

CXXVIII.

TORNATA DEL 29 DICEMBRE 1901

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Comunicazioni — Nomina di Commissioni — Inversione dell'ordine del giorno — Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 7 luglio 1901, n. 341, Provvedimenti in favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del 1900 e del primo semestre del 1901 » (N. 243) — Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga del termine per la circolazione dei buoni agrari del Monte dei Paschi di Siena » (N. 246) — Discussione del disegno di legge: « Approvazione delle Convenzioni stipulate coll'Amministrazione provinciale di Milano, coll'Amministrazione comunale di Torino e colla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di ferrovia, uno da Domodossola ad Arona e l'altro da Santhià, per Borgomanero, ad Arona » (N. 235) — Parlano, nella discussione generale, i senatori Carta-Mameli, Visocchi, Luchini Odoardo, Casana, Colombo, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale — Senza discussione si approvano i tre articoli del progetto e la convenzione — Fissazione di giorno per lo svolgimento di una interpellanza — votazione a scrutinio segreto — Saluto al presidente — Chiusura di votazione — Risultato di votazione — Il senato sarà convocato a domicilio.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 10.

Sono presenti, il presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri dei lavori pubblici, della marina, della guerra, dell'interno, delle finanze e di grazia e giustizia e dei culti.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Comunicazioni.

PRESIDENTE. Do lettura al Senato di una lettera inviata alla Presidenza, dal prefetto di Palazzo, così concepita:

« Ho l'onore di parteciparle che mercoledì, primo giorno dell'anno, alle ore 13 e 45, le LL. MM. il Re e la Regina riceveranno l'E. V.

insieme all'Ufficio di Presidenza e ad una Deputazione del Senato del Regno ».

Do pure lettura di una lettera inviata dal ministro dell'interno, così concepita:

« Prego l'E. V. di voler provvedere acciocchè una rappresentanza di codesto alto Consesso intervenga all'anniversaria onoranza che, per il compianto Re Vittorio Emanuele, avrà luogo al Pantheon il 15 gennaio prossimo.

« Il Ministro
GIOLITTI ».

Nomina di Commissioni.

PRESIDENTE. Si procederà ora all'estrazione a sorte dei nomi dei senatori che dovranno comporre la Commissione che, con la Presidenza,

si recherà al Quirinale per presentare gli omaggi di capo d'anno alle LL. MM. il Re e la Regina.

La Commissione, come di consueto, sarà composta di undici senatori, dei quali nove membri effettivi e due supplenti.

(Si procede all'estrazione a sorte).

PRESIDENTE. La Deputazione che avrà l'onore di presentare gli omaggi del Senato alle LL. MM. rimane composta dei senatori: Sormani-Moretti, Caetani, Balestra, Todaro, Paternostro, Cerruti Carlo, Vitelleschi, Vigoni Giuseppe e Barsanti. Supplenti: Canonico e Vacchelli.

Si procederà ora al sorteggio dei nomi dei senatori che rappresenteranno il Senato alle onoranze che avranno luogo il 15 del prossimo gennaio al Pantheon, in memoria di S. M. Vittorio Emanuele II.

(Si procede al sorteggio).

PRESIDENTE. La Deputazione del Senato che assisterà alle onoranze funebri anniversarie per il Re Vittorio Emanuele II, risulta composta dei senatori: Mirri, Borromeo, Martelli, Carle, Balenzano, Cardarelli e Doria Pamphili.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se il Senato consente, rimanderemo la votazione del disegno di legge, ieri discusso, a più tardi, quando cioè il Senato avrà esaurita la discussione dei tre disegni di legge che sono iscritti all'ordine del giorno.

E poichè mi risulta che la Commissione di finanze si trova radunata per esaminare alcuni disegni di legge, così, prima del progetto di legge sul Sempione, incominceremo l'esame degli altri due disegni di legge che seguono immediatamente nell'ordine del giorno, e che probabilmente non daranno luogo a discussione.

Non sorgendo obiezioni, così rimane stabilito.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 7 luglio 1901, n. 341, Provvedimenti in favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del 1900 e del primo semestre del 1901 » (N. 243).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge:

« Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 7 luglio 1901, n. 341, Provvedi-

menti in favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del 1900 e del primo semestre del 1901 ».

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura di questo disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È prorogato di mesi sei il termine stabilito dalla legge 7 luglio 1901, n. 341, per la presentazione da parte delle Provincie, dei Comuni e dei Consorzi delle domande di sussidio per riparare i danni prodotti alle opere provinciali, comunali e consortili dalle alluvioni e frane del 1900 e del primo semestre 1901.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa, e, trattandosi di articolo unico, ne rimanderemo a più tardi la votazione a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga del termine per la circolazione dei buoni agrari del Monte dei Paschi di Siena » (N. 246).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge: « Proroga del termine per la circolazione dei buoni agrari del Monte dei Paschi di Siena ».

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

Articolo unico.

I buoni agrari emessi dal Monte dei Paschi di Siena, in conformità della legge 21 giugno 1869 che autorizza la formazione di Società ed Istituti di credito agrario, cesseranno di avere corso col 31 dicembre 1906. Quelli che non saranno presentati al cambio entro il 31 dicembre 1916 saranno prescritti a favore dell'Istituto emittente.

Sino al 31 dicembre 1906 l'Istituto predetto potrà fare le operazioni e valersi di tutte le disposizioni contenute nella legge predetta che per esso soltanto continuerà ad aver vigore per il detto periodo di tempo.

La circolazione dei buoni agrari del Monte dei Paschi di Siena non potrà eccedere l'ammontare che sarà determinato da nuovo accertamento da farsi entro il 31 dicembre 1901.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno domandando di parlare, dichiaro chiusa la discussione e, trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, si voterà più tardi a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Approvazione delle Convenzioni stipulate coll'Amministrazione provinciale di Milano, coll'Amministrazione comunale di Torino e colla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di ferrovia, uno da Domodossola ad Arona e l'altro da Santhià, per Borgomanero, ad Arona. »

PRESIDENTE. Ora intraprenderemo la discussione dell'altro disegno di legge che ha per titolo: « Approvazione delle Convenzioni stipulate coll'Amministrazione provinciale di Milano, coll'Amministrazione comunale di Torino e colla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di ferrovia, uno da Domodossola ad Arona e l'altro da Santhià, per Borgomanero, ad Arona ».

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

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 235).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Carta-Mameli.

CARTA-MAMELI. Signori senatori! La legge che ci viene proposta è necessario complemento, è conseguenza naturale della legge 3 agosto 1890 che approvò la convenzione Italo-Svizzera per il traforo del Sempione, e della legge 20 luglio 1900, per la costruzione della ferrovia Iselle-Domodossola.

È facile intendere che lasciando a metà questa grande arteria ferroviaria, si annullerebbero in molta parte i vantaggi che il nuovo valico alpino deve arrecare al paese.

La linea esistente Arona-Orta-Domodossola, per le sue condizioni planimetriche e altimetriche, non si presta all'ufficio di una linea internazionale.

Cotesta linea, infatti, presenta pendenze di oltre il 16 per mille e curve assai ristrette e numerosissime, onde la necessità delle proposte nuove linee. Queste due nuove linee in-

canaleranno, per dir così, le correnti commerciali che provengono dalla Svizzera e dall'Europa centrale.

E mentre si combatte un'aspra guerra per attrarre come meglio si può queste correnti, la costruzione delle due nuove linee sarà cosa grandemente provvida, e dico delle due linee perchè, per me, sono egualmente importanti.

Entrambe avvicinano alla Svizzera e all'Europa centrale due regioni industriali, anzi le più industriali che abbiamo nel nostro paese, ed il massimo nostro porto; non solo, ma gioveranno anco alla media e all'Italia meridionale fino a Brindisi, facilitando gli scambi, il commercio di transito ed il trasporto dei viaggiatori.

Si può quindi dire, senza tema di errare, che queste linee sono d'interesse, non regionale soltanto, ma nazionale.

Ciò stante, bene avvisò il Governo nel proporre l'approvazione della costruzione di queste linee mediante concessione nominale alla provincia di Milano ed alla città di Torino, e per concessione effettiva alla Società esercente la Rete Mediterranea.

Non avrei nulla a dire rispetto alla concessione di queste due linee. In massima sono perfettamente d'accordo col Governo proponente; solo le convenzioni stipulate con la Società Mediterranea, a mio parere, danno luogo ad alcuni dubbi.

In coteste convenzioni vi sono specialmente tre punti, non dirò neri, ma scuri, che avrebbero bisogno di essere chiariti; ed io spero che il signor ministro dei lavori pubblici e l'egregio relatore dell'Ufficio centrale, li chiariranno ampiamente.

Prima però di procedere all'esame di tali punti oscuri, io devo dar lode al signor ministro, che non ha pensato di affidare allo Stato la costruzione di queste linee.

I fatti hanno ripetutamente dimostrato che lo Stato è cattivo costruttore. E si capisce; i congegni che lo Stato ha in mano, mancano di elasticità, costretti come sono ad osservare certe norme, che mal si prestano all'esecuzione di grandi lavori ferroviari.

Le convenzioni stipulate parrebbero, — attesa la scadenza breve del periodo di riscatto — un *forfait* concordato con la società concessionaria.

ria, ma non è; ed è meglio, a mio avviso che non sia.

Si è visto sempre che i *forfaits* stipulati dallo Stato, con l'intendimento di evitare le liti, non le impediscono. Si ha un bel dire che è un prezzo fatto: le questioni sorgono sempre per lavori che si pretendono extracontrattuali. Nel caso odierno questo pericolo non c'è.

Do anche lode all'onor. ministro di aver proposto che alle due linee si accordi il massimo sussidio di 5000 lire al chilometro. E ne do lode al ministro perchè la misura del sussidio risponde ai criteri savissimi della legge 30 giugno 1889 relativa alle sovvenzioni ferroviarie.

Ma veniamo all'esame dei tre punti cui ho accennato dianzi. Essi sono gli articoli che riguardano le varianti, le dotazioni iniziali del materiale rotabile e il prezzo del riscatto.

Quanto alle varianti d'ordine tecnico, a mio modo di vedere non ce ne dovrebbero essere. Si tratta infatti di un progetto che è stato, secondo è detto nella relazione del ministro, esaminato e riesaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma c'è pericolo che queste varianti si propongano dalle Società allo scopo soltanto di conseguire una economia. E in questo caso, rimanendo, sempre, immutato il prezzo del riscatto, ne verrebbe che lo Stato dovrebbe pagare più di quel che è dovuto. E badiamo: in due tronchi ferroviari del complessivo importo di oltre 45 milioni; le varianti possono rappresentare una somma abbastanza rilevante.

Pregherai quindi il ministro di essere molto rigido e di non approvare facilmente (ciò che del resto non credo che farà) le varianti se non sono più che giustificate sotto il punto di vista tecnico.

Materiale rotabile. — La dotazione iniziale, in ragione di 20,000 lire al chilometro per la linea Arona-Domodossola, e di L. 12,000 per quella da Santhià a Domodossola, mi sembra scarsa. E sembra scarsa anche all'egregio relatore della Commissione, il quale nella sua relazione così dice: « La vostra Commissione è inclinata a credere che in casi normali quelle cifre di dotazione sarebbero forse alquanto scarse ».

Ora quando un uomo della competenza dell'onor. Colombo inclina a credere che la dotazione sia scarsa, io ritengo che realmente lo sia.

Si dice: in avvenire si provvederà! Ma intanto si comincia male. Cotesta deficienza di materiale è una vecchia piaga della nostre ferrovie: il porto di Genova informi. A me sembra non solo nel presente caso, ma si ancora in tanti altri lavori, facciamo come quei prodighi che spendono e spandono, e poi per tranquillare la loro coscienza fanno delle *économies de bouts de chandelle* che non approdano a nulla.

