingegnere Breda che fondò questa Società, come si possa dirla l'iniziatrice del servizio economico in Italia, quando non era ancora introdotto sulle ferrovie estere che vennero a studiarlo; fin dal 1875 essa ha iniziato il sistema di dicentrare le linee e accentrare i servizi in una direzione unica per ogni gruppo di linee, affidando al direttore del gruppo tutti i servizi della manutenzione e sorveglianza, del traffico e della trazione. Questo sistema, che è stato largamente applicato sulle ferrovie estere, specialmente in Germania ed Austria, il cui esempio è stato seguito dalla Francia e dal Belgio, e che si propone ora d'introdurre nelle nostre ferrovie secondarie, ha dato buonissimi risultati, perchè ha portato le percentuali dell'esercizio fino al 50 % per linee di debole traf-

fico e con tariffe ridotte; percentuali, che si possono dire fenomenali in confronto a quelle che abbiamo citato poc'anzi.

Così facendo si è ottenuta anche un'economia ragguardevole di personale. Le spese del personale sulle ferrovie bavaresi e sulle venete rappresentano il 50 % del totale; su quelle delle grandi reti nostre rappresentano il 74 o il 75 % per la Adriatica, e il 79 % per la Mediterranea.

È questo un fatto assai importante, perchè si collega con altre questioni riguardanti il personale, e dimostra come con una savia amministrazione si possa ottenere un personale meno numeroso e più contento, perchè meglio retribuito, ed una considerevole economia.

Non voglio tediare il Senato, entrando in maggiori dettagli sopra questi argomenti i quali potranno in ogni caso essere svolti discutendosi l'art. 8°.

L'Ufficio centrale, come dissi, crede con queste disposizioni di aver fatto, non tutto quello che sarebbe stato desiderabile di fare per le ferrovie private, ma di avere in parte provveduto alle maggiori loro necessità; e confida nella benevolenza del Governo a favore di questi strumenti del traffico interno, i quali non sono stati trattati sempre bene e certamente peggio di quello che meritano, stante che essi recano notevole vantaggio all'economia nazionale, ed anche alle stesse ferrovie di Stato; a queste ultime fecero in alcuni casi una certa concorrenza, ma d'altra parte contribuiscono ad accrescere l'affluenza del traffico alle linee delle grandi reti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Gadda.

GADDA. Io volevo presentare all'onorevole ministro ed all'Ufficio centrale una proposta che è relativa all'articolo 8. Ora, dopo le cose dette dall'onorevole relatore, che tendono anche a giustificare l'aggiunta di tale art. 8, io prego dirmi se non si creda conveniente fare ora la discussione di quell'articolo che l'onorevole relatore ha già avviata, oppure se si creda rimandarla a quando si riprenderà in esame l'articolo 8.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Se si tratta di un emendamento, mi pare che sarebbe meglio proporlo all'art. 8.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Credo anch'io che sia preferibile se ne parli all'art. 8, tanto più che si tratta di una questione molto circoscritta. E, poichè mi trovo a parlare, dico anche che mi associo alle considerazioni svolte dall'onor. relatore; certamente il Governo, in tutti i rapporti che avrà con le reti secondarie, cercherà di usufruire di questi validi strumenti del traffico e della economia nazionale.

PRESIDENTE. Allora se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e passeremo a quella degli articoli, che rileggo:

#### Art. 1.

È data facoltà al Governo di prendere accordi con le Società esercenti le reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia per procedere gradatamente, fino al 30 giugno 1905, all'esperimento dell'esercizio economico su linee o tratti di linee di carattere locale compresi nelle indicate reti e aventi un prodotto lordo medio non superiore a L. 10,000 annue per chilometro.

Questo limite non è applicabile per le linee o per i tratti di linea esercitati a trazione elettrica.

L'applicazione del regime economico sarà autorizzata con Decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo coi ministri delle finanze, del tesoro, di agricoltura, industria e commercio e della guerra.

GADDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GADDA. Vorrei fare una breve osservazione. Qui vedo accennato che non potranno godere delle facilitazioni di cui al presente progetto di legge quelle ferrovie che raggiungono un reddito lordo di lire 10,000.

Questa condizione mi pare, in verità, non opportuna, inquantochè noi abbiamo sentito anche or ora dal relatore che vi sono delle linee private che hanno un reddito che si avvicina alle 10,000 lire ed anche lo sorpassano. E devo fare rilevare che noi andiamo a commettere una vera ingiustizia, poichè le spese per l'esercizio di una ferrovia variano di molto, e vi sono di quelle che assorbono colle spese quasi tutto il reddito.

Ora per mettere un vincolo di questa natura, bisognerebbe istituire i confronti col reddito netto. Ma ciò non occorre. È meglio non mettere alcun vincolo ed aiutare l'aumento del reddito. Parrebbe che si commetta una frode col guadagnare di più.

Che ne dicono i nostri economisti?

A me pareva quindi opportuno togliere quel limite, sembrandomi strano che una ferrovia privata possa essere trattenuta dal fare fruttare il proprio esercizio per non perdere il diritto alle facilitazioni di cui alla presente legge.

Nè io con ciò mi preoccupo dell'interesse delle ferrovie, ma dei vantaggi delle popolazioni delle località servite dalle ferrovie che furono costruite con grandi sacrifici di danaro per loro.

A me pareva pure opportuno di togliere questo vincolo anche perchè esso viene a stabilire una differenza di trattamento fra le ferrovie elettriche e le altre ferrovie. Differenza che non veggo ragione perchè debba esservi, e che ricade sempre a carico del consumatore.

Le popolazioni, che sono servite dalle ferrovie elettriche godranno grandi vantaggi, avranno tariffe minori, treni frequenti, e non si capisce perchè quelle popolazioni, le quali non possono fruire delle ferrovie elettriche ed hanno invece le ferrovie ordinarie, abbiano per di più a pagare tariffe più gravi.

Vi sarà forse una qualche ragione che non ho saputo afferrare.

Non faccio proposte, ma desidero sentire, dall'onor. ministro o dal relatore, quelle ragioni che li indussero a fare la proposta di quel limite di prodotto, oltre del quale non sono possibili facilitazioni. Prima di averli sentiti, mi asterrò dal fare alcuna proposta.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Il limite delle L. 10,000 è stato introdotto nel disegno di legge perchè generalmente solo al di sopra di questo, quando si tratta delle ferrovie ordinarie e delle grandi reti, esse sono produttive; al disotto delle L. 10,000 nella maggior parte dei casi l'esercizio è passivo, od appena coperto dai prodotti.

Questo limite fu anche introdotto in Francia, quando si convenne di applicarvi l'esercizio economico.

Credo però che non possa ritenersi una con-

divisione *sine qua non* da mantenersi nell'articolo, e non ne verrebbe alcun danno se venisse tolta, perchè riferendosi agli accordi fra Governo e Società, possono le parti convenire fra loro di prendere in considerazione le ferrovie a quel limite che credono conveniente.

Per le ferrovie private invece questo limite non ha alcuna ragione di essere mantenuto, poichè esso è da ritenersi soltanto tassativo a quanto riguarda gli accordi fra il Governo e le Società esercenti le grandi reti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io veramente non potrei consentire nella proposta del senatore Gadda.

Indipendentemente dalla ragione che è stata accennata dal relatore, ve ne sono altre.

Noi, in base alle Convenzioni, abbiamo il diritto di avere quattro coppie di treni al di là delle 10 mila lire di prodotto viaggiatori ed altri trasporti a grande velocità, per chilometro. Una delle ragioni per le quali s'introduce il servizio economico nelle grandi reti, è perchè al disotto di L. 6000 al chilometro, non si possono avere che due coppie di treni.

Quindi il servizio economico introduce una vera utilità. Quando noi arriviamo alle 10,000 lire di provento, le ferrovie sono sempre produttive; anzi largamente produttive, perchè una linea si esercita al massimo con cinque o seimila lire al chilometro.

Faccio poi riflettere al senatore Gadda ed al Senato che sono da tener presenti due altre circostanze. Prima di tutto i punti più importanti di questa legge sono stati concordati con le Società esercenti le reti principali; non è intervenuta una Convenzione vera e propria, ma un accordo di massima è seguito con le Società stesse. Siamo poi in un periodo transitorio, perchè l'attuale regime delle Convenzioni non dura che sino al 1905, e quindi, prima del 1905, qualunque sia l'ordinamento che si voglia adottare, certo si dovrà regolare *ex novo*. Si tratta quindi di fare un vero esperimento, del quale non sarebbe prudente non segnare i confini.

Vi è di più la ragione, ed a me sembra maggiore di tutte, che noi entriamo in un sistema nuovo di esercizio ferroviario. Perchè

non seguire le cautele adottate dagli altri paesi?

Per quanto questo esercizio economico sia molto promettente, ed io l'ho proposto con la convinzione che produrrà effetti utili, è sempre una grande innovazione della quale non è dato oggi determinare con precisione i risultati.

Ecco perchè nell'adottarla vogliamo procedere con una certa precauzione, con un certo riserbo, per vedere quali effetti se ne otterranno.

L'allargamento che si propone dall'onorevole Gadda potrà introdursi in seguito, quando si saranno visti gli effetti di questo primo disegno di legge.

Addentrarci addirittura nello ignoto, quando nessun altro paese ci ha dato l'esempio di andare di là dai limiti proposti con questo progetto di legge; avventurarci in una incognita quando, come diceva, arrivati a L. 10,000 al chilometro, abbiamo già quattro coppie di treni, ed un servizio che può ritenersi sufficiente, mi sembrerebbe cosa non troppo opportuna.

Io pregherei quindi il senatore Gadda a non volere insistere ed affidarsi alla esperienza del tempo, che potrà dare utili consigli. In seguito si potrà forse accettare la sua proposta.

GADDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GADDA. Debbo fare rilevare all'onorevole ministro che noi con questa legge diamo una facoltà al Governo, non un obbligo; per cui tutti questi pericoli che egli vede non ci possono essere, perchè è il Governo che deciderà l'applicazione delle facilitazioni contemplate da questa legge.

Nei singoli casi esso dovrà giudicare l'opportunità di accordare facilitazioni, onde, se vi ha ragione di temere, non è per parte del Governo, ma delle Società private che si troveranno interamente nelle sue mani.

Io ringrazio l'onorevole relatore il quale in massima vedo che ha trovato ragionevole la nostra osservazione e soltanto voleva fargli rilevare che se io ho parlato delle ferrovie private è perchè dopo nell'articolo 8 si dice che le disposizioni antecedenti il Governo avrebbe facoltà di applicarle anche ad esse.

Mi dispiace poi che l'onorevole ministro abbia voluto accennare ad una difficoltà, nel fatto nuovo che egli ci rivela ora, che sono già

passati accordi fra il Governo e le Società esercenti le grandi linee.

Questa circostanza di accordi presi non possiamo accettarla come una difficoltà. Quando si presenta un progetto che non sia l'approvazione di una convenzione, dobbiamo ritenere che il Governo si trova perfettamente libero nell'aderire a proposte di modificazioni.

Questa difficoltà che il ministro oppone metterebbe il Senato in una posizione difficile. Vediamo ogni giorno che, quando un progetto di legge viene al Senato dall'altra Camera, il Senato viene, non dirò obbligato, ma con ogni premura indotto ad accettare il progetto tal quale. Si mettono innanzi considerazioni di alta politica che esigono l'accordo legislativo dei due rami del Parlamento, ed il Senato aderisce e nella maggior parte dei casi fa bene. Ma, quando un progetto viene prima al Senato, e il Governo vuol influire perchè non venga modificato, per accordi che il ministro ha già preso colle Società interessate...

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho detto questo.

GADDA. ... Ha detto accordi presi, e ciò non è giusto che abbia a vincolare la nostra libertà di giudizio.

Io quindi propongo che siano tolte dall'articolo 1° le seguenti parole: « e aventi un prodotto lordo medio non superiore alle 10,000 lire annue al chilometro ».

Faccio questa proposta.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo insistere e pregare il Senato di non accettare l'emendamento del senatore Gadda.

Non è che vi sia una convenzione con le Società esercenti, poichè, se vi fosse, l'avrei presentata al Senato, ma una comunanza di interessi esiste fra lo Stato e le Società maggiori, perchè tutto ciò che fa perdere alle grandi Società ferroviarie fa perdere allo Stato che partecipa ai prodotti e lo fa perdere a beneficio di interessi privati che sono quelli rappresentati dalle linee secondarie. Ora sino a che lo sviluppo delle linee secondarie può avvenire a beneficio del pubblico, senza danno dell'erario, sono propenso ad assecondarlo: non così quando vi è il danno del pubblico erario e una specie

d'infrazione di fatto ai rapporti contrattuali, non ora stipulati, ma preesistenti.

Debbo poi fare un'ultima osservazione al senatore Gadda. Io lo ringrazio della fiducia che egli ha nel Governo, ma vi sono molte facoltà pericolose, perchè chi sta al Governo sa quali siano gli urti degli interessi quando vi sono facoltà devolute a loro beneplacito. In molti casi invece d'aver facoltà, si desidera non averne e credo nel caso attuale la lettera della legge assicuri l'interesse pubblico molto più che il ministro.

GADDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GADDA. Vedendo l'insistenza dell'onorevole ministro nel non volere accettare la mia proposta, io non vi insisterò, raccomandandogli che tenga conto delle considerazioni esposte e ciò faccio anche nella speranza di averlo più benevolo, quando all'art. 8 proporrò una modificazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 1 come testè ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Approvato.

## Art. 2.

Le modalità e le condizioni tecniche, secondo le quali sarà effettuato l'esercizio economico su dette linee o tratti di linea, verranno determinate con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Comitato Superiore delle strade ferrate.

Nel detto Decreto saranno stabiliti il tipo del materiale mobile, la velocità massima e quella minima commerciale e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale, la composizione e la circolazione dei treni.

Nello stesso Decreto potrà essere consentita, con speciali cautele, l'applicazione del telefono invece del telegrafo per la trasmissione dei dispacci necessari alla sicurezza e regolarità dell'esercizio. Il telefono dovrà installarsi anche nelle fermate nelle quali si effettua il servizio merci.

Il numero di coppie di treni viaggiatori sulle

linee o tratti di linee, sui quali si applica l'esercizio economico, sarà superiore di almeno una coppia a quello cui la Società esercente è obbligata ai termini delle vigenti convenzioni.

Se dopo un anno di esperimento il prodotto complessivo dei viaggiatori, bagagli, cani, biciclette, messaggerie e valori non avrà dato aumento sufficiente a compensare almeno lo importo dei ribassi delle tariffe relative, la Società esercente potrà, previa autorizzazione del Governo, sopprimere la detta coppia in più.