In quanto al prezzo del riscatto, l'art. 284 della legge sulle opere pubbliche, provvede con una norma fissa e certa; accorda al concessionario della linea che si vuole riscattare, una somma in ragione del terzo del prodotto netto degli ultimi tre anni di esercizio e ripete questa annualità per il tempo che avrebbe dovuto durare la concessione.

Nelle Convenzioni ora stipulate si è proceduto diversamente. Si è calcolato quanto valgono i due tronchi e si paga - badi il ministro del tesoro - in una sol volta la somma di L. 45,725,000,

Desidererei sapere dal signor ministro dei lavori pubblici come si è calcolato questo prezzo; qualche cosa dice sul proposito la relazione, ma mi pare non abbastanza.

Per determinare il prezzo si sono esaminati progetti compilati e presentati dalla Società delle reti Mediterranee. Ma come sono stati compilati questi progetti? Essi mi affidano poco, e di diffidare traggo motivo dal fatto che mentre nei progetti originari il costo complessivo era L. 48,219,487, ora la Società si contenta, per il riscatto, di 45,725,000 lire, ossia accetta una riduzione nientemeno che di circa due milioni e mezzo, ed in cifra precisa di L. 2,494,437.

Io domando: come sono stati compilati i progetti, se essi ammettono questa riduzione senza danno della Società.

Si dice: Noi abbiamo esaminato delle linee che si trovano in condizioni analoghe, come sarebbero la Novara-Pino, la Gozzano-Domodossola.

Ma se in natura non vi sono due foglie che siano perfettamente eguali, come è possibile trovare due linee ferroviarie eguali, quando si svolgono in termini che uguali non possono essere?

E facile capire come le condizioni debbano essere diverse, sebbene fra queste due linee vi sia una certa analogia. Del resto neppure si può affermare *a priori* che l'analogia esista, ma

bisogna lasciare che la costruzione sia in gran parte eseguita, perchè nelle opere, specie ferroviarie, c'è sempre dell'imprevisto e dell'imprevedibile.

Io quindi prego il signor ministro a volermi dire se è stato esaminato il prezzo unitario di ogni singolo lavoro, di ogni singola categoria di lavoro per determinare il prezzo di riscatto.

Questi sono i tre punti più oscuri delle Convenzioni.

Ma ha attirato anche la mia attenzione una omissione avvenuta che mi pare grave assai.

Il signor ministro nell'altro ramo del Parlamento dichiarò che il Governo, qualora non proceda al riscatto nel 1° luglio 1905, può provvedervi in qualunque tempo, purchè dentro i 30 anni, a termini della legge sulle opere pubbliche. Ma disgraziatamente nell'Convenzioni, a quanto ho potuto leggere - avrò letto male - ciò non è detto chiaramente.

Io finisco con una dichiarazione ed è questa: voterò in favore della legge, per un alto interesse economico e politico, però voterò con animo più tranquillo se, come spero, il ministro ed il relatore della Commissione mi favoriranno spiegazioni pienamente rassicuranti.

VISOCCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISOCCHI. A mio avviso il presente disegno di legge è dei più provvidi e dei più lodevoli. È da tributar schietta lode all'amministrazione della provincia di Milano per avere sollecitamente fatto studiare e richiesta la concessione della linea ferroviaria di 56 chilometri che parte da Domodossola e discende ad Arona. Questa linea in parte di nuova costruzione, per un'altra è un duplicato della ferrovia già in esercizio da Borgomanero a Domodossola, ma io trovo anche accettabili le ragioni di tal duplicazione.

Non minor vanto merita il solerte municipio della città di Torino per avere da lunga mano preparato ed ora richiesta, la concessione della Santhià-Borgomanero-Arona, linea di 65 chilometri, che è una comunicazione più diretta di quella già esistente di Novara-Borgomanero-Domodossola.

È da commendare eziandio l'onor. ministro dei lavori pubblici per aver continuato gli studi di queste due linee con quella larghezza di vedute di cui son degne, per entrare a far parte,

e parte importante, della rete ferroviaria europea. Dalla relazione che l'onor. ministro premette a questo disegno di legge, apparisce chiaramente con quanto studio e con quanto amore egli abbia cercato che la costruzione di queste linee sia fatta in modo da corrispondere allo scopo di portare ed accrescere il traffico della Svizzera, della parte occidentale della Francia e del resto d'Europa nei nostri importantissimi porti di Genova e di Brindisi.

Ma, mentre mi felicito con quelle parti d'Italia che, sia per la loro natura, sia per l'ammirabile solerzia con cui fanno prepararsi la via a veder con ogni studio e larghezza secondato il loro progresso ed il compimento de' loro bisogni, non posso fare a meno di non deplorare la lentezza, le inestricabili difficoltà con cui a simili bisogni si provvede nelle provincie meridionali.

Questa grande parte d'Italia che con tanto slancio di patriottismo concorse alla formazione dell'unità della patria, non sempre per sua inerzia vede a lei concedersi con difficoltà ed avarizia le fonti di ricchezza ed i vantaggi di cui sovrabbondano le altre parti d'Italia!

Nè si creda, o signori, esagerato il mio dire. Chi crederebbe che ancora nelle provincie meridionali sono in costruzione e lontane dall'esercizio, le ferrovie di seconda categoria, mentre in altre parti d'Italia sono tutte in esercizio le molte ferrovie di quarta categoria? Eppure questo è un fatto. L'Avezzano-Roccasecca, di seconda categoria, è tuttora in costruzione, e mentre in altre parti d'Italia, ai commerci ed al servizio locale si è provveduto con apposite ferrovie di quarta categoria, nell'Avezzano-Roccasecca si lesina una stazione, magari una fermata che da anni invano si reclama e che oltre al comodo e vantaggio delle popolazioni, contribuirebbe non poco ad aumentare il reddito della ferrovia.

Questa è la nostra condizione, la quale io non posso a meno di esporre in Parlamento affinché il Governo ed il ministro dei lavori pubblici in special modo, voglia rivolgere alle provincie del Mezzogiorno quelle cure così amorevoli che egli ora per primo ha spese al miglioramento delle regioni dell'Italia Alta. Molte promesse furono fatte in epilogo dell'importante discussione tenuta alla Camera dei deputati intorno alle triste condizioni delle provincie meridionali.

Ma io purtroppo temo, o signori, che di molto non si cangi l'antico ritmo, quantunque uno dei più eletti e generosi ingegni delle provincie meridionali dia la sua opera al Ministero dei lavori pubblici.

La Commissione parlamentare che esaminava il disegno di legge finanziario (che, si dice degli sgravi, e che mi guarderei bene di ritenere come una legge di sgravio), questa Commissione, dico, dopo aver preparato la sua relazione favorevole a quel disegno di legge, avendo udito il cennato discorso dell'onorevole presidente del Consiglio alla Camera dei deputati, con cui notevoli provvedimenti si promettevano all'Italia meridionale, credette di dover chiamare nel suo seno i ministri delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici; e domandar loro quali fossero le loro intenzioni, e se veramente essi credessero di mettere in atto quanto erasi promesso: il che certamente, a loro credere, avrebbe portato lo scompiglio del nostro bilancio.

I ministri li rassicurarono e il ministro dei lavori pubblici promise che allora solo si sarebbero eseguiti i promessi lavori pubblici nelle provincie meridionali quando la loro spesa non avesse in nulla aumentato l'assegnamento che ora è fatto al bilancio dei lavori pubblici.

Ed allora solo, o signori, i relatori del disegno di legge di cui vi ho parlato, allora solo, liberarono alle stampe le loro relazioni favorevoli, quando cioè ebbero ottenute tali assicurazioni.

E di ciò diedero particolare notizia in appendice alla relazione medesima.

Ora, questa tenerezza per mantenere il bilancio dello Stato in quell'equilibrio in cui si trova, certamente, è lodevolissima e la divido anch'io, ma non posso fare a meno di prendere un non molto favorevole prognostico per le buone promesse date alle nostre provincie, quando io vedo che tanto disusato rigore d'evitare ogni esorbitanza di spese sia messo in atto solo ad udir le promesse date all'Italia meridionale.

In altri tempi, in altre circostanze all'equilibrio del bilancio non si è badato, e, peggio ancora, ferrovie determinate per legge, e per ripetute leggi, nelle provincie nostre non sono state eseguite.

I fondi che erano per legge stati assegnati

alle linee meridionali, sono stati assorbiti da altre linee.

Ed ora invece si prende tanta sollecitudine, tanto timore che si abbia ad oltrepassare di poco la spesa del bilancio dei lavori pubblici quando ciò avesse a bisognare per lavori nelle provincie del Mezzogiorno! Consentite, signori senatori, che io faccia in questo recinto queste osservazioni e che le faccia al Governo, affinché esso si premunisca e si adoperi efficacemente a mostrare con fatti come questi miei timori, che sono divisi da tutte quelle provincie, non abbiano a verificarsi.

Io auguro di gran cuore all'onor. ministro dei lavori pubblici che, avendo iniziato le sue opere maggiori con provvedimenti costosissimi alla stazione ferroviaria di Genova con altra legge, e alle ferrovie d'accesso al Sempione che oggi discutiamo, opere tutte in vantaggio immediato dell'Italia alta, sappia e possa sollecitamente dar mano all'effettivo realizzazione delle promesse fatte all'Italia meridionale. Certo non consentirà egli che la madre patria sia ad alcuni dei suoi figli tanto amorosa e ad altri madrigna.

Di tale giustizia ed equanime trattamento io porto nell'animo ferma speranza e con questa darò voto favorevole al presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Luchini Odoardo.

LUCHINI O. Traggo argomento da questo disegno di legge per sottoporre brevi considerazioni all'attenzione del Governo e alla benevolenza del Senato.

Io non farò ipocrite dichiarazioni di non esser tocco da interessi locali; giudicherà il Senato, se le brevi parole che dirò, le dica nell'interesse generale. Si rassicuri però che non parlerò nè di dirette, nè di direttissime. Anzi, per farmi aristotelico quanto Aristotile (ma se non più, neanche meno), prenderò per punto di partenza le stesse dichiarazioni che in nome del Governo più volte ha fatto l'onor. ministro dei lavori pubblici.

Io credo così poter compendiare i suoi concetti, ed egli mi corregga se erro. Nessuna delle costruzioni decretate per legge dev'essere abbandonata, non si tratterà di sopprimere ma neppure di ciecamente eseguire. Trattandosi di nuove condizioni, sorte da una ventina d'anni

in poi, il problema ferroviario va riveduto. Il suo concetto credo esser questo: una revisione del problema delle costruzioni ferroviarie, una revisione senza concetto *a priori*, studiando linea per linea, progetto per progetto, quello che sia più necessario e meglio si convenga. E necessario far così e dirò anche è sommamente onesto e ne do lode all'onor. ministro.

Non può negarsi che da una ventina di anni in poi i bisogni siano mutati, nuove condizioni di cose sieno sorte; non può negarsi che non tutte le linee abbiano corrisposto alle speranze, mentre altre linee si siano, fortunatamente, dimostrate insufficienti ai bisogni nuovi e all'incremento ed intensità del traffico; ma io non voglio parlare di tutte queste condizioni generali. Io mi fermerò sopra tre punti soltanto: l'imminente apertura del valico del Sempione, l'imminente scadenza delle Convenzioni e i chiesti raddoppiamenti di alcuni binari.

Apertura del valico del Sempione.

Si è sciolto un inno per le larghe promesse che questo desiderato avvenimento fa all'Italia ed anch'io mi unisco a quelli che cantano l'inno, ed anch'io credo che sommamente utile ai traffici nazionali sarà questo nuovo valico alpino.