DI MARZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI MARZO. Signori senatori! Non ero per caso qui dentro l'aula, quando è cominciata la discussione del presente disegno di legge, e per ciò colgo ora l'occasione che mi si offre dell'articolo 2 di esso, per esprimere brevemente il mio pensiero.

Io penso che il disegno di legge sia molto più grave di quello che non si creda generalmente.

Noi ci troviamo alla vigilia della scadenza delle convenzioni ferroviarie, e col disegno che oggi abbiamo dinnanzi, noi facciamo arbitro, di punto in bianco, il ministro dei lavori pubblici nientemeno che di mutare da cima a fondo le condizioni essenziali dell'esercizio per circa un terzo della estensione di tutte quante le nostre reti, ossia, per tutte quelle nostre linee e gruppi di linee, le quali non raggiungano un prodotto superiore alle lire 10,000. Vi par niente, ciò? E non basta! In queste precise condizioni non si trovano, più specialmente, se non il maggior numero delle strade ferrate della Sicilia e del continente meridionale. Di laggiù, in fatti, si inizia il movimento del traffico, che va crescendo man mano — come rivolo che diventi sempre più copioso e più largo — a misura che si avvicini, traverso la valle del Po, agli sbocchi alpini. Sarà dunque nella sola ed unica facoltà personale del ministro dei lavori pubblici di imporre, a quasi tutta la penisola del Mezzogiorno, l'esercizio così detto *economico*, una specie di esercizio ridotto, che poco, in verità, si differenzia da quello delle tramvie... E la cosa passa liscia, come nel migliore de' mondi possibili!

Quale è, nel fatto, cotesto esercizio?

Ecco qui: nuovo materiale, cioè un materiale

più leggero; minore velocità nelle corse; soppressione di una classe; riduzione di personale nelle stazioni, nelle case di guardia, su' treni stessi; sostituzione del telefono al telegrafo. In conclusione, minore comodità, minore velocità, minore sicurezza, di fronte alle quali non vi sarebbero se non i due soli benefici di una riduzione delle tariffe e di una nuova coppia di treni. E sarà poi obbligatoria, permanente, in ogni caso, cotesta nuova coppia? No, perchè essa verrà soppressa, impreteribilmente, se, dopo un anno di esperimento, il prodotto complessivo non avrà dato un aumento sufficiente a compensare, almeno, l'importo dei ribassi delle tariffe relative. L'esercizio, dunque, è semplificato a profitto delle Società concessionarie, le quali si gioveranno di tutte le minori spese di esercizio, senza il corrispettivo, certo e sicuro, di una egual somma di utilità per il pubblico.

Ben altre indicazioni, secondo me, sarebbero state necessarie per determinare, con sentimento di equità e spirito di giustizia, le linee, su le quali l'esercizio economico potrebbe aver luogo. Così come è il disegno di legge, tutto è lasciato in balia dell'Amministrazione, senz'altra guarentigia fuori che quella di un semplice decreto reale!

Il senatore Vigoni, nell'accurata sua relazione, afferma, che in Francia e in altri Stati cotesto esercizio sia già stato adottato e abbia fatto buona prova. In Francia! Ma su quali linee? Soltanto lungo una piccola parte della rete d'Orléans e su altre d'interesse puramente locale.

Certo, anche in Francia l'esercizio economico è stato applicato lungo le grandi linee. Ma come, e fino a che punto? Soltanto per brevi tratti, da un centro all'altro, da una città all'altra, tra due grandi mercati, mediante treni leggeri, i quali corrano nell'intervallo di tempo da una coppia all'altra di grandi treni ad esercizio ordinario.

Se questo fosse stato ordinato anche per noi, come, eccezionalmente e non di regola, si badi bene, è disposto dall'articolo 6, io intenderei. Ma non so assolutamente intendere tutto quello che è prescritto dal presente articolo 2, al cui ultimo comma io, in verità, non posso acquetarmi. Il solo vantaggio di una coppia di treni in più è, a parer mio, del tutto effimero, del tutto illusorio.

Perchè, o signori, è inutile confonderci, e giova parlar chiaro. Quali sono, in Italia, le linee, il cui reddito resta inferiore alle L. 10,000 per chilometro? Esse si rattrovano quasi tutte, se non tutte addirittura, dalla latitudine di Roma in giù. Or queste, pur troppo non potranno, tutte insieme, oltrepassare mai quella cifra, per la ragione semplicissima che ho dianzi accennata, ossia, perchè di laggiù, per l'appunto, si inizia il traffico ascendente della nostra penisola. Metà, dunque, di tutta quanta la rete italiana sarebbe fatalmente condannata per sempre ad avere un esercizio eccezionalmente deficiente, un esercizio, cioè, che pare fatto apposta per ostacolare qualunque maggiore espansione, qualunque maggiore movimento di traffici, e per creare - quasi ne avessimo poché! - una nuova sperequazione, quella dell'esercizio ferroviario, come già avemmo l'altra - e ci costò tanto escirne! - delle costruzioni...

Io tengo a ripetere, per ciò, che non si tratta se non di cosa, la quale, in ultima analisi, torna comoda unicamente alle Società concessionarie. E valga il vero. Quale è il compenso dell'esercizio delle reti secondarie che noi diamo ad esse, per effetto delle Convenzioni in vigore? Il 50 per cento del prodotto lordo, più la sovvenzione di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale e non reale. In linguaggio più chiaro, le Società incassano, su L. 10,000 di prodotto lordo, L. 5000, più L. 3000 per chilometro virtuale: un totale di più che L. 8000 per chilometro reale. A carico dello Stato quindi, ammesso l'esercizio economico, ricade, di necessità, tutto l'onere maggiore, dovendo esso abbonare una parte delle tasse di bollo e di registro, non solo, ma anche contentarsi di veder diminuito la sua quota di partecipazione al prodotto lordo, il quale, io temo, verrà a scemare dietro la riduzione delle tariffe. Insomma, dato l'esercizio economico, ossia, data la riduzione delle spese di esercizio, esso non riesce di beneficio se non alle Società, poco allo Stato e punto alle popolazioni.

Quando altro manchi, signori senatori, occorrerebbe, secondo me, sopprimere l'ultimo comma dell'articolo in esame, affinché, almeno, le popolazioni fossero sicure, in ogni caso, di una coppia in più di treni delle presenti.

Non formulo un apposito emendamento, desiderando conoscere il pensiero del ministro e

dell'Ufficio centrale. Io, il pensiero mio ho espresso.

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

PRESIDENTE. Nè ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole senatore Di Marzo farò notare che il vantaggio dell'esercizio economico è innanzi tutto a beneficio dei viaggiatori, perchè si tratta di godere non solo di un sensibilissimo ribasso di tariffa, ma il servizio economico si fa come una specie di quello della *tramvia*, onde le fermate sono a brevissima distanza.

Ed io credo che per ferrovia a traffico limitato è questo un grande beneficio per le popolazioni.

Quando egli parla di reti meridionali debbo dire all'onorevole Di Marzo che tutta la rete dell'Adriatico che va da Giulianova ad Otranto ha passato le 10,000 lire al chilometro, così pure la linea Napoli Roma sino ad Eboli. Da Napoli a Roma si hanno circa 40,000 lire al chilometro, da Napoli ad Eboli pure 40,000 lire all'incirca; la linea Napoli-Castellamare dà anche più di 15,000 lire al chilometro.

La linea Foggia-Napoli dà oltre 29,000 lire a chilometro. Questo per le grandi linee.

Sulle altre reti vi sono linee, le quali andrebbero benissimo esercitate a servizio economico.