Senonchè io noto questo, che tanto coloro che proposero la legge per il valico del Sempione, quanto coloro che ne riferirono, si sono largamente diffusi nell'esaminare i vantaggi che ne avranno la Liguria, il Piemonte e la Lombardia; ma dopo fatta questa ispezione sui vantaggi che queste regioni possono avere, pare che siano montati sulla valigia delle Indie, e andati ad esaminare i vantaggi che il valico del Sempione recherà al nostro paese coi rapporti con l'Oriente e l'estremo Oriente.

Tutto ciò è buono, ma parmi che si sia un po' dimenticato quali debbano essere gli effetti che esso può recare e, se sapremo profittarne, all'Italia occidentale e meridionale, specialmente quando sarà costruita la linea Aulla-Lucca, che è una suprema necessità dello Stato.

Vediamo qual'è la situazione attuale.

Per le comunicazioni e per i traffici con l'Italia occidentale e meridionale bisognerà necessariamente valersi della linea maremmana, la quale è inadatta ai grandi treni per una specie di vizio congenito, per il modo con cui fu co-

struita, perchè se ne voleva fare una ferrovia di secondo ordine. Invece essa si è manifestata già tanto insufficiente al bisogno, che si tratta di raddoppiare su tutta la sua estensione i binari.

Ora è presumibile che, se la linea maremmana è già insufficiente al bisogno, più che mai sarà tale quando l'apertura del Sempione ci porterà i vantaggi, che noi ci auguriamo di riportare e per i quali abbiamo fatto e siamo pronti a fare sacrifici non lievi. Lo sfogo naturale, per quel che riguarda l'Italia occidentale e meridionale, voglio dire lo sfogo naturale del Sempione, è una linea longitudinale interna che, congiungendo Lucca con la linea senese, e questa con la linea Viterbo-Roma, ci conduca alla capitale.

Nell'imminente scadenza delle Convenzioni, noi dovremo decidere se accettare l'esercizio di Stato o il rinnovamento delle Convenzioni. Ma la scelta non può essere fatta fra due termini astratti: bisogna che ambedue i termini siano concreti.

E qui è questione di metodo, ma questione essenziale. La determinazione delle Reti deve, a parermi, necessariamente precedere il giudizio che noi dobbiamo fare fra i due sistemi. Perchè è evidente che, a seconda che le Reti saranno tali o tali altre, avremo dalle Società che imprenderanno o continueranno l'esercizio, l'offerta di certe, più che di certe altre condizioni. Ed io credo che proprio si metta il cavallo sopra la sella quando si vuol richiamare il Parlamento ed il paese a decidere fra i due sistemi prima che uno dei termini sia concreto, cioè prima che le Reti siano esattamente determinate.

Ora a questo proposito, tenuto conto della divisione longitudinale attuale, il Senato non può non por mente che la così detta rete Mediterranea non è una rete; ma è composta di due mezze reti legate da quel filo sottilissimo e tanto facile a rompersi, che è la linea Maremmana. E non è un mistero che la Mediterranea ha, circa la continuazione dell'esercizio, posto al Governo questo dilemma: o si costruisca un'altra longitudinale col proseguimento della Roma-Viterbo fino al congiungimento almeno con Torrenieri, ovvero che la linea Firenze-Arezzo-Roma sia dichiarata comune ad ambedue le reti, condizione questa che probabilmente

l'Adriatica non accetterà mai, per le gravi confusioni ed impedimenti che recherebbe.

Notisi poi che i rapporti fra le due Società (è una cosa che fino a poco tempo fa ignoravo e che mi maravigliò molto), sono così cordiali, che quando una Società fa passare i suoi vagoni nelle linee dell'altra, paga come se fosse un terzo estraneo qualunque.

È vero che l'Adriatica rare volte ha bisogno delle linee della Mediterranea, mentre questa ha bisogno spessissimo delle linee dell'Adriatica e questo spiega la cosa. Appunto per ciò la Mediterranea fino dal 1886 studiò a sue spese una ferrovia Roma-Viterbo-Siena, che, grazia specialmente all'operosità, all'influenza del nostro collega Finali, presidente del Consorzio viterbese, potè essere attuata fino a Viterbo. Disgraziatamente per discordie insorte e per altre ragioni che è inutile qui ricordare, non potè essere proseguita fin verso Siena, e il Consorzio per la parte superiore non potè mai essere formato.

Ora l'imminenza del termine delle Convenzioni poi pare sia una ragione di più per pensare, per lo meno, a questa *longitudinale interna*, e vedere se per il grande interesse che vi ha la Mediterranea non convenga accollarne a questa la costruzione, quando le Convenzioni avessero ad essere rimandate, con le condizioni più favorevoli per lo Stato che sia possibile ottenere. Ecco un problema degnissimo di studio e che l'apertura del Sempione rende più che mai degno di studio.

Difesa militare.

Parlo, s'intende bene, col semplice buon senso: non sono un tecnico nè potrei ormai sperare di diventarlo.

Il Senato ricorda il suo ordine del giorno del 1885, relatore l'onor. nostro presidente, perchè nelle concessioni di nuove linee, si desse sempre la prevalenza a quelle d'interesse militare.

Ordini del giorno simili ne sono stati votati spesso anche dalla Camera, ed il Governo li ha sempre accettati. È ora inutile ricordare se siano stati osservati e sarebbe sterile il recriminare.

Il ministro della guerra ha più volte richiamato l'attenzione del Parlamento sul riordinamento delle strade ferrate e sulla importanza della linea longitudinale interna, che a senso

suo è di primissimo ordine strategico: è vero che tutte le strade ferrate hanno importanza strategica, ma anche in questo vi sono i gradi. D'altra parte non si può dimenticare, quello che non è un mistero per alcuno, ciò che nella mobilitazione dell'esercito la nostra linea maremmana è contata come zero: la mobilitazione si deve fare assolutamente prescindendo dalla linea maremmana, poichè dall'altra parte di Italia ci sono gli stessi pericoli, o non valersi delle linee littoranee, ovvero tutelare quelle linee con una flotta sul Tirreno ed un'altra sull'Adriatico che non avessero altro ufficio, se pur potessero ripromettersi di riuscire contro i colpi di mano del nemico, di guardare queste due linee.

Immagini ora il Senato quale strozza di uomini e di munizioni dovrebbe avvenire quando noi per la mobilitazione dell'esercito verso il nord, non potessimo contare che sopra una linea interna, da Roma in su, sulla linea Roma-Arezzo-Firenze.

Nel 1885 la Germania aveva 17 linee indipendenti che da tutte le parti della Germania portavano sui Vosgi.

Adesso probabilmente queste linee saranno aumentate. Noi non ne abbiamo che una sola; sicchè aumentarne appena un'altra mi pare sarebbe cosa strettamente necessaria per la difesa militare.

Quanto al raddoppiamento dei binari, non nego che la cosa, per se considerata, possa essere necessaria; e sia un buon segno, perchè se si sente la necessità di raddoppiare i binari è segno che il traffico, il movimento vanno aumentando, ma vorrei che questo raddoppiamento non significasse abbandono di linee che sono necessarie. Di questo mi dorrebbe, e d'altra parte non bisogna dimenticare che se noi raddoppiamo il binario della Maremmana (cosa che ripeto, in se stessa, e rispetto al traffico sarebbe buona) per ciò che riguarda la difesa militare noi moltiplicheremo lo zero per due.

Perciò io vorrei che il ministro tenesse presente questa questione del raddoppiamento dei binari non per se stessa, ma anche nelle sue relazioni, con un concetto organico, completo, come mi auguro da lui.

Una ultima osservazione ed avrò finito la questione di giustizia.

Se noi esaminiamo una carta d'Italia con le linee ferrate noi vediamo che forse la maggiore delle lacune si trova in quella regione che è costituita dalla parte nord della provincia di Roma, parte sud della provincia di Siena, parte ovest della provincia di Grosseto. E quanto alle legittime aspirazioni delle popolazioni, evidentemente la linea Roma-Viterbo non fu concessa e costruita per andare a Viterbo soltanto, fu costruita per andare fino al nord d'Italia.

C'è l'eloquenza dei fatti che è maggiore anche dell'eloquenza delle leggi.

Noi abbiamo i due tronchi Roma-Viterbo e la linea senese che si guardano come due innamorati da lontano, senza potersi raggiungere.

Mi auguro che venga il ministro il quale un giorno faccia il ben auspicato connubio ed io augurerei all'onore. Giusto che fosse egli colui che questo connubio facesse.

D'altra parte la linea di Siena è stata sempre la linea tradizionale per andare a Roma.

La Cassia da Roma, oltre Bolsena, si divideva in due nella parte orientale e nella parte occidentale.

Dal medio evo in poi fino a che non furono introdotte le ferrovie, la linea più diretta per andare a Roma è stata sempre la linea di Siena, e per quella strada ci morì perfino un Imperatore germanico.

Oggi, per esempio, le linee telegrafiche internazionali e perfino la linea telefonica Parigi-Roma passa da Siena, che è il naturale e tradizionale cammino per venire dal nord d'Italia qui a Roma.

Concludo. Pare a me che queste considerazioni, benchè imperfettamente espresse, meritino tutte le attenzioni del Governo e del Senato, tanto nell'interesse commerciale, quanto nell'interesse della difesa dello Stato.

Si è dichiarato più volte di voler provvedere agli interessi del sud, ed è bene; di voler provvedere agli interessi del nord, ed è bene; ma non dimentichiamo che c'è anche l'Italia di mezzo. Tra il nord e il sud non lasciamo nessuna lacuna nelle sollecitudini nostre; la giustizia non è vera giustizia se non è completa ed eguale per tutti: *unicuique suum*.

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA. Non creda il Senato; dovrei dire non tema, che io voglia addentrarmi nella grossa questione, considerata nel suo complesso, del progetto di legge che ci sta dinanzi.

Non potrei, anzi non dovrei, per ragioni di riguardo ovvie, sorpassare un riserbo che mi è imposto per considerazioni che il Senato facilmente comprende; ma, siccome ritengo che non sia inopportuno che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia dilucidare alcuni miei dubbi d'indole essenzialmente tecnica, mi è parso più riguardoso verso il Senato, anzichè fare queste osservazioni a proposito dell'art. 1, che forse era la sede più naturale, di profittare della circostanza che l'onorevole ministro avrebbe risposto a precedenti oratori, per pregarlo di volere in quell'occasione dare anche modesta soddisfazione ai dubbi che io mi permetto di sottoporli.

A destra e a sinistra del Toce siedono regioni nelle quali si svolge con una intensità non comune un'attività industriale la quale porta la esplicazione di una forza di migliaia e migliaia di cavalli-vapore e dà lavoro ad una diecina di migliaia di operai.

Queste regioni era naturale che aspirassero, nell'occasione che sta per aprirsi un'arteria principale di movimento con lo sbocco del Sempione, al vantaggio di poter essere con quell'arteria anch'esse collegate, e di questo desiderio credette la città di Torino di farsi patrona.

La città di Torino ciò fece perchè con l'attuazione di quei brevi tronchi di linea, essa avrebbe potuto mantenere quel legame antico che l'unisce a quelle regioni, e che per la forza delle cose, nel confronto delle facilità delle nuove comunicazioni con altre regioni, può andare man mano dissipandosi. E l'aveva fatto tanto più perchè da Feriolo verso Locarno l'avvenire deve dare al movimento internazionale una linea nuova, la quale servirebbe grandemente per le comunicazioni del Canton Ticino col Vallese, che si svolgerebbero con vantaggio italiano su territorio italiano; e per la città che s'era fatta patrona di quei tronchi, potrebbe essere il principio dell'avviamento d'una corrente internazionale, che, attraversando Torino e Cuneo, tenderebbe al mare, quando la legge del 1879 sia per avere piena applicazione con le linee non ancora interamente costruite.