Infatti che cosa succede? Che ove non si abbia traffico intenso, vi sono ferrovie nelle quali si arriva più tardi che non si arriverebbe, quasi con la diligenza, e vi sono fermate di cinque, sei, sette ore, precisamente perchè il traffico è così debole che le Società hanno tutto l'interesse a non rendere attive quelle linee, a trascurarle anzi, in certi casi, per avviare i trasporti sulle linee principali.

Di guisa che, questo è il mezzo per rendere attive le linee che non lo sono nel vantaggio delle popolazioni. Ma questo vantaggio non si potrebbe mai ottenere, se non si pensasse a diminuire le spese d'esercizio che incombono tutte ai concessionari.

Quindi io credo che bisogna accettare l'articolo come è.

Quanto al numero dei treni il vantaggio massimo di queste linee a traffico debole è di avere la terza coppia che non hanno.

Bisogna parlar chiaro, tanto più che siamo

in un periodo di grande esplosione di desideri ferroviari. Noi abbiamo qualche linea che non dà più di 1500 lire al chilometro. Ora l'esercizio per poco che costi, costa per lo meno tremila lire circa; immaginate una linea che dà 1500 lire a chilometro e su cui applicate l'esercizio economico e le tre coppie, e che poi nel fatto non dà un prodotto che compensi almeno i ribassi di tariffa: come si potrebbe mantenere su quella la terza coppia?

E qui è bene chiarire un altro punto: credere che lo sviluppo delle ferrovie sia fatto altro che dai contribuenti, io lo ritengo un errore gravissimo. Tutto ciò che si perde nelle ferrovie, sono i contribuenti che lo perdono; e perciò io sono per le linee produttive, perchè ogni linea di questa che si apre, è un'entità economica che si crea, mentre una linea improduttiva è di danno per tutti. Cosicché quando non vi sono altri motivi di ordine sociale o strategico che lo consiglino, bisogna limitarsi ad aprire linee di traffico assicurato, e per quelle esistenti, ordinare il servizio in modo che s'abbia a sviluppare ciò che è produttivo, sviluppare, cioè, nel modo migliore il traffico delle linee che non sono produttive, e far concorrere queste con le altre sia al miglioramento dell'economia nazionale, sia allo sviluppo specifico del traffico. Quindi pregherò il senatore Di Marzo di recedere dalle sue osservazioni, tanto più che i suoi timori sono infondati per questo fatto, che in molti luoghi, per quanto l'utilità dell'esercizio economico appaia evidente, per una specie di vanità si faranno opposizioni a che vi sia introdotto.

L'onorevole senatore Di Marzo potrà essere sicuro che l'esecuzione della legge sarà molto lenta, poichè anche nelle regioni che potrebbero avvantaggiarsene, vi saranno infinite ripugnanze all'introduzione dell'esercizio economico, finchè l'esperienza non avrà provato che è il più utile per le popolazioni.

Ad ogni modo l'onorevole senatore Di Marzo può star sicuro che terrò conto delle sue raccomandazioni acciocchè siano introdotti temperamenti nell'esecuzione di questa legge, ma credo che non ve ne sarà bisogno per le ragioni suesposte.

DI MARZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI MARZO. L'onorevole ministro dei lavori pub-

blici sa quale sia la mia amicizia, quanta la mia stima per lui.

Ma se egli dice, come ha detto, che questa sia una legge d'interesse generale, poi che essa tende a scemare gli oneri ferroviari dello Stato, io, con tutta la deferenza che ho per lui, non posso rassegnarmi a consentire nel suo avviso.

Come e perchè l'esercizio economico, che ci si propone, verrebbe mai a scemare cotesti oneri? Quali e quanti essi sono?

In Italia, purtroppo, abbiamo il mal vezzo di ripetere a iosa, che la rovina della finanza sia dovuta principalmente alle ferrovie. È bene guardare in faccia la verità delle cose.

Sul bilancio passivo dello Stato tutti i nostri oneri ferroviari figurano, se bene io ricordi, per la cifra di 294 milioni. Ma essi si riducono, in realtà, a soli 89 di assoluto carico su la contribuenza.

Nel fatto, que' 294 comprendono, bensì, 225 di interessi sul capitale di quattromilacinquecento milioni, spesi, sotto ogni forma, per la costruzione de' nostri quindicimila chilometri di ferrovie; ma da quelli bisogna pure dedurne 45, che lo Stato percepisce di ritenuta per la ricchezza mobile. Così i 294 discendono a 249, da' quali vanno parimente detratti i proventi diretti ferroviari in 80 milioni, più il prodotto delle tasse di registro e bollo su' trasporti in 24, più la ricchezza mobile su' valori industriali delle Società esercenti e del personale in 15, più i dazi su' materiali d'importazione in un milione circa, più - da ultimo - il risparmio in ben oltre che 40 su' trasporti per conto dello Stato. Restano, è bene ripetere, soli 89 di peso effettivo sul bilancio dello Stato. Ma di fronte ad esso, quale e quanto non è stato e non è il beneficio economico della nazione? Le nostre tre reti principali introitano circa 280 milioni di lire di prodotto lordo, per trasporti di merci e di viaggiatori. Se queste merci e questi viaggiatori dovessero avvalersi de' soli antichi mezzi di ordinaria locomozione, quale e quanto non ne sarebbe il maggior costo? Certo, tre volte di più: vale a dire, un 700 milioni circa. La differenza di 500 non va dunque a profitto della pubblica ricchezza o, in altri termini, degli stessi contribuenti? E se questo è vero, come è indubbiamente, a che tanto imprecare contro le ferrovie? Esse, checchè altri dica e sostenga,

sono state la redenzione morale e materiale del nostro paese!

Ma basti, chè mi avveggo di andare per le lunghe, e torno alla questione.

L'esercizio economico, piaccia o dispiaccia, non è fatto, così come viene proposto dal disegno di legge, per servire nè al traffico, nè alle popolazioni. Queste non godranno se non di una riduzione di tariffe, e nulla più; quello, il traffico, sarà impacciato dalla maggiore lentezza de' treni, dalla minore sicurtà e speditezza delle manovre, e, infine, dalla singolarità ed esclusività de' biglietti, i quali non permetteranno di proseguire oltre, a causa della differenza di bollo e di tariffe. Io sento quindi di essere perfettamente nel vero, giudicando che un così fatto genere di esercizio, se è possibile e, forse, non dannoso applicare su le linee collaterali e locali, tornerà di grande nocumento ove sia adottato su le linee di lungo sviluppo. Tolto il solo ed unico vantaggio della terza coppia di treni, che cosa rimane, quando pure quella terza coppia resti? Il puro niente, se non addirittura un servizio peggiore!

VIGONI GIULIO, *relatore*. (*Interrompe*)...

DI MARZO... No, senatore Vigoni. Soltanto le Società, mi creda, se ne gioveranno, perchè, dato che il prodotto lordo si riduca, per esempio, da L. 6000 a L. 5000, le Società, sì, intascheranno L. 2500, più il canone fisso, ed esse, certamente, si indennizzeranno con le minori spese, mentre lo Stato rimarrà con sole L. 2500, sacrificando, per converso, alcuna parte delle tasse di bollo e delle tariffe. I conti, come sempre, verranno poi saldati dal buon pubblico; ma questa volta, come tante, dal buon pubblico non di tutta Italia, bensì da quello delle regioni più sofferenti e più trascurate di essa!

Ed ho finito. Io, al punto cui siamo, mi guardo bene dal fare alcuna proposta. Certo la responsabilità, oltre quella del voto, non è mia, e il dover mio io ho compiuto. I ministri e i Governi vanno e vengono, come le rondini. Resta la burocrazia, arbitra e sovrana. I criteri espressi dal ministro de' lavori pubblici, circa l'esecuzione di questa legge, qualora essa incontrerà anche l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento e la sanzione del Re, lasceranno il tempo che trovano.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Desidero rassicurare il mio amico senatore Di Marzo e gli darò un esempio. Io sono incalzato tutti i giorni dai deputati di Bologna, perchè vada in pronta attuazione l'esercizio economico pel tronco Bologna-San Felice; ed anche l'onor. senatore De la Penne si è reso interprete di questo desiderio.

Dunque, se le popolazioni hanno questo vivo desiderio, vuol dire che sono convinte di potersene avvantaggiare.

Del resto, la economia del progetto non sta nella riduzione di esercizio, ma in quella delle tariffe. Questo è il vantaggio delle popolazioni; perchè, se si trattasse di diminuire le spese di esercizio senza diminuire le tariffe, allora l'onorevole senatore Di Marzo avrebbe cento ragioni.

L'una diminuzione si consente appunto per rendere possibile l'altra, e questo si vuol fare per rendere più attivo quel traffico che ora è debole.

Quindi, tutti i ragionamenti che il senatore Di Marzo fa sul complesso dei vantaggi che recano le ferrovie, li condividiamo tutti; ed io ringrazio l'onor. senatore Di Marzo di averli esposti.

Qui si tratta, ripeto, di correggere il traffico debole. Questa è cosa che giova a tutta l'economia ferroviaria, come giova a tutta l'economia del paese.

Ed io ho un timore opposto a quello dell'onorevole senatore di Marzo, cioè che, essendo questo esercizio facoltativo, possa l'esecuzione della legge essere molto più lenta di quello che dovrebbe. Quanto ai timori espressi, l'onorevole Di Marzo può essere sicuro che si adopereranno tutti i temperamenti necessari; ma in linee, dove per effetto del nuovo sistema di servizio, si verifici questo aumento è impossibile che la coppia di treni non si mantenga.

Non vi è quindi bisogno di assicurazione di Governo; è dalla natura stessa delle cose che proviene questa assicurazione. Come vuole che una linea, la quale vada da 3000 a 5500 lire, sia privata della terza coppia di treni, se questa coppia è stata il fattore per raddoppiare il prodotto?

Io prego quindi l'onor. Di Marzo di rassicurarsi su questo punto.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Desidererei che il collega ed amico senatore Di Marzo si persuadesse come non sussista alcuno dei pericoli che egli teme dall'esercizio economico.

Questo esercizio è passato ormai in cosa giudicata.

In tutti i paesi che si sono trovati in condizioni difficili per l'esercizio ferroviario, si è applicato l'esercizio economico con grandissimo vantaggio.

Egli citò l'esempio della Francia come se l'esercizio economico vi fosse applicato solo in un piccolo angolo.

Scusi, in Francia l'hanno applicato sulle ferrovie dello Stato che prima appartenevano a Società in istato di fallimento e che furono riscattate dallo Stato, sulle ferrovie della Società d'Orléans e sulle ferrovie della Società del Nord, le quali ultime danno complessivamente un prodotto medio di 53,000 lire a chilometro, e sulle ferrovie dell'Ovest, e tutti, pubblico ed esercente, se ne trovarono soddisfattissimi.

Ma l'esempio più calzante è quello delle ferrovie dello Stato che erano tutte linee di debolissimo traffico, linee concesse a Società che si erano illuse sulla potenzialità economica dei paesi dove erano state costruite, potenzialità che era anche stata danneggiata dalla fillossera e dalla crisi agricola; eppure queste linee un poco per volta hanno ripresa la loro vitalità. Il movimento locale ha trovato il modo di servirsi delle ferrovie di cui prima non si serviva per la tenuità del prezzo di trasporto e per la comodità degli orari con fermate frequenti e le altre agevolezze.

Così si è creato un traffico che prima non esisteva.

Credo che sulle nostre linee a debole traffico potremo ottenere eguali risultati, diminuendo i prezzi e modificando gli orari. Si potranno attuare dei treni leggeri per il trasporto dei contadini e degli operai: gli operai di Genova, per esempio, potranno essere trasportati a Chiavari o alla Spezia, invece di rimanere agglomerati intorno a Genova e Sampierdarena.

Le nostre ferrovie così dette secondarie, quelle che non hanno raggiunto le 15,000 lire al chilometro, sono esercitate col corrispettivo di 3000 lire più la metà del prodotto lordo, che,

tenendo conto delle distanze virtuali, viene sensibilmente elevato.

I contratti vigenti rimarranno come è stato pattuito, ma il servizio economico su queste ferrovie da una parte ribassando le tariffe porterà una diminuzione di prodotto per lo Stato ed una diminuzione di prodotto per la ferrovia. Siccome però l'esperienza ha dimostrato che in generale col ribassare delle tariffe e colle facilitazioni dei mezzi di trasporto si raggiunge presso a poco il prodotto precedente, le condizioni rimarranno su per giù inalterate.

Dove potrà rimetterci l'erario pubblico, sarà forse nel condono di parte delle tasse di trasporto, e di questa tassa è arbitro il Governo di lasciare la parte che crederà conveniente caso per caso.

Dal lato finanziario quindi non vedo nessun inconveniente, nè ci vedo un lauto banchetto per le Società esercenti. Ne verranno molti benefici al pubblico, che sarà meglio servito.

I vantaggi che possono esser provenuti dalle ferrovie alla economia pubblica nostra sono innegabili; però oggi riscontriamo il fatto che le ferrovie secondarie, che sono soggette al regime di quella formola di esercizio, rappresentano un onere annuo di sei milioni e più per lo Stato: se noi potremo far passare invece anche una parte soltanto di questi sei milioni alla parte attiva del bilancio ferroviario, di cui ha parlato l'onor. Di Marzo, mi pare che sarà un guadagno non trascurabile in mezzo alla penuria generale di risorse.

In materia di esercizio ferroviario, vi sono ancora parecchi pregiudizi, vi sono dei codini i quali non sono ancora persuasi che si può fare un buon esercizio proporzionando i mezzi al fine e regolandosi in modo da soddisfare il meglio che sia possibile alle esigenze del pubblico, e nello stesso tempo spendendo il meno possibile.

Noi vogliamo trattarci da gran signori in materia di ferrovie: vogliamo delle grandi linee, delle grandi stazioni, dei grandi treni, abbondanza di inservienti, ecc.; non ci accontentiamo di quello che soddisfi al bisogno e vi è proporzionato; vogliamo piuttosto la soddisfazione della vanità soprattutto, dirò così, locale.

Io spero che, se il signor ministro e l'amministrazione si metteranno d'accordo ed affronteranno questa piccola impopolarità, noi po-

tremo per lo meno riuscire a fare un esperimento che ci darà delle norme attendibili ed abbastanza sicure per procedere oltre e meglio giudicare i provvedimenti che torneranno più opportuni all'epoca in cui i contratti d'esercizio attuali andranno a scadere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Di Marzo.

DI MARZO. Io non credo che il senatore Vigoni voglia mettere anche me fra i codini e tanto meno fra gli estetici: io non rifuggo dalle novità, anche in fatto di esercizi ferroviari, nè tanto meno io mi lascio sedurre dall'apparenza dell'arte o dalla mostra del lusso; tutt'altro!