Ma l'onorevole ministro e il Governo del Re, ai quali spetta la responsabilità di giudicare sulle proposte di legge che è opportuno portare innanzi al Parlamento, credettero che non fosse il caso d'accogliere quella domanda.

L'onor. ministro e il Governo del Re ciò facendo si ispirarono ad un sentimento così elevato di riguardo ad una giusta distribuzione, per quanto sta allo Stato, nei rapporti con tutte le regioni, che non io certamente, nè la città di Torino potrebbero disapprovarveli. Ma se la città di Torino ed io, nonostante le mie personali convinzioni, crediamo di acquietarci ad una soluzione negativa, che, come ho detto, si è ispirata a sentimenti così alti da imporsi a chiunque abbia profondo nell'animo il sentimento unitario, mi consenta l'onor. ministro, mi consenta il Senato, che io rivolga poche interrogazioni, le quali sono intese ad escludere che nemmeno coll'applicazione della legge 30 aprile 1899, non possa ottenersi quella concessione dagli enti interessati o da altri che, avvalendosi delle leggi in vigore, credessero di farne domanda.

Nel capitolato della linea Arona-Domodossola, l'elenco delle stazioni avrebbe dovuto portare anche quella di Feriolo che era precisamente la stazione la quale nel progetto redatto dalla sub-concessionaria Società Mediterranea serviva come punto di partenza per la linea Feriolo-Intra, destinata ad essere poi proseguita fino a Locarno.

Io ho ragione di ritenere che l'omissione sia affatto accidentale e materiale. Ad ogni buon fine non mi pare inopportuno che l'onor. ministro voglia escludere il dubbio che sia stata tralasciata con intenzione, e lo pregherei anche di rassicurarmi che fra gli obblighi imposti alla Società Mediterranea siavi anche quello della costituzione fin d'ora della sede di quella stazione.

Così pure, quando altri concessionari, che potrebbero essere gli enti interessati, valendosi della legge del 30 aprile 1899, credessero di far domanda per la concessione di quel tronco, sarebbe molto importante che potessero essi profittarsi della facoltà che dà l'art. 270 della legge 20 marzo 1865 (legge sui lavori pubblici) in forma più generica, e l'art. 43 della legge 28 dicembre 1896 in forma più precisa, dell'uso promiscuo di tratti di binari già esistenti.

E sarebbe molto importante e confortante per quegli enti che spererebbero colla loro iniziativa e colle loro forze di poter provvedere a quel tronco, il sapere dall'onorevole ministro che di questa facoltà potrebbero valersi anche nel periodo in cui vi sia soltanto un binario e così per esso passare sul ponte sul Toce ed affluire alla stazione di Feriolo.

L'onorevole ministro sa come questo tronco Feriolo-Intra sarebbe la prima parte di una comunicazione d'indole internazionale; per la quale anche in Svizzera si sono commossi a tal punto che il sindaco di Locarno ottenne già nel 22 dicembre 1898 la concessione del tratto che da Locarno va al confine, e nel 26 novembre 1901 fu rivolto al gran Consiglio Ticinese dal Consiglio di Stato della Repubblica e Canton Ticino un apposito messaggio. Voglio sperare che il ministro nel favorirmi cortese risposta vorrà riconoscere che realmente quella linea sarebbe di grande importanza e degna per conseguenza di aspirare al massimo sussidio della legge. (*Approvazioni*).

COLOMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBO, *relatore*. La Commissione di finanze del Senato avendomi fatto l'onore d'incaricarmi di difendere il progetto che è in discussione, io risponderò anzitutto a nome suo alle osservazioni fatte dall'onorevole senatore Carta-Mameli.

Quanto alle osservazioni e ai desiderî espressi dagli onorevoli Visocchi, Luchini e Casana, la Commissione di finanze non può che esprimere, per bocca mia, la sua simpatia per le aspirazioni da loro manifestate; ma naturalmente deve lasciare all'onor. ministro il compito di rispondere. Senza dubbio le condizioni delle quali ha parlato lungamente il senatore Luchini sono degne di ogni riguardo, e dal punto di vista militare io non posso non dividere le apprensioni da lui manifestate e comprendere la necessità di una conveniente linea interna, la quale possa provvedere, in caso di bisogno, a sostituire le linee che sono lungo il mare; ma, torno a ripetere, non è mio compito parlare su questo argomento e mi limito, per conseguenza, alla difesa del disegno di legge.

L'onorevole senatore Carta-Mameli ha fatto delle osservazioni al disegno di legge e preci-

samente alle convenzioni e ai capitolati che noi dovremmo approvare col primo articolo del medesimo.

La prima osservazione si riferisce alle varianti.

In ambedue i capitolati per la costruzione e l'esercizio delle linee Domodossola-Arona e Arona-Santhià-Borgomanero, c'è un articolo nel quale si dice che la Società Mediterranea subconcessionaria potrà proporre al Governo varianti d'esecuzione al progetto approvato, sulle quali il Governo, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pronuncerà in via definitiva.

Pare a me che la dizione di questo primo comma dell'art. 7 dei due capitolati possa offrire una sufficiente e soddisfacente risposta all'onorevole senatore Carta-Mameli.

L'onor. Carta-Mameli dice che di varianti non dovrebbero esservene perchè il progetto è stato lungamente ed ampiamente studiato. Io non credo che sia stato tutto studiato sul terreno come mi pare supponesse l'onor. Carta-Mameli, quindi è possibile che varianti se ne proponano nello studio definitivo del progetto.

Non possono però essere, a mio giudizio, e in questo concordo con l'onor. Carta-Mameli, di una grande importanza; ma comunque sia noi non dobbiamo allarmarcene perchè il primo comma dell'art. 7 dispone appunto che le varianti non saranno eseguite se il Governo non le consentirà. Spetta al Governo, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di pronunciarsi in via definitiva. Quindi su questo punto credo che il Senato possa essere perfettamente tranquillo.

Viene poi la seconda obiezione: quella sulle dotazioni. Ci sono in ambedue i capitolati degli articoli i quali stabiliscono le così dette dotazioni, vale a dire le somme che si stabiliscono fin da principio per dotare le due linee concesse del materiale mobile e d'esercizio. Queste dotazioni sono stabilite da principio e fino a certi limiti d'introito a 12 mila lire per la linea Arona-Borgomanero-Santhe e 20 mila per la linea Arona-Domodossola. Il senatore Carta-Mameli teme che queste dotazioni sono alquanto scarse, e cita anche l'opinione della Commissione di finanze, la quale in realtà nel rapporto esprime pure questo dubbio.

Ma io devo spiegare il pensiero mio e della Commissione di finanze nell'esprimere tale giudizio.

Se si trattasse di una rete nuova da costruire e da dotare di materiale mobile e di esercizio, le dotazioni, credo io, dovrebbero essere stabilite per tutta la durata dell'esercizio in una misura maggiore di quella stabilita nei capitolati. Le linee complementari italiane hanno richiesto più delle 12 mila lire, che sono previste per i primordi dell'esercizio dell'Arona-Borgomanero-Santhe, e le linee principali più delle 20 mila lire stabilite per l'Arona-Domodossola. Ma qui siamo in condizioni diverse.

Io consento col senatore Carta-Mameli che in tesi generale queste dotazioni possono parere scarse, ma dico che il problema è diverso. In sostanza, quanto durerà l'esercizio fatto sotto l'impero di queste convenzioni? Se la Società Mediterranea continuerà nell'esercizio della rete, che esercita ora, bisognerà fare un contratto, in cui si stabiliranno le norme anche per le dotazioni di tutta la rete; se invece essa cesserà allo scadere delle convenzioni, il Governo procederà al riscatto e quindi prenderà l'esercizio delle linee concesse. Dunque l'efficacia dell'articolo concernente le dotazioni si limita a quel breve tempo che passerà tra l'apertura del valico del Sempione e la scadenza delle convenzioni, vale a dire un anno al più, e probabilmente meno, inquantochè è sperabile, ma non meno probabile, che il Sempione si possa aprire all'epoca fissata per la quantità d'acqua che è stata trovata, e per lo strato mobile che si è incontrato dalla parte italiana.

Si tratta dunque di dotazioni stabilite per un brevissimo periodo iniziale; ed è evidente che, siccome il traffico non crescerà che con una certa progressione, così non ci sarà bisogno immediatamente di materiale mobile, nella misura che sarebbe richiesta dall'esercizio continuo di quelle linee. Credo quindi che le cifre stabilite per queste dotazioni siano sufficienti, tenuto anche conto della circostanza (che vale per la linea Arona-Domodossola) che per queste linee internazionali i convogli viaggiatori sono formati con materiale di lusso che generalmente viene dall'estero e percorre l'intera linea fino a destinazione. Così avviene per i treni del Gottardo che vanno a Milano e a Genova,

così pei treni contenenti carrozze della Compagnia del Nord francese che vanno a Venezia, ecc.

Questo fatto diminuisce naturalmente la quantità di materiale che si deve provvedere per fare l'esercizio, per cui per una causa e per l'altra ho la convinzione che nemmeno si potranno spendere quelle dotazioni chilometriche che sono state previste nella Convenzione, pur rimanendo vera, in tesi generale, l'osservazione fatta dall'onor. senatore Carta-Mameli.

Finalmente l'onor. Carta-Mameli ha parlato del riscatto. In quanto all'epoca del riscatto negli articoli che riguardano questa materia nei due Capitolati, è bensì detto che nel caso che il Governo non proceda al riscatto alla data del 30 giugno 1905, la facoltà del riscatto è protratta alla scadenza del trentennio, secondo le norme della legge del 1865 sulle opere pubbliche; ma, dice l'onor. Carta-Mameli, non è ivi detto quello che l'onor. ministro ha dichiarato alla Camera, vale a dire che il Governo si riserva la facoltà di anticipare il riscatto.

Ma pare a me che questa facoltà se non è esplicitamente detta è implicitamente accordata; se l'accorda da sé il Governo dal momento che nello stesso comma in cui si dice che quando il Governo non proceda al riscatto al 30 giugno 1905 la facoltà s'intenderà protratta alla scadenza del trentennio, si dice, anche, salvo quanto potrà essere concordato nel nuovo contratto.

Dunque siccome questo fatto della protrazione al trentennio si collega colla ipotesi che si rinnovino le Convenzioni colla Società Mediterranea, al rinnovarsi della Convenzione il Governo metterà per patto quella facoltà anticipata di riscatto, come già dichiarò alla Camera il ministro dei lavori pubblici.

Il senatore Carta-Mameli ha parlato anche del prezzo, ed ha fatto questa osservazione: il prezzo preventivato era di circa 48 milioni e poi fu ridotto a 45 e rotti, e cioè a due milioni e mezzo di meno. Come mai, egli dice, la Mediterranea ha potuto ridurre di tanto questo prezzo?

La risposta è semplice. La Società Mediterranea come qualunque altra Società costruttrice, avrà fatto i suoi conti, introducendovi una frazione percentuale per rappresentare le alee e gli utili. Non si fa preventivo di costruzioni

senza una quota per gl'imprevisti e per risolversi un conveniente profitto; quindi non si sarà fatto probabilmente altro che diminuire il margine che la Società si sarà riservato nello stabilire il primo prezzo.

Quanto poi al valore assoluto delle somme stabilite per il riscatto, queste somme, come fu detto anche nella relazione della Commissione permanente di finanze, risultano manifestamente inferiori a quello che per linee che si trovano in circostanze analoghe, sono state effettivamente pagate.