Io ho letto con molto piacere la sua relazione, e non ho detto quello che egli ha creduto avessi io detto circa l'applicazione dell'esercizio economico su le linee francesi; egli non deve fare altro, volendo, se non rammentare le parole, che io ho pronunciate. I treni leggeri sussidiari, oh! quelli, sì, anche io vorrei su le nostre linee, interpolati fra i treni ordinari, come in Francia! Io mi richiamavo, soltanto, a quelle, tra le ferrovie francesi, che hanno esclusivamente l'esercizio economico, e il cui numero è ben piccolo, poi che si riducono alle collaterali delle grandi linee e a quelle d'interesse assolutamente locale. E, in tal caso, o io mi inganno o la ragione è del tutto da parte mia.

All'onor. ministro de' lavori pubblici non risponderò altrimenti se non col concludere, che le sue parole mi rassicurerebbero interamente qualora io fossi certo, che egli, e non altri, porrà mano all'attuazione di questo disegno, il giorno, in cui sarà tradotto in legge dello Stato. Ma chi potrebbe affidarmi di quel giorno? Non mai come ora l'avvenire, mi si perdoni il vecchio adagio, riposa su le ginocchia di Giove!

PRESIDENTE. Non essendovi proposta di emendamento pongo ai voti l'art. 2 nel testo che ho letto.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 3.

In tutti i casi nei quali verrà attuato l'esercizio economico di cui al precedente art. 1, i diritti di bollo di centesimi 5 e di centesimi 50 rispettivamente stabiliti dall'art. 20, n. 5, e dal-

l'art. 66, ultimo comma, del testo unico approvato col Regio Decreto 4 luglio 1897, n. 414, saranno sostituiti da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci, nella misura dell'1 e mezzo per cento quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

(Approvato).

#### Art. 4.

Il Governo, tenuto conto delle condizioni speciali di ciascuna linea o tratto di linea su cui sarà attuato l'esercizio economico, potrà, col Decreto Reale di cui all'art. 1, ridurre fino al limite minimo del 2 per cento l'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande velocità dalle leggi 6 aprile 1865, n. 542, e 14 giugno 1874, n. 1945.

Le sovratasse destinate ad alimentare le Casse di previdenza del personale delle strade ferrate sono stabilite, per le linee o tratti di linea ad esercizio economico, in ragione di lire 0.50 per ogni 100 lire di prodotto.

(Approvato).

#### Art. 5.

In sostituzione delle tariffe generali e speciali approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>), saranno adottate, per le linee o tratti di linea ad esercizio economico secondo la presente legge, tariffe generali e speciali, queste ultime ai sensi dell'art. 416 del Codice di Commercio, semplificate e stabilite su basi mediamente ridotte, tenuto conto, per ciascuna linea, delle necessità speciali del traffico al quale essa serve.

La riduzione delle tariffe potrà arrivare:

fino al 30 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto superiore a lire 7500 a chilometro;

fino al 35 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto da oltre lire 5000 a lire 7500 a chilometro;

fino al 40 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto non superiore a lire 5000 a chilometro.

(Approvato).

## Art. 6.

Pei servizi suburbani o locali e per quelli intesi a soddisfare speciali bisogni dell'agricoltura o dell'industria, o ad agevolare il trasporto degli operai e dei lavoratori dei campi, il Governo potrà autorizzare che su linee o tratti di linea, non esercitati a regime economico, siano effettuati treni economici in aggiunta a quelli ordinari o in sostituzione di alcuni di essi con le modalità tecniche e di esercizio previste nella presente legge e colle riduzioni di tasse e di tariffe di cui ai precedenti articoli 3, 4 e 5.

(Approvato).

## Art. 7.

È fatta facoltà al Governo di applicare, d'accordo con le Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, nei riguardi delle ferrovie che continueranno ad essere esercitate, per conto dello Stato, a regime normale, la sostituzione delle sopratasse proporzionali di bollo, di cui nell'art. 3 della presente legge, alle attuali tasse fisse di bollo, nella stessa misura dell'uno e mezzo per cento pei trasporti a grande velocità e del mezzo per cento per quelli a piccola velocità.

Eguale facoltà è conferita al Governo nei riguardi delle altre ferrovie esercitate dall'industria privata; in tale caso però la eventuale differenza di ricavo in meno delle sovratasse proporzionali in confronto delle vigenti tasse di bollo, calcolate linea per linea sulla media del traffico verificatosi nell'ultimo triennio, sarà corrisposta dalla rispettiva Società esercente allo Stato, sotto la forma di un canone fisso annuale complementare.

(Approvato)

## Art. 8.

« È fatta facoltà al Governo di estendere in tutto od in parte le disposizioni della presente legge alle altre ferrovie esercitate dall'industria privata, quando intervengano speciali accordi per assicurare un provento non inferiore a quelli in corso per la tassa di bollo e per l'imposta sui trasporti, e che le linee non siano concorrenti alle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gadda.

GADDA. Io mi sono veramente compiaciuto quando ho visto l'onor. ministro dei lavori pubblici e la benemerita Commissione entrare in questo largo campo di estendere i benefici della legge alle ferrovie economiche, ben inteso che non si corra nessun rischio, perchè è in facoltà del Governo aderirvi di caso in caso.

Ma io avrei una preghiera da sottoporre all'onorevole ministro; d'entrare, cioè, più largamente nella applicazione di queste facilitazioni che devono tornare di grande utile alle popolazioni.

Le ferrovie economiche che fanno il servizio locale dobbiamo metterle in grado di profittare dei benefici di questa legge.

La condizione imposta nell'ultima parte dell'art. 8 che prescrive « non siano concorrenti alle ferrovie dello Stato » può produrre la conseguenza di paralizzare per tutte le linee i benefici della legge.

Per questa condizione le ferrovie concorrenti a quelle dello Stato non potranno godere dei favori di questa legge.

Ora, questa è una di quelle condizioni che possono mettere in pericolo l'applicazione della legge; perchè nelle ferrovie di ordine secondario, nelle ferrovie private, una qualche concorrenza colle linee dello Stato c'è sempre.

È quasi impossibile che esse non tocchino dei punti che non siano comuni colle grandi reti.

Ora, se noi intendiamo che non si può concedere questo beneficio, che la legge ora accorderebbe, a quelle ferrovie che si trovano in qualche concorrenza con le linee dello Stato, credo che corriamo il rischio di escludere quasi tutte le ferrovie d'interesse locale dal beneficio.

Mi pare, d'altra parte, che lo Stato non corra alcun pericolo a levare questa condizione.

Perchè cosa è la vera concorrenza?

La concorrenza, quando la si voglia interpretare nel modo che dicevo poc'anzi, cioè, quando una linea secondaria tocchi delle stazioni delle linee principali, allora sarebbe tale pretesa che darebbe adito a sollevare in ogni caso, soprattutto quando vi fosse della cattiva volontà, il che non posso supporre nella attuale amministrazione, delle eccezioni che escluderebbero ogni concessione.

Ma la vera concorrenza non può essere questa.

Noi abbiamo la vera concorrenza quando le ferrovie private, le ferrovie economiche servono zone egua'i alle zone percorse dalle linee principali; non basta partire od arrivare o toccare identiche località, per esservi vera concorrenza; occorre che servano le diverse ferrovie la stessa zona.

Il toccare la stessa meta, attraversando zone affatto diverse, non crea una vera concorrenza.