Non parliamo dell'Arona-Borgomanero-Santhià, il cui prezzo chilometrico per il riscatto sarebbe di 267,000 lire, somma che è notevolmente inferiore alla media del prezzo che hanno costato tutte le linee italiane; ma per l'Arona-Domodossola si possono avere termini quasi precisi di confronto. Si tratta di una linea di approccio alla montagna; dunque si trova nelle condizioni stesse che si sono verificate per altre linee vicine, come la Gozzano-Domodossola, e l'Arona-Pino e, potremmo anche dire, per la linea Faenza-Firenze. Ma teniamoci alla linea Gozzano-Domodossola od alla Novara-Pino, che sono in condizioni assolutamente paragonabili, perchè contigue alla Arona-Domodossola e tracciate negli stessi terreni e nella stessa plaga.

Ora, dalla relazione sulle costruzioni delle strade ferrate italiane, dal 1° gennaio 1896 al 31 dicembre 1900, pubblicata dall'Ispettorato generale delle ferrovie, risulta che la Novara-Pino è costata 675,541 lire al chilometro, e la Gozzano-Domodossola 579,546 lire al chilometro; e notate che si tratta di costi, nei quali non furono computate nè le spese generali, nè l'interesse del capitale impiegato durante le costruzioni; per cui quelle somme andrebbero aumentate per fare un vero ed esatto confronto con quella che si dovrà pagare per il riscatto della Arona-Domodossola. Ma se confrontiamo quelle somme, anche così come sono senza aumentarle, con le 506,000 lire che verrebbe a costare per chilometro la linea Arona-Domodossola, troviamo che il prezzo sul quale l'onorevole ministro ha stabilito il riscatto, non è eccessivo e può, con tutta sicurezza, ritenersi proporzionato alla entità dell'opera.

Mi pare così di avere risposto alle osservazioni dell'onorevole senatore Carta-Mameli. Non mi rimarrebbe che di raccomandare il pro-

getto al Senato a nome della Commissione di finanze.

E certo che il passaggio del Sempione porterà un grandissimo incremento nei commerci e nella economia nazionale. L'Italia è posta in una situazione singolarmente favorevole, trovandosi sulla linea di congiungimento fra l'Oriente e la più ricca e popolata parte di Europa, l'Europa centrale e occidentale. Noi dobbiamo per conseguenza favorire in tutti i modi quei nuovi passaggi che sono destinati ad aumentare la facilità delle comunicazioni attraverso l'Italia, a rendere più rapide e più dirette, per le merci e pei passeggeri, le vie che conducono dall'estero al centro della valle del Po e ai porti di Genova e di Brindisi che sono i nostri porti principali sulla strada dell'Oriente.

Non parlo del porto di Venezia perchè ha la sua zona di efficienza speciale e di questa zona mostra di trarre un gran partito, come lo mostra il fatto che esso è andato continuamente aumentando di attività, da pochi anni in qua, grazie, soprattutto, alla stazione marittima impiantata a Venezia dalla Società Adriatica.

Ora per render sempre più proficuo per il nostro paese il nuovo valico del Sempione, noi abbiamo due ordini di provvedimenti da adottare. Noi dobbiamo anzitutto procurare che gli accessi al Sempione siano costruiti in maniera da servire a quel grande traffico internazionale che noi ne aspettiamo; e d'altra parte dobbiamo pensare a mettere in perfetto assetto i porti ai quali quel valico mette capo; e non solo i porti stessi, ma anche le linee che danno accesso a quei porti. Quanto alle linee di accesso al Sempione io ho esposto alcuni dati nella relazione, per fare comprendere la necessità di sostituire alla linea esistente altre linee più adatte al traffico internazionale cui devono servire. Nondimeno, domando il permesso al Senato di esporre, molto concisamente, altri elementi che rendano più chiaro il confronto fra le nuove linee che si propongono e la linea esistente, anche perchè questa, per me, è una specie di questione personale.

Noi abbiamo adesso come accesso al Sempione la linea Novara-Gozzano-Domodossola.

Questa linea è stata trovata disadatta al traffico che ci aspettiamo dal Sempione, perchè non corrisponde nè per il suo andamento pla-

nimetrico, nè per il suo profilo, cioè per l'andamento altimetrico, alle condizioni nelle quali si trova la linea del Sempione da Losanna allo sbocco della gran galleria verso l'Italia.

Questa linea del Sempione si può veramente chiamare straordinaria, perchè non c'è passaggio alpino e forse non ce ne sarà mai in avvenire, che abbia il suo punto culminante ad un'altitudine così bassa; mentre il passaggio del Gottardo è a 1150 metri sul mare, il Brennero e il Moncenisio sono varcati ad altitudini ancora maggiori, il valico del Sempione raggiunge appena la massima altitudine nel centro della galleria a 700 metri, e agli sbocchi la sua elevazione è ancora minore.

Dunque questa è una linea eccezionale come linea di passaggio delle Alpi. Ora non sarebbe straordinario, che mentre una linea che attraversa le viscere delle Alpi offre pendenze non maggiori, salvo in un punto solo, di dieci per mille e un andamento pochissimo tormentato da curve, non sarebbe straordinario, dico, che noi lasciassimo sussistere per 70 o 80 chilometri dal lato italiano una linea d'accesso che presenta pendenze fino a 17 per mille e delle curve che si continuano l'una all'altra in un senso o in un senso contrario fino ad occupare quasi la metà dell'intero percorso?

È evidente che non si può lasciar sussistere una simile anomalia, non si può ammettere che una linea della quale si può facilmente dimostrare con cifre la pochissima adattabilità ad un traffico che da 30,000 lire al chilometro si elevasse a quei ben maggiori introiti chilometrici che ci promette il valico del Sempione, turbi e renda difficile, intercalandosi fra Losanna e i porti italiani, tutto l'esercizio di questa grande arteria nazionale. Fra Iselle, dove sbocca la gran galleria, e Domodossola, sono concentrate, per un breve tronco di 19 chilometri, le maggiori difficoltà dal lato italiano, e si possono perciò facilmente superare come cercai di mostrare nella relazione, senza nè sdoppiare i convogli, nè incagliare l'esercizio. Ma, appunto per ciò, tutti gli accessi a valle di Domodossola devono entrare nella categoria delle linee di pianura, come sono quelle che si trovano a monte di Iselle sino a Losanna.

Ora le stazioni anguste, le curve e le controcure, le pendenze e le contropendenze sul tronco Gozzano-Domodossola sono tali ostacoli

che i grandi treni internazionali non potrebbero percorrerlo colla velocità necessaria, cioè con quelle velocità che pur sono consentite dall'andamento generale del passaggio.

Il Senato mi permetterà di non entrare in particolari, ma mi limiterò a fargli osservare, a titolo di esempio, semplicemente un caso, che è stato già rilevato da altri, per dimostrare l'influenza che possono, per esempio, esercitare le curve o le controcure sull'andamento dei convogli.

Supponiamo due curve, l'una in un senso e l'altra in senso contrario, raccordate da un breve tratto rettilineo, come ce ne sono parecchie sulla linea da Gozzano a Gravellona.

Sulle curve le rotaie sono in pendenza, cioè una è più alta dell'altra per parare alla forza centrifuga: quindi in una curva sono inclinate in un senso, nell'altra curva lo sono in senso contrario, e le due inclinazioni non si possono neppure raccordare nel breve tronco rettilineo intermedio. Immaginiamo ora, non i piccoli treni del traffico locale, ma un convoglio internazionale lungo 150 o 200 metri, macchina compresa, come saranno i convogli che verranno dal Sempione o che vi andranno, e pensiamo in quali condizioni si troveranno su quel tronco e quanto bisognerà ridurne la velocità per evitare accidenti.

Ma però può sorgere spontanea un'obiezione che fu mossa realmente: è evidente che il traffico sul nuovo valico non potrà crescere ad un tratto, ma richiederà qualche anno prima di salire alle 45 o 50 mila lire previste per l'impianto del doppio binario. Facciamo dunque le opere necessarie per i primi anni d'esercizio, e rimandiamo la soluzione radicale del problema a quando sarà verificato quell'aumento di traffico che si prevede.

Ora io comincerò ad osservare che per mettere la Gozzano-Domodossola, in grado di provvedere al traffico iniziale, bisogna però sempre fare delle operazioni che non sono poco costose. Bisogna pensare ad allungare certe stazioni per renderle capaci di accogliere i più lunghi treni; e poi, volendo pur provvedere col solo tronco da Arona lungo il Lago Maggiore alle comunicazioni con Milano, bisognerà fare un raccordo a Gravellona o ad Ornavasso o in qualche stazione non lontana. Ora queste stazioni in cui si dovrebbe fare il raccordo, sono

in condizioni tali che il raccordo costerebbe moltissimo.

Per dare soltanto un'idea, supponiamo che il raccordo si faccia a Ornavasso: ivi abbiamo una stazione che occupa poco più di 300 metri in lunghezza, situata fra due tronchi acclivi al 16 per mille da una parte e dall'altra; volendola trasformare in una stazione di smistamento cioè raddoppiarne o triplicarne la lunghezza, bisognerebbe rifare i tronchi di accesso, e poichè si trovano pure delle opere d'arte, ciò non si può fare senza una spesa considerevole. Circostanze analoghe, anzi peggiori, esistono pel raccordo a Gravellona. La questione è dunque risolvibile sì, ma complicata e tale che richiederebbe in ogni caso un grave dispendio.

Fra l'adattamento delle stazioni e i miglioramenti indispensabili in qualche punto e le opere pel raccordo occorrerà una spesa, che sarà per lo meno di un cinque milioni. Poi dopo due o tre o quattro anni il traffico del Sempione arriverà al limite pel quale si farà la seconda galleria e bisognerà installare il secondo binario, e allora bisognerà pensare a rifare quella linea, non potendosi più servire per l'aumentato movimento: cioè bisognerà fare allora quello che possiamo fare adesso meno il dispendio dell'adattamento.

La vostra Commissione crede adunque che non ci sia altra soluzione possibile che il provvedere una volta per sempre e in modo definitivo e perfetto alle comunicazioni col Sempione.

E allora tanto Torino quanto Milano e Genova avranno le loro comunicazioni nelle condizioni migliori, e lo smistamento si farà in un sol punto cioè ad Arona, le tre direzioni di Torino, di Genova e di Milano.

Ora non mi rimane più altro che rivolgermi, a nome della Commissione di finanze, all'onorevole ministro e raccomandargli la soluzione dell'intero problema, cioè i provvedimenti che ancora saranno necessari di adottare per trarre il massimo partito da questo nuovo valico.

Noi abbiamo in Italia uno dei più importanti porti d'Europa, il porto di Genova, il quale è andato meravigliosamente aumentando di potenza da pochi anni in qua. Ormai ha un movimento che oltrepassa i 6,000,000 di tonnellate, e si trova in grado di competere con quello di

Marsiglia, malgrado tutte le circostanze favorevoli nelle quali questo si trova.

Già molto si è fatto per migliorare il porto di Genova, quanto alle calate, ai magazzini e ai mezzi meccanici per facilitare il carico e lo scarico delle mercanzie; ma molto più si farà, anzi si farà tutto quello che sarà necessario per metterlo in grado di bastare anche al nuovo sbocco del Sempione, se l'onor. ministro penserà, come credo che ne abbia già dato l'affidamento, a stabilire quel principio dell'autonomia del porto, per il quale il porto di Genova, senza costar nulla allo Stato, potrà con le proprie risorse provvedere al suo ampliamento. Ma bisognerà anche, oltre a questa grande riforma, provvedere un giorno o l'altro al completamento delle linee di accesso al porto attraverso all'Appennino.

Le linee attuali provvedono abbastanza bene per ora; ma il fatto, pur troppo frequente, dell'interruzione del traffico, dimostra che c'è qualche cosa che non va; non solo c'è deficienza di materiale rotabile; non solo c'è insufficienza di parchi e per conseguenza ingombro di materiale, ma c'è anche il difetto della scarsa potenzialità delle linee d'accesso.