Ora, noi le linee principali e le linee secondarie le abbiamo tutte, si può dire, in queste condizioni: di non creare una vera concorrenza fra loro. Infatti non si può neppure supporre che il Governo abbia fatto delle concessioni di ferrovie private che abbiano a percorrere le stesse linee che percorrono le ferrovie dello Stato.

È un assurdo. Di fatti non ve ne sono. Vi do un esempio pratico, perchè questo chiarirà meglio il mio pensiero.

In Lombardia, per esempio, abbiamo la ferrovia di privata concessione che va da Milano a Varese; ed abbiamo la ferrovia dello Stato esercitata dalla Mediterranea, che va pure da Milano a Varese.

Ma queste due ferrovie percorrono due zone affatto diverse, onde una vera concorrenza fra loro non vi è.

La ferrovia privata percorre una zona tutt'affatto diversa da quella che percorre la linea dello Stato. Percorre la zona industriale popolatissima di cui si può dire che la capitale è Saronno, mentre l'altra linea, la governativa, percorre un'altra zona pure popolatissima, in cui vi sono numerosi e grandiosi stabilimenti industriali, di cui si può dire centro Gallarate. Sono due zone quindi affatto diverse, servite l'una dalla ferrovia principale, che farà ora, dietro il progetto di legge, un servizio economico con corse frequenti, vantaggiate dalle concessioni che noi gli diamo ora; mentre l'altra ferrovia, la quale effettivamente serve un'altra zona, se fosse giudicata concorrente, sarebbe privata dei benefici della legge, e quelle popolazioni della zona di Saronno non godrebbero dello stesso trattamento di quelli della zona di Gallarate.

Sarebbe una vera ingiustizia, e noi faremmo una legge che, essendo parziale, non potrebbe avere una applicazione con universale favore, come questa iniziativa del Governo meriterebbe.

Noi dobbiamo pensare che questo progetto di legge si propone di promuovere il movimento locale. Ora perchè dobbiamo avere paura e andiamo a mettere dei limiti che la inceppino nella applicazione e ne paralizzino le utilità?

Con queste limitazioni il beneficio di questa legge riuscirebbe quasi nullo.

Bisogna proprio che il signor ministro acconsenta a togliere quella condizione della concorrenza. Nel caso citato, per esempio, veda quale conseguenza assurda e contro giustizia si avrebbe, qualora fosse esclusa una zona di territorio dal fruire di quelle facilitazioni nei trasporti di cui l'altra zona godrebbe! Questa ingiustizia si verificherebbe ogni volta che il timore della concorrenza facesse escludere delle intere zone dal godere i benefici di questa legge. Non si deve credere che il Governo possa essere facile ad opporre questo ostacolo della concorrenza, ma vi sono le Società esercenti, le grandi reti che avranno tutto l'interesse a sollevare l'eccezione.

È un dovere del Governo provvedere a che le popolazioni abbiano ad essere servite nel miglior modo possibile dalle ferrovie. Che paura dobbiamo avere che il movimento sulle ferrovie si accresca? Perchè dovremmo mettere ostacoli a che ciò avvenga? È anzi interesse dello Stato e del paese che il traffico locale aumenti, mentre con questi vincoli della concorrenza noi veniamo ad arrestarlo. Io spero molto che l'onor. ministro, ripensando agli effetti di quella condizione restrittiva, vedendone le conseguenze dannose, si persuaderà che non vi ha pericolo a togliere dall'art. 8 della legge quella condizione che paralizzerebbe la sua efficacia.

Infatti il Governo era guidato da un concetto giusto. Temendo che, nel caso di concorrenza vera, vi fosse danno all'esercizio delle ferrovie, esercitate per conto dello Stato, esso non doveva acconsentire ad una facilitazione che fosse nociva alle linee nell'esercizio delle quali aveva un proprio interesse.

Prima di tutto questo danno non potrebbe mai essere molto grave, perchè effettivamente queste ferrovie servono zone differenti; onde fra loro non può verificarsi una concorrenza nociva. Colla presente legge noi andiamo a creare sulle linee principali, sulle grandi reti, un servizio locale tronco per tronco; e questa riforma sarà produttiva di grandi vantaggi, entrerà

nelle diverse zone a scuotere e promuovere il movimento. Non vi spaventi lo spettro della concorrenza colle minori linee. Sarebbe un timore che nuocerebbe all'efficacia alla vostra nobile impresa.

Se qualche diminuzione nella compartecipazione agli utili ne derivasse al Governo, ne avrebbe certo largo compenso nelle tasse che daranno un maggior risultato, e quindi il Governo sarà coperto dai rischi che egli crede di correre.

Io lo pregherei di accogliere questa mia viva preghiera. Io faccio la proposta di togliere all'art. 8 la condizione che escluderebbe le linee concorrenti dai benefizi della legge. È una condizione, lo ripeto, che paralizza il movimento locale ferroviario. Abbiamo popolazioni che desiderano muoversi, dobbiamo aiutarle, dobbiamo fare in modo che i prodotti locali corrano facilmente ed a buon mercato da luogo a luogo; questo è il carattere di tali ferrovie.

L'intento del Governo è buonissimo, egli vuole introdurre questo sistema di servizio locale economico, e dobbiamo augurarci che l'esperimento riesca bene, ma il Governo ha facoltà di fare, e pensi che un esperimento va fatto a condizioni eguali, anche per un certo senso di giustizia. Quale giustizia sarebbe quella di negare una facilitazione ad una linea, per darla ad un'altra linea, onde a questa non si faccia concorrenza? Io capisco come tale procedimento possa essere nell'interesse della ferrovia privilegiata, ma non è certamente nell'interesse delle popolazioni.

Faccio quindi la proposta formale che si tolga l'inciso con cui termina l'articolo 8, « e che le linee non siano concorrenti colle ferrovie dello Stato ».

SORMANI-MORETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

SORMANI-MORETTI. Intendo semplicemente di richiamare l'attenzione speciale del ministro, in occasione dell'argomento trattato da quest'articolo 8, per fargli osservare come a renderlo valevole ed efficace, in uno a tutto l'insieme della legge che stiamo per votare, bisognerà anzitutto tengasi fermo dal Governo che venga, ancor meglio di quanto non sia stato finora, mantenuto quell'articolo delle Convenzioni ferroviarie, pel quale s'impone alle primarie So-

cietà concessionarie di accordarsi e di fare il servizio cumulativo colle Società secondarie e private.

Il servizio cumulativo è su parecchie, anzi, si può dire, su molte linee secondarie, assolutamente diniegato od impedito o contrastato dalle Società ferroviarie principali, concessionarie delle strade ferrate governative. Ricordo ora ciò e faccio all'onorevole ministro una breve ma viva raccomandazione nella speranza che il ministro, rispondendo al senatore Gadda, possa tener conto di questo bisogno, nonchè desiderio generale, e darne affidamento oggi e spiegare quindi la massima vigoria d'azione affinchè quell'articolo delle Convenzioni ferroviarie, al quale accenno, sia applicato, fatto valere e venga mantenuto sempre nell'interesse comune delle popolazioni, per lo svolgersi e per l'incremento dei traffici e delle industrie dell'intero paese.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io vorrei compiacere il senatore Gadda, ma debbo dichiarare al Senato che il suo ragionamento mi ha piuttosto confermato nell'opinione precedentemente manifestata, e credo di poterlo provare.

L'esempio, che ha citato il senatore Gadda, e gli esempi consimili, sono di ferrovie parallele.

Bisogna distinguere tra ferrovie parallele già concesse e serventi punti diversi, e ferrovie concorrenti, tra punti comuni.