Io non nego che questa potenzialità sia già stata aumentata con il nuovo sistema introdotto per la ventilazione delle gallerie dei Giovi e di Ronco, quantunque ritengo che meglio si sarebbe provveduto ad aumentare questa potenzialità con l'applicazione della trazione elettrica lungo ambedue le gallerie.

Ma in ogni modo, anche valendosi, di questo mezzo per aumentare la potenzialità di quelle gallerie, ci troviamo, credo, non molto lontani dall'epoca in cui dovremo pur pensare a qualche nuovo valico. Non è il caso di fare ora delle proposte, ma la Commissione di finanza si permette additare l'importanza della questione all'onorevole ministro sperando che egli, che ha già mostrato di avere un così chiaro concetto della nuova situazione creata dal nuovo valico, saprà provvedere in tempo anche a questa necessità. Noi, non potremo trarre tutto il partito che il valico del Sempione offre all'Italia, senza mettere il porto di Genova e anche il porto di Brindisi e le linee che mettono capo a questi posti in condizioni tali da poter accogliere tutto il più grande movimento di merci e passeggeri che ci verrà dal Sem-

pione, vale a dire tutto il traffico proveniente dai Cantoni francesi della Svizzera, e da quella gran zona francese che da Ginevra allargandosi a ventaglio va a prendere quasi tutta la larghezza del canale della Manica.

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

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Rendo, innanzi tutto, le maggiori lodi alla Commissione di finanze ed al suo illustre relatore, al quale sono grato vivamente della cortesia che egli ha usato verso di me. E prendo subito a rispondere, uno per uno, a tutti gli oratori che hanno voluto prendere parte a questa discussione e innanzi tutti all'onorevole senatore Carta-Mameli, che sentitamente ringrazio per il valido appoggio e per il grande ausilio di cui mi è stato benevolo. Senza ripetere tutte le osservazioni che egli ha fatto in merito alla legge, prendo atto, e con vivo compiacimento, della sua dichiarazione favorevole. Mi corre però l'obbligo di dare all'onorevole senatore tutti quei chiarimenti che egli mi ha chiesti; perchè io desidero che egli possa, non solo per ragioni economiche o per motivi politici, ma anche per considerazioni d'ordine tecnico, dare il suo parere favorevole con precisa cognizione di causa e con piena coscienza. Il primo dubbio espresso dall'onorevole Carta-Mameli riguarda le varianti. Io potrei non preoccuparmene perchè la questione è stata già così splendidamente svolta dal senatore Colombo; ma tengo a dare da parte mia quegli schiarimenti che a me solo debbono essere richiesti.

Innanzi tutto si deve riflettere che queste Convenzioni, si riferiscono a progetti i quali, benchè di massima, sono stati fatti sopra piani quotati rilevati sul terreno con la maggiore precisione.

Fatta questa dichiarazione aggiungerò, che, non è facile che debba avverarsi il bisogno di varianti, massime per la linea che da Arona va a Domodossola, il cui tracciato è quasi obbligato; sicchè io credo che se pure qualche variante potrà essere necessaria, essa non potrà portare che un lieve spostamento, forse soltanto poche decine di metri. Ad ogni modo, in tesi generale, io ritengo che non sia giusto pronunciarsi contro le varianti sol perchè si teme che esse debbano dar luogo ad economie vantaggiose per la Società. Contro gli inconvenienti

possibili, e che io non voglio certo negare, della ammissione delle varianti, stanno indubbiamente molti vantaggi; e per questo ho preferito che ne fosse fatta menzione nel contratto, ed in modo tale che, quando esse debbano apportare un beneficio qualunque, questo non sia tutto per il concessionario, ma risulti a vantaggio anche dello Stato.

Se quindi mi saranno proposte delle varianti da parte della Società (e, ripeto, non ne prevedo alcuna importante almeno nella grande linea Arona-Domodossola e forse nemmeno per l'altra da Santhià per Borgomanero ad Arona), innanzi tutto io avrò il diritto di accettarle o di rifiutarle; ma se, ammettendole, ne risultasse una considerevole economia, il vantaggio di questa sarà diviso tra lo Stato e la Società.

Ma si è opposto che ciò non si è mai fatto. Fosse pur vero, si sarebbe fatto male. Ma nemmeno ciò è esatto perchè nei *forfaits* della Eboli-Reggio, per esempio, furono adottate colla approvazione del Governo talune varianti, delle quali l'economia di spesa è stata devoluta per metà a favore dell'appaltatore e per l'altra metà a beneficio dell'Amministrazione.

Alla Camera, poichè mi venne fatta questa osservazione, io detti una risposta che potrà sembrare vanitosa, ma che mi sembra opportuno ricordare al Senato.

Ero sindaco di Napoli quando furono presentati i piani definitivi per l'acquedotto del Serino, e vi erano molte varianti che diminuivano di assai il prezzo dell'opera. Io dissi: le accetterò, ma quale compenso riceverà il Municipio da queste variazioni?

Il contratto era per la garanzia di minimo fino a 38 milioni e mezzo; ebbene quella garanzia fu ridotta a 30 milioni.

Come si vede, adunque, non è solo questione di bontà intrinseca del contratto, ma anche del modo di esecuzione di esso; ed io cercherò con tutto l'impegno di fare in modo che questi contratti siano eseguiti convenientemente. (*Bene*).

Veniamo ora ad un secondo dubbio affacciato dall'onorevole Carta-Mameli, quello della dotazione del materiale mobile. Riguardo a questa, di fronte a ciò che la Società aveva richiesto, io stesso ho voluto la riduzione cui l'onorevole Carta-Mameli ha accennato.

La Società proponeva 30,000 lire per una linea e 20,000 per l'altra di dotazione imme-

diata senza proposte di aumento pel seguito. A me queste somme sembravano troppo alte, sia perchè in tutte le concessioni, anche delle ferrovie costruite per conto dello Stato colla legge del giugno 1888, non si è prevista una dotazione iniziale eccedente le L. 12,000 a chilometro, sia perchè io sono convinto che il reddito dei primi anni non potrà essere tale da avere bisogno di una somma maggiore delle 20,000 e delle 12,000 lire a chilometro rispettivamente.

Si noti poi che le Convenzioni di cui discutiamo prevedono aumenti graduali nello ammontare delle dotazioni iniziali proporzionate al crescente sviluppo del traffico e ciò mi pare che basti per soddisfare ogni ulteriore esigenza: e confido per questo che il senatore Carta-Mameli non vorrà insistere.

La terza questione sulla quale io sono tenuto a dare schiarimenti è quella del prezzo di riscatto, fissato in 45,725 mila lire.

Per stabilire il prezzo con la maggior ponderatezza e convinzione che mi fosse possibile, io ho studiato col più scrupoloso interesse questo punto, e prego il Senato di permettermi che io lo venga esaminando.

Per la linea Santhià-Borgomanero, la Società su per giù ha riprodotto, con una variante, il progetto dell'ingegnere Giambastiani, il quale aveva fatto lo studio per conto dello Stato, ed i prezzi unitari proposti dalla Mediterranea sono stati precisamente quelli stabiliti dal Giambastiani. Questa è stata per me una grande norma.

Veniamo ora all'altra linea da Arona a Domodossola.

Per questa ho fatto esaminare, ed ho esaminato io stesso, le perizie colla massima cura, facendone personalmente uno studio speciale, giacchè mi premeva persuadermi della bontà della proposta.

Esaminando adunque i prezzi, non soltanto mi sono accertato che essi corrispondevano a quelli in uso nelle località attraversate, ma ho fatto anche un confronto fra i prezzi di questa nuova linea Arona-Domodossola, e quelli del tronco attiguo, in costruzione, Domodossola-Iselle; sembrandomi che il confronto con quest'ultima fosse adatto e conveniente, giacchè trattasi di una costruzione dal Governo affidata a prezzo fatto alla Mediterranea nella

stessa vallata. Da questo parallelo ho rilevato che i prezzi di base di questo nuovo contratto sono dal 25 al 26 per cento inferiori a quelli che erano stati previsti nel progetto del tronco Domodossola-Iselle, e che ribassati nella anzidetta misura, dopo un voto del Consiglio superiore, furono presi come base nel *forfait* contrattato dal Governo colla Società per questo tronco.

Il risultato rassicurante di tale confronto bastava, in sè, a persuadermi della convenienza del contratto attuale.

Un'altra modificazione importantissima è stata pure voluta dal Governo. Ed ecco di che si tratta. Per la linea Arona-Domodossola, la Società Mediterranea avea fatto la proposta in guisa che il tracciato di essa doveva attraversare il Toce quattro volte, senza toccare in alcun punto la linea attuale. A me pareva uno sconcio che in caso di impedimento d'una linea non si potesse avere il transito sull'altra, e quindi ho fatto fare degli studi accurati perchè si introducesse questa variante.

Si noti che fu necessaria una certa insistenza da parte del Ministero e dei suoi funzionari tecnici (ed io debbo lodarneli dinanzi al Senato) perchè da parte della Società non si voleva che queste due linee combaciassero.

La variante dovè essere studiata sul terreno; e ciò dette occasione ai funzionari governativi di rivedere i prezzi per modo che quei due milioni e mezzo di economia ai quali l'onor. Carta-Mameli ha accennato, dipendono in piccola parte da una diminuzione di lavoro derivante dalla variazione introdotta dagli ingegneri dell'Amministrazione; in parte da diminuzione di prezzi; ed in parte, finalmente, dalla somma di un milione tolto in blocco dal contratto dopo la valutazione già fatta, e riveduta dal Consiglio superiore.

E noti di più il Senato che, mentre in quasi tutti i contratti si stabilisce ordinariamente per gli imprevisi una percentuale del dieci per cento sul costo totale dei lavori ed altrettanto, o quasi, per le spese di amministrazione, noi abbiamo qui previsto per ciascuno di questi titoli solo il cinque per cento ed ancora nella somma di 45,725,000, che è il prezzo del riscatto, sono compresi gli interessi del capitale durante la costruzione, con una media decorrenza sul pe-

riodo corrispondente di trenta mesi fissato per l'ultimazione dell'opera.

Come vede il senatore Carta-Mameli, anche senza che io ripeta qui tutte quelle considerazioni che ha fatto l'onor. Colombo e che io mi era permesso di esporre alla Camera, nulla noi abbiamo trascurato perchè i calcoli fossero fatti con la massima accuratezza ed i prezzi unitari vagliati, uno per uno, con ogni diligenza e col maggior studio. Di guisa che io non temo di affermare che il contratto che oggi ho l'onore di presentare al Senato, sia non solo accettabile, ma buono, anche dal lato finanziario.

Ed io mi auguro che il senatore Carta-Mameli vorrà appoggiare questa legge non solamente per ragioni economiche e politiche, ma anche perchè si sarà persuaso, che essa è realmente buona e vantaggiosa.

Rispondo ora al senatore Visocchi e prima di tutto, gli porgo i miei ringraziamenti per l'appoggio che egli dà a questo disegno di legge e per le cortesi parole che egli mi ha rivolte.

Ma ho un increscioso dovere da compiere nel rispondere e cercherò di compierlo col miglior garbo possibile ben sapendo l'onorevole Visocchi come sia infinita la stima che io ho per lui.

In alcune considerazioni che egli ha fatto, quantunque ispirato dai più nobili sentimenti, a me sembra che egli sia incorso in qualche affermazione inesatta.

Prima di tutto egli disse: voterò la legge perchè riguarda nobilissime regioni, ma non vorrei che mentre si giova a quelle nobilissime regioni, se ne trascurassero altre che pure hanno diritto ad ogni considerazione.