Se non sono ferrovie concorrenti, non cade l'inibizione sotto la sanzione dell'art. 8. Se poi si tratta di ferrovie concorrenti, il senatore Gadda, che è uno dei più competenti in fatto di lavori pubblici, sa che l'art. 6 dei Capitolati del 1885 ne fa un divieto espresso.

Noi non possiamo concedere una linea concorrente, senza che la società esercente abbia il diritto di prelazione. Ora, se questo diritto si esercita per le linee da concedersi, *a fortiori* si esercita per l'esercizio delle esistenti, quando questo costituisce un'eccezione al servizio come era fatto all'epoca del contratto.

Aggiungerò un altro argomento. Immaginiamo una linea a forte traffico, la quale appunto perciò non può essere sottoposta a regime economico, perchè, richiedendo frequenza

di treni, macchine pesanti, grandi servizi di sicurezza, non si può ad essa applicare quel servizio.

Quando ad una linea concorrente, secondaria, si applicasse l'esercizio economico, sarebbe una sottrazione artificiale di traffico alla linea dello Stato che si verrebbe a fare, perocchè questa linea, non potendo tollerare l'esercizio economico, si troverebbe in condizioni di inferiorità rispetto alla concorrente.

Lo Stato allora verrebbe a dare un premio ad una linea estranea per scemare il provento alle linee proprie.

Il senatore Gadda comprenderà che mi è impossibile di accettare la sua proposta.

Quanto alle linee parallele serventi centri diversi, e quanto all'applicazione larga, nel senso che egli sostiene, io dichiaro che certamente l'amministrazione non potrà riguardare alcune linee come figlie ed altre come figliastre, ma farà a tutte un trattamento equo; e di questo posso rendermi garante presso il senatore Gadda.

Ma, quanto ad introdurre un principio che sarebbe poi pericoloso nell'applicazione, e che inoltre, credo, potrebbe dar luogo e vere questioni, perchè sarebbe una violazione esplicita dell'art. 6 dei Capitolati, io francamente questa responsabilità non la posso assumere.

Quanto poi alla raccomandazione dell'onorevole Sormani-Moretti, di facilitare i raccordi e i servizi cumulativi fra le reti principali e le secondarie, l'accetto di buon grado, perchè credo che talvolta da parte delle grandi reti non vi sia stata tutta la buona volontà nel facilitare gli scambi con le reti secondarie, mentre, in questo, ho il piacere di associarmi alle savie considerazioni del senatore Gadda, l'interesse dello Stato, come della pubblica economia, richiedono che il traffico si sviluppi sotto tutte le forme e nel modo più armonico.

PRESIDENTE. Il senatore Gadda insiste nella sua proposta?

GADDA. Vi insisto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VIGONI GIULIO, *relatore*. Io veramente credo (questa è la mia opinione personale), che, quand'anche non fosse scritto l'ultimo inciso dell'art. 8, questo pone il Governo in condizione di potersi difendere riguardo alla concorrenza delle

altre linee, perchè ha piena facoltà di accordare o di non accordare o tutto o parte di quanto dispone la legge. Nell'Ufficio centrale è però prevalente lo stesso parere del Governo, e credesi che convenga mantenere l'inciso in questione.

Fatta questa dichiarazione, io mi permetto di raccomandare all'onor. ministro, nel caso che non venga accolto l'emendamento del senatore Gadda, di interpretare assai largamente le limitazioni della concorrenza, perchè, secondo le voci che corrono vi sono molte lagnanze sul modo restrittivo col quale la concorrenza viene interpretata nei singoli casi: quando, per esempio, fra due punti una linea percorra una larga poligonale. Si faccia magari il percorso doppio, rispetto alla linea interna non si esageri nel trovare una concorrenza fra i due punti estremi.

Che il Governo debba difendersi è giusto, ma è anche giusto che debba usare alle Società private, le quali fanno un servizio a vantaggio del pubblico, quelle agevolzze che siano compatibili quando non gliene viene un reale pregiudizio. Devesi pure considerare che queste Società, dal più al meno, promuovono un traffico che è affluente alle linee principali. Vi son delle Società che sottraggono una parte del movimento alle linee dello Stato, ma vi affluiscono poi forse con altrettanto, e quindi tra una cosa e l'altra corrono dei compensi.

Ad ogni modo credo che non sia il caso di rifiutare alle Società concorrenti quelle agevolzze nei metodi d'esercizio che sono consentite dalla legge attuale.

Se ne accordino più o meno, ma entro limiti piuttosto larghi; credo che questo si possa fare, tanto più che fra queste Società ve ne sono di quelle che stentano a vivere, ed è crudele il mettere una difficoltà di più nella loro lotta per l'esistenza: senza dire dei pericoli che possono poi derivare da un riscatto quasi forzato.

La disposizione relativa alla conversione della tassa di bollo mi sembra che possa applicarsi, anzi convenga applicarla a tutte le ferrovie, e prendere così un provvedimento uniforme per tutte, perchè l'erario non ci rimetterà niente: diventerà così possibile di generalizzare il servizio della distribuzione dei biglietti nei treni; e infine, quando una Società godesse di questa

facoltà e un'altra no, verrebbe intralciato il servizio pei biglietti di corrispondenza di Società diverse.

Per ultimo credo che non vi possa essere dubbio rispetto all'applicazione di questo articolo anche alle ferrovie private che superano le 10,000 lire al chilometro, perchè riguardo alle medesime non siamo più in sede di quei rapporti fra lo Stato e le grandi reti, per i quali sussistono le giuste considerazioni svolte dal ministro relativamente alla limitazione delle L. 10,000.

Credo che in questo caso non si debba interpretare la legge in senso restrittivo.

GADDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GADDA. Essendo l'Ufficio centrale d'accordo coll'onorevole ministro, credo sarebbe opera perduta insistere nel mio emendamento all'articolo 8 e perciò lo ritiro.

Pregherei però l'onorevole ministro d'accettare come raccomandazione le considerazioni da me espresse, e che l'Ufficio centrale in massima ritiene fondate.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io avevo già dichiarato precedentemente all'onor. senatore Gadda che il Governo avrebbe interpretato in modo largo ed equo le disposizioni di questo articolo.

Non posso entrare nei particolari, come ha fatto il relatore dell'Ufficio centrale, perchè si tratta di disposizioni sulle quali non mi fiderei d'improvvisare mentre occorrerebbero dichiarazioni precise ed esplicite; ma, quanto a seguire una interpretazione larga ed equa, avevo già prima dichiarato d'assumerne impegno, e sono ben lieto di confermarlo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 8 nel testo proposto dall'Ufficio centrale.

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.

È approvato.

#### Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Ho l'onore di presentare al Senato un di-

segno di legge, approvato dalla Camera dei deputati, sulla riforma del procedimento sommario. Prego il Senato di demandarlo all'esame degli Uffici e di dichiararlo d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro guardasigilli della presentazione di questo disegno di legge.

Il signor ministro ha domandato l'urgenza. Se non vi sono osservazioni, l'urgenza s'intende accordata.

Il progetto sarà stampato e distribuito agli Uffici.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei quattro disegni di legge discussi e approvati nell'odierna tornata.

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

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

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

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

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Annuncio al Senato che dal computo dei voti è risultato che la votazione è nulla per mancanza di numero legale; essa si ripeterà domani in principio di seduta.

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

1. Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati italiani all'estero (N. 39 - *urgenza*);

Modificazioni alla legge 6 agosto 1891, n. 483, per il servizio di vendita dei sali e tabacchi (N. 78 - *urgenza*);