In fondo egli disse: il Governo ha fatto delle promesse, ma io non credo a quelle promesse. Orbene, onorevole Visocchi, io credo che Ella abbia torto di non voler credere alle promesse del Governo, alcune delle quali sono già realizzate. Ma, se l'onorevole Visocchi non crede all'utilità degli sgravi, io debbo a mia volta ricordare che fra le promesse fatte dal presidente del Consiglio in nome del Ministero nel presentarsi alla Camera fu precisamente quella di volere alleggerire i pesi che per i farinacei gravavano molte popolazioni d'Italia e in ispecie le meridionali.

Ora, la maggior parte degli sgravi apportati con la legge già approvata dalla Camera, tor-

nerà precisamente a vantaggio delle contrade meridionali ed insulari. Vede dunque l'onorevole Visocchi quanta premura il Ministero pone nell'adempiere agli impegni assunti, ed io lo prego di voler avere maggior fiducia nelle promesse del Governo.

Ma veniamo più da vicino alle cose che egli desidera e alle doglianze che egli muove.

Ecco due convenzioni, dice l'onor. Visocchi, che interessano principalmente le regioni del Nord; mentre per il Mezzogiorno vediamo spesso negata una stazione su di una linea che ancora è in costruzione.

A questo proposito, l'onorevole Visocchi sa bene con quanta premura io mi occupi del suo desiderio; ma non posso nascondergli che non lievi difficoltà lo contrastino, giacchè il contratto è già fatto, e la linea, nel tratto cui egli allude, è già eseguita.

Ad ogni modo, posso assicurarlo che si sta studiando la cosa, per vedere se ancora la stazione si possa situare sulla linea come e dove egli desidera.

Quanto poi alla doglianza sua perchè nell'ultima recente riunione della Commissione chiamata a studiare i provvedimenti di sgravio e i provvedimenti finanziari alla presenza dei ministri interessati, si sarebbe accennato al proposito di trascurare le linee meridionali, mi corre l'obbligo di dichiarare all'onor. Visocchi che ciò non è punto esatto. La questione era sulle dichiarazioni solenni fatte dal presidente del Consiglio circa le strade ferrate complementari. Orbene, le strade ferrate complementari non riguardano solo il Mezzogiorno d'Italia, ma tutt'intera la penisola. Il programma comprende la Cuneo-Ventimiglia in Piemonte, due linee per la Lombardia, due pel Veneto, parecchie per l'Italia centrale, quattro pel Mezzogiorno ed una per la Sicilia. Per tutte le regioni, dunque, e la parola dell'onor. presidente del Consiglio non verrà meno, poichè io penso che queste linee saranno eseguite tutte. Ma noti, onor. Visocchi, che non una parola è stata detta in contrario e nessuno ha mai affermato che si debba ritardare l'esecuzione di queste linee. Ma si è detto, invece, che, quando si dovesse usare una preferenza, questo sarebbe data piuttosto a quelle regioni che ne avessero bisogno maggiore.

Ripeto dunque l'augurio e la preghiera che

l'onor. Visocchi voglia prestare maggiore fiducia alle promesse del Ministero, che le manterrà per l'avvenire, come non ha trascurato di mantenerle per lo passato.

Anche all'onor. Luchini ho il dovere di rispondere brevi parole. Egli non si oppone all'approvazione di questo disegno di legge, ma dice: si pensa al settentrione d'Italia, si pensa al Mezzogiorno, ma al centro non si pensa affatto.

Egli allude principalmente alla Toscana, che vorrebbe collegata più direttamente con Roma per mezzo di una nuova linea interna, ed accenna a quella che da Orvieto dovrebbe, continuando per Siena e Lucca, mettere poi capo all'Italia superiore. Mi piace riconoscere, che il notevole discorso dell'onor. Luchini è informato a principî assai giusti. Infatti non è chi non vegga come, anche per scopi politici e militari, occorra avere un maggior numero di linee che da Roma vadano nelle pianure della Lombardia. Ma una sol cosa non ha notato l'onor. Luchini, ed è che in questa materia bisogna andare a rilento e procedere a poco a poco, in relazione a quanto le nostre condizioni finanziarie ci possono permettere.

Non è certamente il ministro dei lavori pubblici che possa opporsi alla esecuzione di nuove ferrovie, chè anzi egli dovrebbe avere il desiderio di farne molte, tanto più che nessuno può dubitare che molte ancora ne occorranò al nostro paese.

Ma ben diversa portata avrebbe l'affermazione che io venissi a fare oggi al Senato, che sia assolutamente necessario farle subito!

L'onor. Luchini dice che qui è proprio il caso di mettere la sella sul cavallo.

D'accordo: ma se sapesse, onor. Luchini, quanti cavalli aspettano la loro sella in questo momento! (*ilarità*).

Per esempio, vi è Genova che domanda, non solo una nuova linea per Milano, ma anche un'altra per Piacenza; vi è Livorno, che afferma la necessità di un'altra linea per il suo porto, la quale, staccandosi da Lucca, vada direttamente a Modena, ed allo stesso modo in tutte le parti d'Italia abbiamo una vera fioritura di desideri e di richieste di strade ferrate.

Ora, io sono d'avviso che un ministro il quale si rispetti, e intenda come sia doveroso l'ufficio suo di non fare promesse a cui sia poi costretto

a mancare, debba dire recisamente: andiamo adagio, con tutte queste nuove linee.

Ormai il Governo ha manifestato il proprio pensiero senza esitazione; da venti anni si aspetta la costruzione di diciassette linee, ed io ho già preso impegno di presentare opportune proposte perchè gradatamente queste linee abbiano il loro compimento.

Ora io credo che oltre questo solenne impegno nulla più si possa per ora dire da parte del ministro, né di più si possa pretendere da chicchessia. Perchè se troppo si volesse fare o pretendere correremmo il rischio o di turbare l'equilibrio del bilancio dello Stato, o di lusingare soverchiamente le popolazioni, le quali avrebbero più tardi il diritto di pensare che noi abbiamo abusato della loro credulità.

Io dico dunque: parliamo chiaro; non ci limitiamo, per ora, a presentare la proposta che riguarda le linee di accesso al Sempione, già previste da una legge precedente, ma pensiamo anche alla costruzione delle altre ferrovie, che sono anch'esse sanzionate da leggi.

Gli impegni del Governo sono oramai formali, ma, come dissi, riguardano quelle ferrovie già votate, che le popolazioni aspettano perchè le sanno decretate sin dal 1879.

Soltanto dopo il compimento di queste, potremo domandarci se il paese non abbia la necessità di altre linee. E vedremo allora ciò che converrà di fare, a misura che i bisogni si faranno palesi almeno per ciò che riguarda le ferrovie che non potessero essere fatte col sussidio chilometrico, perchè per queste è aperta la via anco oggi.

Il senatore Luchini ha accennato anche alla necessità del raddoppiamento del binario della linea maremmana.

Posso assicurare che è un pensiero costante del Governo di fare in guisa che le attuali linee siano messe in condizione di far fronte allo incremento sempre crescente del traffico; ed io sono lieto di dire al Senato che nei primi cinque mesi di questo esercizio mentre sono scemati i viaggiatori, per ragioni ovvie, sono però di molto accresciuti gli introiti delle merci.

Il Governo, dunque, ha interesse ed obbligo di provvedere sia ai raddoppiamenti dei binari, dove occorrono, sia a tutte le altre opere necessarie perchè le linee in esercizio corrispondano allo sviluppo progressivo del traffico,

mentre, come ho già dichiarato, sarebbe pericoloso l'affidamento della costruzione immediata di linee nuove.

Ed eccomi, ora, al senatore Casana, il quale mi chiede alcuni schiarimenti. Ripeterò anche a lui, prima di tutto, ciò che ebbi già occasione di dire alla Camera dei deputati, e cioè che fu una semplice dimenticanza il non avere enumerata fra le stazioni della Arona-Domodossola quella di Feriolo.

Aggiungo che questa stazione sarà fatta per corrispondere ai bisogni immediati dell'oggi, ma che il piazzale verrà preparato altresì per quanto possa occorrere nella ipotesi di una eventuale diramazione verso Pallanza ed Intra.

Per ciò che riguarda poi il servizio cumulativo, anche per questo argomento do le più esplicite assicurazioni, che qualora si facesse la linea da Feriolo a Pallanza ed Intra, la Società Mediterranea sarà obbligata al servizio promiscuo nella stazione di diramazione.

E devo aggiungere ancora che il ponte sul Toce, del quale ha parlato l'onorevole senatore Casana, sarà predisposto subito pel doppio binario, il quale potrà servire anche alla diramazione.

Quanto al terzo quesito che egli fa, cioè se il Governo consentirà in avvenire questa linea, io dichiaro esplicitamente che l'avrei consentita anche ora se non mi si fosse voluta imporre la condizione del riscatto obbligatorio per questa come per le altre linee di cui ci occupiamo.

Questo io ho creduto eccedesse le mie facultà. Ma, ripeto, se questa linea venisse chiesta anche domani, dichiaro con tutta franchezza che non solo la linea sarà concessa, ma che potrà esserle accordato un conveniente sussidio dallo Stato nel limite massimo delle 5 mila lire per chilometro fissato dalla legge in vigore.

Questo io dico perchè è proprio mio vivissimo desiderio; ma alla Camera ho detto qualcosa di più e non voglio tacerla al Senato. Io credo che una linea da Feriolo per Pallanza ed Intra sia di tanta importanza commerciale, che qualora essa dovesse, un giorno, divenire internazionale mediante una congiunzione con la linea svizzera dal confine a Locarno, ciò potrebbe essere una ragione molto seria per spingere il Governo a fare anche di più accordando un sussidio maggiore.

Ed ora non mi resta che rispondere poche parole all'onorevole Colombo.

Egli ha detto: Con queste due convenzioni voi provvedete in gran parte al movimento del traffico che verrà dalla Svizzera. Badate però che questo movimento richiederà altresì che si provveda ai porti ed ai loro accessi. In modo principale egli ha inteso parlare del porto di Genova.

A questo proposito dichiaro esplicitamente che è già pronto il disegno di legge sul riordinamento del porto di Genova, sulla base dell'autonomia, e sarà mia cura presentarlo alla Camera appena questa sarà riaperta.

Con esso si provvederà largamente a quanto riguarda il porto di Genova, perchè si avrà un nuovo bacino di circa 40 ettare con profondità da 10 a 15 metri, tale da poter servire per le maggiori navi del mondo, e provvedere in modo sicuro all'avvenire prossimo del porto di Genova.

Ma ora debba fare un'altra dichiarazione rispetto ai valichi apenninici. E dirò subito con la consueta franchezza che questa mi sembra una preoccupazione assolutamente prematura. Gli attuali valichi dei Giovi che ora sono ventilati col sistema Saccardo, e che possono domani essere facilitati con l'adozione della trazione elettrica, potranno bastare per un carico giornaliero dai due a tremila vagoni. Dobbiamo sì tener d'occhio l'avvenire, ma non dobbiamo farci illusioni troppo grandi intorno ad esso; tanto più che vediamo sin da ora che, finchè il movimento del porto di Genova non avrà oltrepassato otto o nove milioni di tonnellate, gli attuali valichi apenninici saranno sufficienti. Ma dichiaro egualmente che, se con l'apertura del Sempione, o anche prima, il movimento del porto di Genova dovesse ascendere così vertiginosamente da rendere necessari nuovi valichi, io sarei il primo a venire innanzi al Parlamento per chieder nuovi fondi per la necessaria spesa.

Oggi però, sempre per non essere troppo facile a promettere e per non andare incontro a delusioni, ripeto che non sono persuaso ve ne sia la necessità.

Il senatore Colombo ha pure parlato del porto di Brindisi e del possibile raddoppiamento del binario da Brindisi ad Ancona. È una questione che si sta studiando dal Governo, e quando gli studi saranno compiuti, io presenterò

il relativo progetto di legge al Parlamento. Spero che gli onorevoli senatori ai quali ho rivolte finora le mie parole saranno soddisfatti delle mie aperte dichiarazioni, che dovrebbero aver chiarito, così mi lusingo, i loro dubbi. E concludo pregando il Senato di voler confortare coi suoi suffragi favorevoli questo disegno di legge non soltanto per scopi economici e politici, ma anche, come dicevo da principio, per considerazioni d'ordine tecnico e finanziario; per la persuasione cioè, che in me è ferma ed intera, che con questo disegno di legge il Governo ha proposto alla sua approvazione due buoni contratti. (*Bene! Approvazioni*).

CARTA-MAMELI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARTA-MAMELI. Mi corre l'obbligo di ringraziare l'onor. ministro e l'illustre relatore della Commissione, delle spiegazioni date. E li ringrazio per due ragioni: per la squisita cortesia della forma, con cui risposero alle mie domande, e perchè i loro schiarimenti mi pongono in grado di votare la legge con animo tranquillo e con sicura coscienza.

Soltanto debbo chiarire un mio concetto, che forse non ho spiegato bene. Io non sono contrario alle varianti in genere. Pregai solo l'onorevole ministro di esser rigoroso nell'accettare le varianti, ammettendole nell'unico caso in cui le consigliino impellenti ragioni tecniche.

L'onor. ministro lo ha promesso, ed io nelle sue promesse ho fede.

COLOMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBO, *relatore*. Ringrazio anch'io l'onorevole ministro delle assicurazioni che ha avuto la cortesia di darmi circa il progetto per l'autonomia del porto di Genova. Quanto alle linee di accesso, io devo rammentare all'onor. ministro che non ho domandato che ci si provvedesse immediatamente.

Io ho detto soltanto questo: la questione degli accessi al porto di Genova è un problema che s'imporrà, perchè io credo che quel porto avrà un traffico continuamente crescente in un breve periodo. Ed io confidavo appunto (e vedo che ho avuto ragione di confidare, che l'onorevole ministro rispondesse che quando si verificherà questo aumento in tale misura da richiedere un terzo valico, egli non mancherà di provvedervi.

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 DICEMBRE 1901

CASANA. Domando la parola.

LUCHINI O. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Casana.

CASANA. Ho chiesto di parlare soltanto per ringraziare l'onorevole ministro delle esplicite e gentili dichiarazioni.

PRESIDENTE. Poichè il senatore Luchini ha chiesto di parlare, io sono in dovere di dar comunicazione al Senato di un ordine del giorno da lui presentato.

Esso è del seguente tenore:

« Il Senato, confidando che nella revisione del programma finanziario più volte annunziato dal Governo, saranno oggetto della sua sollecitudine tutti i problemi che si connettono alla prossima apertura del Sempione, alla imminente scadenza delle Convenzioni ed alla determinazione delle reti, alla scelta fra il chiesto raddoppiamento di alcuni binari e la costruzione di tronchi nuovi, alla difesa militare, passa alla discussione degli articoli ».

Ha facoltà di parlare il senatore Luchini Odoardo.

LUCHINI O. Debbo fare una sola dichiarazione.

Io, e me ne duole, sono stato frainteso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io non ho chiesto progetti, nè tampoco progetti di ferrovie; io mi sono riportato alle stesse sue dichiarazioni fatte innanzi l'altro ramo del Parlamento.

Egli ha detto che dovevano eseguirsi le reti delle ferrovie complementari, ma doveva tenersi conto anche delle condizioni nuove, esser necessario avere un concetto organico di ciò che deve farsi.

Ora non può negarsi che quei gravi problemi cui accennava, s'impongono, ed io domando che il Governo ne faccia oggetto di studio, perchè poi si venga alla deliberazione ed all'attuazione delle ferrovie che si credono utili via via, quando il momento verrà.

Accennavo, per esempio, alla scadenza delle convenzioni, e diceva: se la Società che deve esercitare la rete Mediterranea, dato che la divisione rimanga qual'è, dice: ho bisogno di una linea longitudinale interna per avere veramente una rete, e faccia buone condizioni allo Stato, che potrebbe approfittare di questo vantaggio, vorrebbe l'onorevole ministro dei lavori pubblici escludere *a priori* che non ci

sia l'opportunità di studiare anche questa combinazione?

Io dunque domando che nel suo programma di studio entrino anche le considerazioni che ebbi l'onore di esporre al Senato.

PRESIDENTE. Il signor Ministro accetta l'ordine del giorno presentato dal senatore Odoardo Luchini?

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Anzitutto debbo dire che il ministro non ha mai dichiarato di voler procedere ad un nuovo piano organico delle strade ferrate (*Approvazioni*); e quando nella Camera dei deputati il giorno nove di maggio un simile desiderio venne espresso dall'onor. Lacava, io dovetti rispondere negativamente nel modo più esplicito.

Ho, di fronte a me, la grave questione delle ferrovie complementari, già sancite da leggi anteriori, e questa promisi di studiare e di risolvere.

Ma io non posso aggiungere alle complementari altre linee non previste in nessuna legge dello Stato.

Io pregherei quindi l'onor. Luchini di non volere insistere nel suo ordine del giorno che non posso accettare. Io non credo, mi piace ripeterlo, che il Governo possa oggi assumere di fronte al paese l'obbligo di presentare un nuovo piano di tutte le strade ferrate necessarie, ciò che sarebbe pericolosissimo. (*Approvazioni*).

Si aprirebbe la via a troppo larghe speranze e tutto il paese sarebbe domani disilluso. Questo non credo sia opera coscienziosa da parte di un ministro e di un galantuomo. (*Approvazioni vivissime*).

Perciò se il senatore Luchini vuole convertire il suo ordine del giorno in una raccomandazione, io l'accetto volentieri; ma se egli lo mantiene come ordine del giorno, che dovrà con solennità esser votato, io debbo mio malgrado pregare il Senato di rifiutargli la sua approvazione. (*Nuove approvazioni*).

LUCHINI O. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUCHINI O. A me pare che ai bisogni futuri del paese si dovrebbe sempre con mente previdente pensare e non sempre vedere i pericoli che il ministro teme. Ad ogni modo lo prego almeno per ora di considerare come raccomandazione

quello che nel mio ordine del giorno si contiene.

Dopo ciò non insisto e lo ritiro.

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

PRESIDENTE. Ne fa facoltà.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto, come raccomandazione, ciò che si contiene nell'ordine del giorno presentato dall'on. Luchini.

PRESIDENTE. Nessuno più chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale; si passerà alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Sono approvate le due Convenzioni stipulate addì 28 novembre 1901, l'una fra il ministro dei lavori pubblici e il ministro del tesoro per l'Amministrazione dello Stato ed i signori commendatore avvocato Paolo Manusardi, presidente della Deputazione provinciale di Milano, ed il commendatore ingegnere Clemente Maraini, il primo quale rappresentante della provincia di Milano ed il secondo quale mandatario della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea di ferrovia a sezione ordinaria da Domodossola ad Arona; l'altra fra gli stessi ministri ed i signori nobile ingegnere Severino Casana, senatore del Regno e sindaco di Torino, e il commendatore ingegnere Clemente Maraini, il primo quale rappresentante del comune di Torino ed il secondo quale mandatario della Società della Rete Mediterranea, per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea da Santhià per Borgomanero ad Arona.

L'approvazione di ciascuna delle due Convenzioni rimane subordinata alla seguente aggiunta: In qualunque tempo avvenga il riscatto, dalla data di esso cesserà la sovvenzione chilometrica alla linea o alle linee riscattate (1).

(Approvato).

Art. 2.

I prefetti, dietro richiesta della Società sub-concessionaria, emetteranno i decreti di urgenza per autorizzare la occupazione immediata dei

(1) Per la convenzione vedi stampato della Camera dei deputati n. 330.

terreni occorrenti alla costruzione delle linee di cui nelle Convenzioni approvate colla presente legge, e per la procedura di esproprio saranno osservate le disposizioni contenute negli articoli 71, 72 e 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re, non più tardi del 31 marzo 1904, presenterà al Parlamento un progetto di legge per determinare in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto delle linee contemplate nelle Convenzioni approvate con la presente legge, qualora a quella data non siano intervenuti speciali accordi in applicazione dell'articolo 17 della Convenzione medesima.

(Approvato).

Questo progetto di legge sarà fra poco votato a scrutinio segreto.

Fissazione di giorno per lo svolgimento di una interpellanza.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione a scrutinio segreto, ha facoltà di parlare il senatore Astengo.

ASTENGO. Io avevo presentato un'interpellanza all'onorevole presidente del Consiglio sul progetto di legge degli organici. Desidererei sapere dal medesimo quando posso svolgerla...

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. Io sono agli ordini del Senato, e sono pronto a rispondere anche subito...

ASTENGO. Però io dovrei parlare a lungo, dovendo svolgere parecchie considerazioni...

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. Si potrebbe svolgere l'interpellanza del senatore Astengo alla ripresa dei lavori del Senato...

ASTENGO. Accetto.

PRESIDENTE. Allora rimane stabilito che la interpellanza del senatore Astengo sarà svolta alla riapertura delle sedute del Senato.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge, approvati ieri ed oggi per alzata e seduta. Prego

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 DICEMBRE 1901

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

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

Saluto al Presidente.

SERENA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SERENA. Prima che si chiuda questa seduta io credo di farmi interprete dell'unanime sentimento dei miei colleghi, rivolgendo all'onorando nostro presidente un vivo ringraziamento per il modo come ha diretto le nostre discussioni, ed un sincero augurio che per molti anni ancora la sua preziosa esistenza sia conservata alla Patria. (*Prolungati applausi*).

PRESIDENTE. Mi considero obbligatissimo all'onorevole Serena ed all'intero Senato di questa novella prova di benevolenza che ricevo, inattesa, e non saprei egualmente dire, meritata.

Io cerco semplicemente di fare modestamente il mio dovere, e mi studio di servire come so, e posso, la patria, nella misura delle mie piccole forze.

Accolgo di gran cuore gli augurî dell'amico Serena e degli altri colleghi, e vedrò di rendermi degno della loro benevolenza.

E frattanto esprimo l'augurio il più sincero, che il nuovo anno sia per voi fausto e felice, come coi vostri augurî mi avete procacciato la maggiore soddisfazione che mi fosse lecito sperare. (*Nuovi e vivissimi applausi*).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari numerano i voti).

Risultato di votazione.

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

Disposizioni relative ai quadri degli uffiziali:

Senatori votanti	86
Favorevoli	72
Contrari	14

Il Senato approva.

Approvazione delle Convenzioni stipulate coll'Amministrazione provinciale di Milano, coll'Amministrazione comunale di Torino a colla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due tronchi di ferrovia, uno da Domodossola ad Arona e l'altro da Santhià, per Borgomanero, ad Arona:

Senatori votanti	86
Favorevoli	81
Contrari	5

Il Senato approva.

Proroga del termine stabilito dall'art. 6 della legge 7 luglio 1901, n. 341, Provvedimenti in favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del 1900 e del primo semestre del 1901:

Senatori votanti	86
Favorevoli	83
Contrari	3

Il Senato approva.

Proroga del termine per la circolazione dei buoni agrari del Monte dei Paschi di Siena:

Votanti	86
Favorevoli	83
Contrari	3

Il Senato approva.

Essendo esaurito l'ordine del giorno, il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 18 e 15).

Licenziato per la stampa il 5 gennaio 1902 (ore 11).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche