

LVI

TORNATA DEL 16 GIUGNO 1905

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — Il Presidente comunica una lettera dei senatori Baldissera, Bergatta, Codronchi, Di Marzo, Mirri e Taverna con la quale confermano le dimissioni da membri della Commissione d'inchiesta sulla marina militare — Parlano su di essa i senatori Arcoleo e Pierantoni ed il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno — Risposta del senatore Codronchi — Si stabilisce di rimandare alla tornata del 19 la nomina dei senatori che dovranno sostituire i dimissionari — Presentazione di disegni di legge — Si riprende la discussione dello « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1905-906 » (N. 93) — Senza discussione si approvano i capitoli fino al 19. Il capitolo 20 è approvato dopo osservazioni del senatore Morra di Lavriano, alle quali risponde il ministro degli affari esteri — Senza discussione si approvano tutti i rimanenti capitoli e i riassunti per titoli e categorie, come pure i capitoli dello stato di previsione della spesa per la colonia Eritrea, e gli articoli del disegno di legge — Discussione del disegno di legge: « Agevolezze ai comuni ed alle provincie che deliberino la sospensione o l'abbuono della sovrimposta in caso d'infortuni straordinari » (N. 111) — Parlano nella discussione generale i senatori Chinaglia e Roux, relatore, ed il ministro delle finanze — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge — Si rinvia allo scrutinio segreto il disegno di legge: « Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1904-905 » (N. 104) — Votazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Discussione del disegno di legge: « Disposizioni speciali sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate » (N. 23-bis) — Parlano nella discussione generale i senatori Carta-Mameli, Visocchi, Colombo, Melodia, Casana, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Si approva un ordine del giorno dell'Ufficio centrale accettato dal ministro — La discussione generale è chiusa; quella degli articoli è rinviata alla seduta successiva — Risultato di votazione.

La seduta è aperta alle ore 15 e 5.

Sono presenti il Presidente del Consiglio e ministro dell'interno ed i ministri degli affari esteri, delle finanze, dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi.

FABRIZI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Onorevoli signori senatori. Dagli onorevoli nostri sei colleghi nominati dal

Senato a componenti la Commissione d'inchiesta sulla marina militare, ho ricevuto stamane una lettera di cui do lettura:

Ecc.mo signor Presidente,

« Riconoscenti al Senato del voto col quale, approvando la nostra condotta, non accettò la rinuncia a far parte della Commissione d'inchiesta sulla Marina, siamo pur grati all'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri che apprezzò, con parole cortesi, le cause che ci obbligarono a dimmetterci; ma siamo dispiacenti

di non poter corrispondere a tanta benevolenza, arrendendoci a quel voto e a quella dimostrazione di fiducia.

«Noi dobbiamo persistere nel nostro proposito nell'interesse stesso dell'inchiesta, che deve essere condotta rapidamente a termine, perchè risponda al fine altissimo per cui fu deliberata dal Parlamento.

«Dopo il rincrescevole fatto che provocò le nostre dimissioni, noi, se rientrassimo nella Commissione, non avremmo più la scambievolmente confidenza nè la sicurezza necessaria per esercitare efficacemente il nostro ufficio.

«Per queste considerazioni noi, confermando quello che fu già dichiarato in nome nostro nella tornata del Senato del 13 corrente, che, cioè, importanti deliberazioni, come deve risultare dai verbali, furono prese con mutevole maggioranza, e non fu quindi sempre concorde il pensiero della Commissione, preghiamo Lei, onorevolissimo signor Presidente, di voler manifestare al Senato la nostra ferma risoluzione e di ottenerci indulgenza se non abbiamo potuto recedere dal nostro proposito.

« Con ossequio

« Devotissimi

« BALDISSERA, BORGATTA, CODRONCHI, DI MARZO, MIRRI, TAVERNA.

« Roma, 6 giugno 1905 ».

Il senatore Baldissera, non essendo presente, inviò il seguente telegramma:

« Mi unisco pienamente decisioni dei Colleghi dimissionari.

« BALDISSERA ».

Dò atto a questi signori senatori della presentazione di questa lettera.

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Quando si esprime un sentimento bisogna che parli il meno autorevole fra tutti, e questo è il caso: basta la gravità della cosa. Malgrado la decisione presa dai nostri onorevoli colleghi, dopo il voto unanime del Senato, e dopo maturo esame, io mi sento nel dovere di proporre che non si prenda atto delle loro dimissioni. I nostri colleghi hanno ben meritato, con una risoluzione che lo stesso Governo dovette confessare seria e giustificata. In que-

sto proposito essi rappresentarono il decoro, non solo della Commissione, ma del Senato, anzi del Parlamento. Tuttavia occorre che l'incresciosa parentesi sia chiusa in omaggio a quegli stessi alti doveri, che imposero loro di dimettersi, per garantire il decoro della persona e dell'ufficio. Ma oggi devono sacrificarsi in virtù ed in vista di quell'alto scopo cui tende l'inchiesta, che deve essere un nuovo stimolo per ritemperare i nostri ordinamenti, ed accrescere la fede nella marina. I nostri colleghi non possono essere sostituiti utilmente. L'opera è già pressochè compiuta; deve svolgersi ancora un ultimo periodo in base ad una proroga.

Il Paese ha seguito con molta fiducia l'opera della Commissione; oggi è tempo che si arrivi allo scopo, senza preoccuparsi di ciò che può, o intendersi, o sottointendersi, perchè anche il silenzio o l'acquiescenza di altri non fa che affermare meglio gli alti fini ed il proposito che ebbero i nostri colleghi.

Ma questa è una Commissione parlamentare, ed il Parlamento ha il diritto di intervenire sui modi di svolgimento della stessa inchiesta.

Io non so perchè ancora non si sia fatta qualche indagine per sapere a chi spetti la responsabilità di un fatto che, restando anonimo turba insieme l'andamento dei lavori e la pubblica coscienza.

In altro paese, presso i primogeniti del Governo rappresentativo, si intende così alto l'ufficio di coteste Commissioni, da escludere la facoltà di dimettersi. Cessano per revoca o per decadenza di termine. Pare che il compito sia quasi di magistratura, soprattutto quando, come per l'art. 3 della legge, abbiamo perfino investito la Commissione dei poteri del magistrato inquirente, onde avere più spedita e larga la sfera della propria competenza. Noi, più suscettivi per gioventù parlamentare, non si trova altro rimedio che le dimissioni. Ebbene sia; i nostri colleghi sono benemeriti per averle date, per aver tenuto alto il prestigio della Commissione e dell'opera sua, ma noi, per maturità, per equilibrio, per senso di limite, ed anche per sentimento patrio, dobbiamo subordinare i mezzi alle finalità. E perchè sia gradita od accettata presso i nostri rispettabili colleghi la mia preghiera, non ho che ad invocare quel sentimento di abnegazione di cui essi hanno

dato prova: purtroppo di sacrifici vive il patriotismo. Io lo spero; del resto è molto facile la via per noi. Se al voto dell'animo si crede che debba essere sostituito il voto formale dell'urna, ebbene accederemo all'urna rinnovando la nostra completa fiducia negli egregi colleghi, che tanto alto tennero il decoro dell'ufficio e del Senato. (*Approvazioni*).

CODRONCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODRONCHI. Sono dolente di dovere rispondere all'onor. Arcoleo che, dopo il voto del Senato, dell'altro giorno, se noi avessimo potuto recedere dal proposito, non ci saremmo fatti pregare una seconda volta, ma avendo noi insistito, non solo è ovvio che il Senato non abbia che a prendere atto delle nostre dimissioni, ma io colgo questa circostanza per pregare il Senato a volere passare sollecitamente alla nomina dei nostri successori e a non portare i nostri nomi, perchè in questo caso - mi perdonino la parola - non sarebbe serio che noi dopo una dimissione confermata, desiderassimo di avere un'altra elezione quasi per farci ribattezzare: noi di questo battesimo non abbiamo bisogno, dopo il voto del Senato dell'altro giorno.

Quindi non ho che a concludere: insistiamo nelle dimissioni, grati all'onor. Arcoleo della sua proposta, e prego il Senato di voler inserire all'ordine del giorno la nomina dei nostri successori, e completare la Commissione d'inchiesta, nella quale l'opera nostra diventerebbe inutile in questo momento, date le circostanze che si sono verificate.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non creda il Senato che il Governo non abbia esaurito tutti gli uffici suoi a fine di ottenere che gli egregi senatori facienti parte della Commissione d'inchiesta recedessero dalle loro dimissioni. Per spiegare il mio silenzio in questo momento debbo pur dire che ebbi con essi una conferenza particolare e che dovetti, mio malgrado, inchinarmi alle ragioni da essi addotte ed al loro fermo proposito di persistere nelle date dimissioni.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Io vorrei capire un poco di che si tratta, perchè, dico la verità, sinora ho capito pochissimo.

È certo che i colleghi dell'inchiesta si erano data parola di non pubblicare cosa alcuna della relazione. Il mio amico Arcoleo che esordì nella carriera negli studi di diritto costituzionale con un lavoro sulle inchieste parlamentari ha detto che faceva viva preghiera ai colleghi di desistere dalle dimissioni. Ebbero un mandato legislativo il quale pare che fosse presso che ad essere esaurito, ed ha anche aggiunto che non vuole che rimanga anonima l'imprudenza di colui o di coloro, che comunicarono una parte dell'inchiesta alla stampa.

Da molto tempo si fece voto per i precedenti della vita parlamentare italiana di regolare per legge il diritto delle inchieste, diritto che risponde pienamente all'altro del sindacato politico. Vi possono essere inchieste personali sulla condotta di qualche legislatore; inchieste sulla condotta di alcuni ministri; inchieste sopra l'andamento dei servizi dello Stato. Nel paese, di cui parlava poco fa il mio egregio amico e collega, nell'Inghilterra, non si ammisero le inchieste segrete. Mi basta ricordare un precedente. Durava ancora ostinata la lotta delle Potenze occidentali contro la Russia, ossia si combatteva la guerra che prese nome dalla Crimea, difettivi erano i servizi dell'esercito inglese e per colpa dei fornitori e per mancanza di tutto il servizio sanitario e militare. L'Inghilterra volle l'inchiesta; un oratore osservò che la pubblicità poteva scemare il prestigio dell'Inghilterra facendo sapere ai popoli alleati e civili i danni, gli errori o le corruzioni dell'amministrazione; si mantenne la pubblicità. Io credo che sia delle cose cattive come degli odori cattivi, aprendo le finestre si rinnova l'aria. Io fui contrario sempre alle inchieste segrete. L'inchiesta in corso è mista, perchè vi partecipano i due rami del Parlamento e rappresentanti dell'amministrazione. Sarà stata una imprudenza, una colpa l'inosservanza di un obbligo deliberato, ma sarebbe colpa l'arrestare un'opera tanto necessaria e doverosa nelle gravi condizioni del paese che ha il diritto di sapere quello che vi ha di vero e quello che vi può essere di esagerato in questa materia.

Io comprendo l'amor proprio, comprendo la suscettibilità, ma visto che i colleghi persistono

a voler accettate le loro dimissioni, avendo ascoltato l'onor. Presidente del Consiglio che ha dichiarato di riconoscere la ragione delle dimissioni, vo' fare una sola dichiarazione: io non voterò lista alcuna di successori; mi asterrò dall'accedere all'urna.

Raccomando poi all'onorevole Fortis, che presenti una legge, la quale potrebbe considerare i casi eccezionali del segreto ma che dovrebbe comandare la maggiore pubblicità. Molti cittadini sarebbero disposti a dare notizie alle Commissioni se i suoi lavori fossero pubblici. Se si usasse il sistema inglese, ogni cittadino si può presentare senza essere interpellato: invece quando la pubblicità non è ammessa nè dai costumi, nè da legge speciale, ciascuno sfugge per certe antiche tradizioni la responsabilità di dirsi accusatore, non volendo sembrare una persona che sia mossa da altro fine, che non sia quello dell'interesse nazionale tanto vitale nel tema della marina per una Nazione che ha 2000 leghe di coste marittime, quando il progresso della marina reca tanta parte della fortuna avvenire d'Italia.

Ho voluto dire queste cose in un incidente che pareva non dovesse più prolungarsi dopo che il Senato aveva dato una grande manifestazione di stima ai colleghi. Avvega, ciò detto, quello che il fato politico vorrà. (*Bene*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Tengo a rettificare un'affermazione dell'onor. senatore Pierantoni. Io non ho detto di approvare la risoluzione dei signori senatori: ho detto che ho dovuto inchinarmi alle loro ragioni ed alla loro volontà.

Il Governo sarebbe lietissimo che i signori senatori desistessero dalle loro dimissioni. Il Governo sarebbe liberato da una difficoltà non lieve, perchè il vivo desiderio del Governo è che l'inchiesta si compia e non patisca nè sospensione, nè indugio.

PIERANTONI. Io non ho fatto nessuna censura all'onor. ministro, ma ho determinato il mio concetto. Desidero soltanto che si faccia una legge per l'avvenire e adesso dirò una cosa. Giacchè si è pubblicata una parte, almeno si pubblichi il tutto.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*... Ma non è finita l'inchiesta.

PRESIDENTE. Dunque, persistendo i dimissionari nelle loro dimissioni, l'incidente è esaurito.

In una delle prossime sedute si procederà alla nomina...

Voci. A domani, a domani.

PRESIDENTE. Credo sia più opportuno fissare, per questa nomina, la seduta di lunedì, 19, perchè bisogna dar tempo che queste dimissioni siano comunicate anche agli altri membri della Commissione.

Se non vi sono opposizioni, resta fissata la seduta di lunedì prossimo per la votazione a scrutinio segreto per la nomina di sei senatori a membri della Commissione d'inchiesta sulla marina militare in surrogazione dei dimissionari.

Presentazione di disegni di legge.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro per l'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho l'onore di presentare al Senato del Regno un disegno di legge così intitolato:

Proroga del termine di cui all'art. 6 della legge 6 marzo 1904, n. 88, sulla Cassa di previdenza e di pensioni a favore dei funzionari comunali e provinciali;

Aumento di assegnazioni di lire 400,000 al bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1904-905 per soccorso ai danneggiati dalle inondazioni e da altri infortuni.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. Presidente del Consiglio della presentazione dei due disegni di legge testè enunciati, di cui il primo sarà trasmesso agli Uffici e l'altro alla Commissione di finanze.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1905-906 » (N. 93).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione: « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1905-906 » (N. 93).

Essendosi ieri chiusa la discussione generale, passeremo a quella dei capitoli che rileggo.

TABELLA A

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)	393,008 33
2	Ministero - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	47,064 »
3	Ministero - Spese d'ufficio	53,215 »
3 bis	Ministero - Viaggi e trasferte al personale	1,000 »
4	Ministero - Biblioteca ed abbonamento di giornali	31,580 »
5	Manutenzione e servizio del palazzo della Consulta	17,400 »
6	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine)	100 »
7	Telegrammi da spedirsi all'estero (Spesa d'ordine)	120,000 »
8	Spese postali (Spesa d'ordine)	44,060 »
9	Spese segrete	100,000 »
10	Spese di stampa	32,000 »
11	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	22,500 »
12	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
13	Gratificazioni e compensi per lavori straordinari	32,490 »
14	Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio	800 »
15	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione degli affari esteri e loro famiglie	16,000 »
16	Spese casuali	12,000 »
17	Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti alle segreterie delle LL. EE. il ministro ed il sottosegretario di Stato.	9,000 »
		932,247 33

Debito vitalizio.		
18	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	360,000 »
19	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria) .	7,000 »
		367,000 »
Spese di rappresentanza all'estero.		
20	Stipendi al personale delle Legazioni (Spese fisse)	415,095 »

MORRA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MORRA. Due o tre anni or sono l'onorevole ministro degli esteri presentava una modesta leggina per l'aumento di 4 segretari di legazione. Che essa fosse abbastanza ragionata, lo prova il fatto che, nel succedersi dei vari ministri, la legge fu mantenuta ed anzi modificata, perchè da prima portava l'aumento di 4 segretari di seconda classe e poi fu divisa in 2 segretari di prima e 2 di seconda. Però, per le esigenze del bilancio, la leggina fu ritirata.

Quello che ha detto l'onor. ministro degli esteri mi è di grande conforto, perchè non dubito che, una volta che la Commissione avrà fatto i suoi studi per il nuovo organico, si troverà indispensabile un aumento di personale, per poter coprire i differenti posti col grado competente, evitando la grande confusione che esiste attualmente.

Ma, aspettando questo risultato, abbiamo dei giovani pieni di buona volontà, che lavorano, come provetti diplomatici, i quali aspettano da 8 o 9 anni la loro posizione regolare. Essi, in forza di un antico regolamento (dico antico perchè in tre anni ne ho visti cambiare tre, e questo è il primo) dopo tre o quattro anni, avevano diritto ad un decreto di nomina a segretario.

A questa posizione non va unito lo stipendio di segretario, ma solo l'assegno. Però non solo questi addetti, che credo siano 5, ma anche altri molti fruiscono degli assegni, perchè i po-

sti a coprirsi presso le legazioni e le ambasciate sono di gran lunga superiori a quelli che ci sono attualmente nell'organico. Ora io raccomando vivamente le sorti di questi addetti all'onorevole ministro degli esteri. Io so che se ne preoccupa, ma essi sono veramente stati disgraziati.

La carriera diplomatica è vaga, dà poca sicurezza di avanzamento ed è molto difficile, per quanto vi si voglia dare un assetto normale, di impedire che arrivino infiltrazioni. Le infiltrazioni naturalmente occupano i primi posti, ciò che rende la carriera lenta e mal sicura. Io ammiro questi giovani pieni di buona volontà, che si allontanano a grandi distanze dalle loro famiglie, e spendono i loro danari, con pochissimo conforto, e, se si toglie loro la speranza di arrivare almeno al posto di segretario, come potranno essi continuare con quello zelo ammirabile che finora hanno dimostrato?

In questo momento abbiamo in carriera un buon numero di diplomatici di ogni grado, i quali non occupano una posizione all'estero; molti poi si trovano a disposizione, ed abbiamo anche un posto vacante di segretario, mentre i giovani addetti aspettano sempre la loro promozione.

Essi aspettano con pazienza, per quel sentimento di disciplina, che io, assuefatto come sono ad esigerlo nell'esercito, mi compiaccio grandemente di riconoscere in loro. Intruso io stesso nel corpo diplomatico, ebbi sempre a lodarmi del loro zelo, e mi sono spesse volte trovato con un solo giovane addetto. Per effetto del secondo

regolamento, a questo giovane, il giorno che doveva passare segretario, furono richiesti una quantità di lavori ai quali egli non poteva assolutamente attendere; poichè, per quanto il lavoro di ufficio possa non essere enorme, non è men vero che, quando un giovane si trova solo alla dipendenza di un vecchio superiore, tutta la sua grande buona volontà la mette a disposizione del suo superiore.

Ed io (parlo dell'io, perchè a questo mondo, la propria individualità, larvata o schietta, è sempre quella che predomina, naturalmente coi migliori intendimenti), io ho fatto umanamente il possibile perchè gli ottimi rapporti miei prevalessero sopra queste disposizioni riflettenti studii estranei ai lavori che gli spettava fare per ben disimpegnare il suo dovere. Ma vi era un regolamento, che fortunatamente non esiste più, che stabiliva un secondo concorso, dopo averne fatto un primo, per cui non potè avanzare.

Se non si può regolare altrimenti questa questione, come si farà a reclutare il personale necessario per il corpo diplomatico? L'avanzamento è, per così dire, nullo; gli assegni, in confronto delle altre Potenze, sono minimi. L'assegno fatto dall'Inghilterra, dalla Francia, dalla Russia, nelle principali capitali, è tre volte quello che l'Italia fa al proprio ambasciatore: 250,000 lire in confronto di scarse 84,000. La posizione di grande Potenza impone degli obblighi, e bisogna che si possa arrivare a provvedere del necessario per fare quella figura che il paese esige, e che ha ragione di esigere dal proprio rappresentante.

Ma voglio tralasciare questa questione che è completamente all'infuori del compito che mi era assegnato. Aggiungerò solo, che se non potete aumentare di molto l'assegno, sollevate almeno il morale di questi funzionari, che occu-

pano così importanti posti all'estero, e fate che siano considerati altamente. Nella carriera diplomatica non esiste un grado che effettivamente sia compreso nella categoria dei grandi ufficiali dello Stato: l'ambasciatore, per consenso generale, è ammesso in quella categoria come sono ammessi gli eminentissimi cardinali. E non capisco proprio perchè l'ambasciatore non debba essere grande ufficiale dello Stato, tanto più che molto ragionevolmente, da pochi anni a questa parte, nell'esercito, che vive di morale, come il corpo diplomatico, si è data questa alta distinzione ad un numero abbastanza considerevole di eminenti generali che occupano i più alti comandi.

Ma, lo ripeto, abbandono questa digressione e torno al mio argomento, raccomandando caldamente al ministro di prendere in considerazione questi giovani addetti, e procurare di farli progredire; cosa che, con un po' di buona volontà non sarà molto difficile di poter conseguire. (*Bene*).

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Riferendomi alle dichiarazioni che ebbi occasione di fare ieri circa il personale del Ministero degli affari esteri, posso assicurare il senatore Morra che non mancherò di preoccuparmi degli addetti di legazione.

Quanto agli ambasciatori, nessuno ha mai dubitato che debbano essere considerati come grandi ufficiali dello Stato; tuttavia studierò se sia il caso di fare uno speciale decreto, nel senso desiderato dal senatore Morra.

MORRA. Ringrazio.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, il capitolo 20 si intende approvato.

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 16 GIUGNO 1905

21	Stipendi al personale dei Consolati (Spese fisse)	545,399 91
22	Stipendi al personale degli interpreti (Spese fisse)	68,746 64
23	Assegni al personale delle Legazioni (Spese fisse)	1,375,000 »
24	Assegni al personale dei Consolati (Spese fisse)	2,422,820 »
25	Assegni al personale degli interpreti (Spese fisse)	92,500 »
26	Indennità locali agli impiegati d'ordine presso i regi uffici all'estero	10,400 »
27	Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e di traslocazione	266,000 »
28	Viaggi in corriere e trasporti di pieghi e casse per l'estero	40,000 »
29	Missioni politiche e commerciali, incarichi speciali, congressi e confe- renze internazionali.	80,000 »
30	Indennità d'alloggio ad agenti diplomatici, fitto di palazzi all'estero	154,745 »
31	Manutenzione di proprietà demaniali a Costantinopoli, Tangeri, Tokio, Bucarest, Madrid, Londra, Pechino, Sofia, Washington e Cettigne	66,500 »
		5,537,206 55
Spese diverse.		
32	Spese per dragomanni, guardie ed altri impiegati locali all'estero . .	298,940 »
33	Spese di posta, telegrafo e trasporti all'estero	250,000 »
34	Rimpatrii e sussidi a nazionali indigenti e spese eventuali all'estero.	230,000 »
<i>Da riportarsi</i>		778,940 »

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 16 GIUGNO 1905

	<i>Riporto</i>	778,940 »
35	Bandiere, stemmi, sigilli e mobili per uso esclusivo di archivio all'estero	8,000 »
36	Indennità agli ufficiali consolari di 2 ^a categoria per concorso alle spese di cancelleria	14,000 »
37	Scuole all'estero	1,125,000 »
38	Istituti per la carriera diplomatica e consolare o aventi carattere internazionale	10,000 »
39	Sussidi vari - Spese d'ospedale e funebri	245,000 »
40	Rimborso al Tesoro della spesa di cambio dei pagamenti in oro disposti sulle tesorerie del Regno;aggio, sconto e commissioni su cambiali all'estero (Spesa obbligatoria)	25,000 »
41	Contributo dello Stato per le spese civili e militari delle Colonie d'Africa	7,230,800 »
		9,436,740 »
 TITOLO II. 		
Spesa straordinaria —		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
42	Assegni provvisori e d'aspettativa (Spese fisse)	15,000 »
43	Spesa per la costruzione di un edificio ad uso di sede della R. Legazione in Cettigne	16,666 66
44	Spesa per la costruzione di un edificio ad uso di sede della R. Agenzia Diplomatica in Sofia (Bulgaria)	35,333 34
45	Spesa per la pubblicazione del XVII volume della raccolta dei trattati e convenzioni internazionali	2,000 »
		69,000 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
46	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	195,052 »

RIASSUNTO PER TITOLI**TITOLO I.****Spesa ordinaria.****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

Spese generali	932,247 33
Debito vitalizio	367,000 »
Spese di rappresentanza all'estero	5,537,206 55
Spese diverse	9,436,740 »
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	16,273,193 88

TITOLO II.**Spesa straordinaria****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

Spese generali	69,000 »
Totale della categoria prima della parte straordinaria	69,000 »
Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	16,342,193 88

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.	195,052 »
---	------------------

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	16,342,193 88
Categoria IV. — Partite di giro	195,052 »
TOTALE GENERALE	16,537,245 88

TABELLA **B**

BILANCIO DI PREVISIONE PER LA COLONIA ERITREA

per l'esercizio finanziario 1905-906.

ARTICOLI		Previsione per l'esercizio 1905-906
Numero dell'esercizio 1905-906	DENOMINAZIONE	
ENTRATA		
1	Proventi doganali, diritti marittimi e sanitari	970,000
2	Tasse di consumo e privative	51,000 »
3	Proventi postali e telegrafici	196,000 »
4	Proventi giudiziari, ipotecari e notarili	72,000 »
5	Redditi di beni demaniali	380,000 »
6	Tassa sui fabbricati e tassa sui commercianti, esercenti, professio- nisti, ecc.	120,000 »
7	Tributi	609,200 »
8	Proventi diversi	100,000 »
9	Reintegrazione di fondi al bilancio passivo	<i>per memoria</i>
10	Contributo dello Stato per le spese civili e militari delle colonie d'Africa:	
	per l'Eritrea L. 6,310,800 »	} 7,230,800 »
	per l'Etiopia, la Somalia e il Benadir . . . » 920,000 »	
	Totale	9,729,000 »

Colonia Eritrea

TABELLA C

S P E S A

PARTE I. — *Spese ordinarie*
pel Governo e per l'amministrazione civile.

1	Personale del Governo e spese varie	229,000 »
2	Personale per l'amministrazione della giustizia e spese relative . .	83,500 »
3	Personale dei commissariati regionali e delle residenze e spese per l'amministrazione locale	382,800 »
4	Servizio di sicurezza pubblica	10,000 »
5	Personale e spese pel servizio del Genio civile	334,200 »
6	Personale e spese pel servizio di cassa	17,800 »
7	Personale e spese pei servizi di dogana, porto e sanità marittima .	73,000 »
8	Personale e spese pei servizi postali e telegrafici	148,000 »
9	Spese di carattere politico	965,000 »
10	Demanio, colonizzazione e agricoltura	130,000 »
11	Spese per il servizio telegrafico internazionale	150,000 »
12	Pensioni e gratificazioni di riforma ad indigeni	95,000 »
13	Spese generali e casuali impreviste	170,000 »

Totale Parte I 2,788,300 »

PARTE II. — *Spese straordinarie.*

14	Lavori pubblici	1,780,700 »
15	Annualità alla ditta Pirelli per l'impianto del cavo Massaua-Perim .	180,000 »

Totale Parte II 1,960,700 »

<i>PARTE III. — Somma amministrata direttamente dal Ministero degli esteri.</i>		
16	Etiopia, Somalia e Benadir	920,000 »
Totale Parte III		920,000 »
<i>PARTE IV. — Spese militari.</i>		
17	Assegni agli ufficiali ed alla truppa e spese varie	3,124,600 »
18	Vettovagliamento	128,900 »
19	Vestiario	37,300 »
20	Servizio sanitario	58,800 »
21	Foraggi e spese pei quadrupedi	264,400 »
22	Materiale d'artiglieria	71,700 »
23	Spese del genio (ordinarie e straordinarie)	272,800 »
24	Trasporti	101,500 »
Totale Parte IV		4,060,000 »

RIEPILOGO DELLE SPESE

Parte I	L. 2,788,300
Parte II	» 1,960,700
Parte III	» 920,000
Parte IV	» 4,060,000
Totale	L. 9,729,000

PRESIDENTE. Rileggo gli articoli di questo progetto di legge per porli in votazione.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A).

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) a far accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate della Colonia Eritrea riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella B);

b) a far pagare le spese della Colonia Eritrea relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella C).

È mantenuta al Governatore della Colonia stessa la facoltà concessagli dall'art. 12 della legge 24 maggio 1903, n. 205.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Agevolezze ai comuni ed alle provincie che deliberino la sospensione o l'abbuono della sovrimposta in caso d'infortuni straordinari (N. 111). »

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolezze ai Comuni ed alle Provincie che deliberino la sospensione o l'abbuono della sovrainposta in caso di infortuni straordinari ».

Prego il senatore, segretario, Fabrizi a voler dar lettura del progetto di legge.

FABRIZI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 111).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CHINAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHINAGLIA. Non rincresca al Senato se io vengo a sottrarre alcuni minuti ai suoi proficui lavori per rivolgere al Governo una breve raccomandazione.

Devo anzitutto premettere che allorquando questo disegno di legge fu portato per la sua discussione, giorni or sono, innanzi alla Camera, talune amministrazioni di Consorzi di scolo, e di bonifica, tra i più danneggiati dalle recenti inondazioni del Veneto, fecero pressanti istanze affinché in esso disegno fosse compresa una disposizione la quale desse loro modo di poter sospendere il pagamento dei contributi dovuti dai proprietari dei terreni sommersi. Se non che queste istanze non si poterono accogliere ed io ne comprendo le ragioni, e quindi non insisterò per la loro ammissione. Dovendo per ciò quei Consorzi, che si trovano alle prese colle maggiori difficoltà, rimanere delusi nell'esaudimento di tali domande, io non posso a meno di non raccomandare vivamente agli onorevoli ministri che vogliano farsi carico della disastrosa situazione nella quale gli enti predetti furono posti.

Non dubiti il Senato che io voglia ora entrare nel rattristante argomento dei disastri cagionati da quelle inondazioni che furono veramente devastatrici. In altro momento ed in sede più opportuna, bisognerà pure occuparsi anche di ciò. Io solo mi limito a dire che difficilmente potrebbero trovarsi enti così meritevoli e bisognosi di essere aiutati come i Consorzi ai quali ho alluso, che rappresentano le iniziative più utili e gli sforzi più gagliardi delle popolazioni agricole del Veneto, per redimere a feraci colture migliaia di ettari per lunghi secoli rimasti inquinati dalle acque.

Queste opere eminentemente produttrici e civili vennero, com'è facile comprendere, ad importare gravissimi dispendi che tutti furono sostenuti esclusivamente dai Consorzi i quali (e ciò va soprattutto notato), non poterono minimamente partecipare ad alcuno di quei benefici che le leggi del 1882 ed altre leggi successive hanno accordato.

Essi quindi si trovano aggravati da fortissime contribuzioni; taluno in provincia di Padova paga una somma di tributi consorziali la quale rappresenta niente meno che il quadruplo dell'imposta erariale, ed ha i terreni tutti sommersi, sul livello dei quali fino a pochi giorni

fa l'acqua si elevava ad un'altezza di m. 3.66 centimetri. Tutti i raccolti sono andati perduti, nè è nemmeno resa possibile la seminazione del grano turco cinquantino.

Frattanto in queste condizioni bisogna riparare alle opere danneggiate, e soddisfare le quote dei contributi vincolati per il pagamento dei debiti contratti con la Cassa dei depositi e prestiti. Io vi domando, o signori, come si fa a provvedere a tutte queste stringenti necessità?

Certo, se il Governo non adotta qualche provvida misura, quei Consorzi saranno ridotti alla disperazione insieme ai contadini, ai fittavoli, ai piccoli proprietari che oggi disgraziatamente rivaleggiano di miseria in quei luoghi desolati. Io ho narrato dei fatti genuini e confido nella equità e nell'umanità degli onorevoli ministri affinché nei provvedimenti che essi vorranno presentare per alleviare i danni delle inondazioni sia fatto ai Consorzi che ho raccomandato quel trattamento che è reclamato dalla gravità dei mali a cui essi hanno dovuto soggiacere.

ROUX, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROUX, *relatore*. Nessuno che abbia ascoltate le parole del senatore Chinaglia può non accondiscendere alla preghiera da lui rivolta al Governo. Ma da questa legge egli ha preso piuttosto occasione che ragione di fare la sua raccomandazione. Questa legge non ha di comune con l'argomento citato dal senatore Chinaglia se non le ristrettezze dei contribuenti: dei contribuenti che debbono pagare le sovrimposte ai comuni e alle provincie, e debbono conferire i contributi ai Consorzi danneggiati dalle recenti alluvioni. Sotto questo aspetto la Commissione naturalmente non può a meno di aggiungere le sue raccomandazioni, perchè il Governo prenda in benevola considerazione lo stato miserando di quei Consorzi, e voglia all'uopo, quando si tratti di alleviare i danni delle alluvioni, ricordare le raccomandazioni del senatore Chinaglia. In questo senso la Commissione appoggia la raccomandazione medesima; ma qui, trattandosi di sovrimposte, le quali sarebbero o ridotte o abbuonate da provincie e comuni, per infortuni disastrosi, non c'è veramente materia perchè noi andiamo al di là di una raccomandazione. Perciò, appoggiando la raccomandazione dell'onor. senatore

Chinaglia, noi raccomandiamo a nostra volta al Governo che voglia tenerne conto per un'altra legge, da presentarsi sui disastri prodotti dall'alluvione.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MAJORANA ANGELO, *ministro delle finanze*. Riconosco volentieri la gravità delle considerazioni del senatore Chinaglia. Ma, come esplicitamente ha dichiarato l'onor. relatore dell'Ufficio centrale, e come in modo implicito ha riconosciuto lo stesso senatore Chinaglia, è innegabile che questo disegno di legge non è la sede opportuna per adottare i provvedimenti accennati. Esso, infatti, si limita e provvedere sulle sovrainposte; ed aggiungerò che sua prima ragion d'essere si deve rintracciare nelle difficili condizioni in cui alcune provincie di Calabria e di Puglia si sono trovate, in seguito alla mosca olearia; le disposizioni benevoli farono poi estese alle provincie del nuovo castato, ma sempre limitatamente alle sovrainposte.

I disastri del Veneto sono stati gravissimi, il Governo se ne è occupato convenientemente, e fra pochi giorni presenterà un disegno di legge, nel quale alla questione si provvederà sotto tutti i suoi aspetti.

Non posso dire di più al senatore Chinaglia ed all'Ufficio centrale; assicuro però che nella redazione del disegno di legge il Governo terrà presente la raccomandazione che così autorevolmente gli è stata fatta oggi, beninteso, per quanto sarà possibile.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, e si passerà alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Nei compartimenti catastali nei quali, secondo le norme in essi vigenti, sia già stato riconosciuto in caso d'infortuni straordinari il diritto alla sospensione ed allo abbuono dell'imposta erariale sui terreni, potranno le provincie ed i comuni concedere ai danneggiati lo sgravio delle rispettive sovrimposte nella stessa misura proporzionale stabilita nella verifica agli effetti dell'abbuono dell'imposta erariale.

Durante le pratiche per la liquidazione degli abbuoni i comuni e le provincie potranno acconsentire alla sospensione della riscossione delle rispettive sovrimposte.

Le stesse disposizioni si estendono anche a quelle provincie ove vige il nuovo catasto a termini però e con le norme dell'art. 38 della legge 1° marzo 1886, n. 3682.

(Approvato).

Art. 2.

Le imposte erariali e le sovrimposte provinciali e comunali messe in tolleranza o sospese e non comprese negli sgravi definitivi saranno ripartite in sei rate bimestrali uguali e pagate con quelle che andranno a scadere dopo la liquidazione degli sgravi suddetti.

(Approvato).

Art. 3.

Le quote delle sovrimposte abbuonate o sospese a termini dell'articolo 1, se trovansi vincolate verso la Cassa depositi e prestiti e verso la Sezione autonoma di credito comunale e provinciale a garanzia di mutui, saranno ripartite, col carico dei relativi interessi, in non più di sessanta rate bimestrali uguali e pagate con quelle che andranno a scadere a cominciare dall'anno successivo a quello del concesso sgravio.

(Approvato).

Art. 4.

Alle provincie ed ai comuni, ai quali in conseguenza dell'esonero o della sospensione di cui all'articolo 1, venissero a mancare i mezzi necessari per provvedere alle spese obbligato-

rie, la Cassa depositi e prestiti è, per tale oggetto, autorizzata a concedere mutui alle condizioni stabilite dalle leggi di sua istituzione.

Per questi mutui sarà richiesto il parere della Commissione Reale per il credito comunale e provinciale, istituita con la legge 17 maggio 1900, n. 173.

(Approvato).

Questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1904-905 » (N. 104).

PRESIDENTE. Passeremo ora al disegno di legge: « Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1904-905.

Prego il senatore, segretario, Fabrizi di dare lettura del disegno di legge.

FABRIZI, segretario, legge:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 152,180 e le diminuzioni di stanziamento per egual somma nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1904-905, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

Tabella di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1904-905.

Maggiori assegnazioni.

Cap. n. 4. Ministero - Assegni al personale straordinario ed avventizio di servizio - Indennità al personale stesso in caso di licenziamento (compreso quello della categoria transitoria degli ufficiali d'ordine e di scrittura) e spese pei lavori di copiatura a cottimo . L.	2,500
» 7. Ministero - Spese d'ufficio »	20,000
» 11. Fitto di locali e canoni d'acqua (<i>Spese fisse</i>) . . . »	4,200
» 13. Indennità di tramutamento agli impiegati »	1,500
» 16. Spese di stampa »	20,000
» 20. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione dell'agricoltura, industria e commercio e loro famiglie »	1,000
» 21. Spese per lavori straordinari e gratificazioni agli impiegati di ruolo e straordinari, uscieri ed inservienti dell'amministrazione centrale »	8,000
» 22. Sussidi ad impiegati di ruolo e straordinari, uscieri ed inservienti dell'amministrazione centrale »	1,000
» 26. Pensioni ordinarie »	12,000
» 31. Personale addetto alle stazioni agrarie e speciali - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>) . . . »	200
» 43. Miglioramento del bestiame di produzione e del caseificio - Esposizioni relative - Ispezioni - Studi sperimentali sul bestiame - Consiglio zootecnico. . . . »	2,000
» 51. Spese per l'enologia e l'enotecnica all'interno ed all'estero, per le esperienze di distillazione, per l'olivicultura e l'oleificio - Spese per le cattedre ambulanti di viticoltura ed enologia e delle stazioni enotecniche - Studi - Trasporti e spese per l'applicazione della legge sulla sofisticazione dei vini »	2,000
» 62. Razze equine - Stipendi, paghe, assegni ed indennità al personale (<i>Spese fisse</i>) »	10,000
» 63. Razze equine - Foraggi »	30,000
» 66. Personale - Boschi - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>) »	800
» 70. Gratificazioni per lavori e sussidi agli impiegati addetti all'amministrazione forestale »	5,400
» 93. Personale addetto al servizio degli istituti di credito e di previdenza - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>) »	400
<i>Da riportarsi</i> L.	121,000

	<i>Riporto</i> . . . L.	121,000
Cap. n. 109. Camere di commercio italiane all'estero - Delegati commerciali - Agenzie commerciali italiane all'estero - Musei commerciali, società di esplorazioni geografiche e commerciali, ed altre istituzioni aventi il fine di promuovere l'incremento dei traffici all'estero - Spese per le mostre campionarie ed altre simili - Borse di pratica commerciale. »		1,080
» 110. Spese ed indennità per il Consiglio dell'industria e del commercio, per la Commissione del regime economico doganale, per la Commissione permanente dei valori doganali e per altri Consigli e Commissioni - Studi e traduzioni e lavori diversi, congressi, inchieste industriali e commerciali - Ufficio d'informazioni commerciali - Acquisto di pubblicazioni riguardanti il commercio e l'industria - Spese diverse per i servizi dell'industria e del commercio »		5,000
» 117. Personale - Pesi e misure e saggio di metalli preziosi - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>). . . »		600
» 125. Statistica - Compensi al personale addetto alla Direzione generale di statistica per i lavori statistici occorrenti al Ministero di grazia e giustizia, ed alla Commissione per la statistica giudiziaria »		1,500
» 130. Trasporti ed imballaggi, assistenza e cura nelle spedizioni degli stampati, assicurazione di locali, riscaldamento ed illuminazione dei magazzini centrale e compartimentali - Vestiario degli uscieri ed inservienti e spese minute relative al servizio dell'Economato generale »		20,000
» 136. Riparto dei beni demaniali comunali nelle provincie meridionali, e vigilanza sugli enti collettivi nelle provincie ex-pontificie - Retribuzioni, compensi per studi e lavori compiuti da impiegati di ruolo e straordinari (<i>Spesa obbligatoria</i>) »		3,000
	Totale . . . L.	<u>152,180</u>

Diminuzioni di stanziamento.

» 3. Ministero - Indennità di residenza in Roma al personale di ruolo ed alla categoria transitoria degli ufficiali d'ordine e di scrittura e del personale straordinario (<i>Spese fisse</i>) »	1,500
» 28. Stipendi agli ispettori dell'agricoltura e dell'insegnamento agrario (<i>Spese fisse</i>) »	1,500
» 38. Concorso nelle spese d'impianto delle scuole pratiche e speciali di agricoltura, secondo le disposizioni della legge 18 luglio 1898, n. 4460 e dell'articolo 12 della legge 6 giugno 1885, n. 3141, serie 3 ^a »	2,500
	<u>5,500</u>
<i>Da riportarsi</i> . . . L.	5,500

	Riporto . . . L.	5,500
Cap n. 42.	Sussidi e incoraggiamenti a Consorzi agrari di acquisto, di produzione e di vendita »	12,000
» 44.	Incoraggiamento per la produzione mulattiera . . . »	2,000
» 53.	Classi agricole - Sussidi per diminuire le cause della pellagra, incoraggiamento e premi per istituzioni di assistenza e previdenza mutua e cooperativa . . . »	30,000
» 55.	Classi agricole - Sussidi e incoraggiamenti a cooperative di consumo e ad altre istituzioni, che tendono a migliorare le condizioni dei lavoratori dei campi. »	5,000
» 61.	Idraulica agraria, premi e sussidi per irrigazioni, bonificazioni e fognatura - Studi relativi, acquisto di macchine idrovore ed altri apparecchi elevatori - Studi sul regime dei fiumi »	1,000
» 64.	Razze equine - Spese generali, rimonta, medicinali, ferrature, selleria ed altre spese inerenti, esposizioni, concorsi e trasporti. »	40,000
» 67.	Insegnamento nell'Istituto forestale di Vallombrosa - Personale (<i>Spese fisse</i>) »	1,000
» 73.	Spese per l'applicazione della legge forestale e della legge sui beni incolti dei comuni; locali, mobili, casermaggio, armi, munizioni, cavalli, trasporti, industrie forestali »	6,900
» 75.	Stipendi ed indennità al personale di custodia dei beni ademprivili nell'isola di Sardegna e dei tratturi del Tavoliere di Puglia (<i>Spese fisse</i>) »	4,000
» 77.	Miniere e cave - Stipendi ed indennità al personale minerario (<i>Spese fisse</i>) »	3,000
» 84.	Servizio geodinamico e meteorologico - Personale (<i>Spese fisse</i>) »	2,000
» 92.	Personale di vigilanza degli istituti di credito e di previdenza - Stipendi (<i>Spese fisse</i>) »	10,000
» 101.	Spese per le inchieste di cui agli articoli 67 e seguenti del regolamento approvato col Regio decreto 25 settembre 1898, n. 411, per la esecuzione della legge 17 marzo 1898, n. 80, sugli infortuni del lavoro (<i>Spese obbligatoria</i>) »	6,000
» 102.	Stipendi agli ispettori dell'industria e dell'insegnamento industriale (<i>Spese fisse</i>). »	1,500
» 103.	Personale degli ispettori dell'industria e dell'insegnamento industriale - Indennità di residenza in Roma (<i>Spese fisse</i>) »	500
» 105.	Museo commerciale di Torino - Personale »	1,080
» 116.	Pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Personale - Stipendi ed indennità fisse per spese d'ufficio (<i>Spese fisse</i>) »	5,700
» 127.	Economato generale - Personale (<i>Spese fisse</i>) »	2,000
	Da riportarsi . . . L.	139,180

	Riporto . . . L.	139,180
Cap. n. 135. Riparto dei beni demaniali, comunali nelle provincie meridionali e vigilanza sugli enti collettivi regolati dalla legge 4 agosto 1904, n. 397 (<i>Spesa obbligatoria</i>) »		3,000
» 145. Tenimento e poderi modello per il bonificamento agrario e la colonizzazione »		9,000
» 157. Sussidi ai facchini inabili delle sopresse corporazioni dei porti di Genova, Ancona e Livorno »		1,000
	Totale . . . L.	<u>152,180</u>

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Se nessuno chiede di parlare, la discussione è chiusa, e trattandosi di un progetto di legge che consta di un solo articolo, si voterà poi a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora si procederà all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge oggi approvati per alzata e seduta.

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

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i signori senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari procedono allo spoglio delle urne).

Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate (N. 23-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate ».

Prego l'onor. ministro dei lavori pubblici di dire se accetta che la discussione si apra sul progetto di legge dell'Ufficio centrale.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.

Accetto che la discussione si apra sul progetto di legge dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Taverna di dar lettura del progetto quale fu modificato dall'Ufficio centrale.

TAVERNA, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 23 bis).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto è l'onor. senatore Carta-Mameli, al quale do facoltà di parlare.

CARTA-MAMELI. Signori senatori. In una celebre commedia francese, dello scorcio del secolo decimottavo, è detto: che a Madrid, in quell'epoca, si poteva parlare di tutto salvo che dell'autorità, della religione, di politica, di morale, degli alti funzionari, delle corporazioni in credito, degli spettacoli, compreso il teatro dell'Opera, e di qualunque persona avente rapporto con qualsiasi cosa. Come vedete, le eccezioni erano molte, indubbiamente molte.

Oggi nel Senato ci troviamo in migliori condizioni di quelle in cui si trovava Madrid nel 1784. Oggi noi possiamo parlare di tutto. Cioè di tutto? Piano: di una cosa non possiamo parlare. Possiamo parlare, a nostro agio, della separazione di Stornara da Stornarella, e di tanti altri di questi argomenti, che hanno anche la loro relativa importanza, ma non interessano tutto il Paese; ma del problema formidabile dell'esercizio di Stato delle ferrovie, pare che non possiamo parlare.

Si presentò una legge organica sull'esercizio di Stato, poi questa legge sparì e in sua vece apparve una leggina di stralcio.

Prevedo la risposta dell'onor. ministro, e metto, come si suol dire, le mani avanti. Noi abbiamo votata (l'ho votato anch'io) quella leggina perchè in quel momento una suprema necessità politica imponeva che ciò si facesse. Di fronte alla sedizione dei ferrovieri, bisognava affermare senz'altro l'alta autorità dello Stato, e bisognava armare il Governo di mezzi più

efficaci per vincere i colpevoli conati di una minoranza faziosa a danno della collettività.

Ma si disse allora (non si disse in Parlamento, ma si disse da persone autorevoli): abbiate pazienza: potrete discutere sull'esercizio di Stato entro il mese di maggio, nel mese delle rose. Maggio passò ed allora si disse: vedrete; si discuterà il grave argomento nel mese di novembre, nella stagione dei crisantemi (*si ride*), fiori melanconici...

DI MARZO. E della caduta delle foglie.

CARTA-MAMELI ... Sì, anche della caduta delle foglie.

Io mi rivolgo alla cortesia dell'onor. ministro pregandolo di darmi l'assicurazione che, almeno nel novembre prossimo, potremo con tutta tranquillità discutere questo problema.

Cotesta domanda gli faccio perchè si buccina (ciò che del resto non credo) che le cose andranno in modo che non se ne potrà parlare mai sul serio e lungamente. Io invece penso: essere questa materia troppo importante perchè non se ne discorra in epoca prossima, ponderatamente e con tutta calma.

Ma questa è una escursione nel terreno dell'esercizio di Stato; non una sinfonia all'odierna discussione. Oggi ci dobbiamo occupare di uno stralcio del disegno di legge sulla costruzione e sul servizio delle ferrovie, legge che modifica le disposizioni concernenti le ferrovie, che sono stabilite nella vigente legge sulle opere pubbliche. Presentata, su questo stesso argomento, una legge organica al Senato, l'Ufficio centrale se ne occupò con amore, e con la nota sua competenza, e l'egregio relatore, il senatore Casana, scrisse una relazione veramente magistratale della quale gli faccio sinceri complimenti, perchè restai veramente ammirato del suo lavoro. Ma quando già era distribuita la relazione, questo disegno di legge organica si rimpiaffò, e venne fuori una legge di stralcio, che è quella che oggi ci sta dinanzi.

Principio col dire che in complesso questo disegno di legge io l'approvo. Potrò essere discordante in qualche punto, ma nel complesso l'approvo.

La legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche era una buona legge, e rispondeva alle condizioni del tempo. Ma ora; dopo 40 anni, è invecchiata, specialmente nella parte riguardante le ferrovie. È invecchiata perchè i me-

ravigliosi progressi tecnici, i miglioramenti ingegnosamente studiati nella parte amministrativa, permettono oggi procedimenti che allora non si potevano prevedere. Venne la legge del 27 dicembre 1896, la quale in qualche parte, riparò alla insufficienza di quella legislazione oramai invecchiata, inquantochè disciplinò l'esercizio economico delle ferrovie. Però neanche questa legge del 1896 non è completa, e la necessità di una nuova legge si faceva realmente sentire.

Mentre nella vecchia legge del 1865, non si fa distinzione che fra ferrovie pubbliche e private, il disegno che ora è sottoposto ai suffragi del Senato distingue le ferrovie pubbliche in principali, e secondarie. Sono principali quelle di maggiore importanza e secondarie quelle d'importanza minore. Poi suddivide le secondarie in secondarie propriamente dette e locali, mandando ai regolamenti il determinare siffatta suddivisione secondo il grado di importanza della linea. Forse sarebbe sufficiente la divisione in ferrovie principali e secondarie, perchè con le suddivisioni non si sa dove si va a finire.

Una delle principali disposizioni poi — che è un'utilissima innovazione — è quella che ammette che le ferrovie secondarie possano scorrere su strade ordinarie. Una disposizione in questo senso l'avevamo già nell'art. 16 della legge del 27 luglio 1879, ma solo per certe determinate strade ferrate complementari. La successiva legge del 27 dicembre 1896 — che ho citata dianzi — fece un passo indietro, in quanto che limitò il passaggio solo su qualche tratto delle strade ordinarie.

Il disegno di legge che abbiamo ora in esame consente, con la debita cautela, il passaggio sulle strade ordinarie, anche per tutto il percorso, delle strade ferrate secondarie.

E un'altra disposizione di questo disegno di legge reputo commendevole. Mentre la legge del 1896 riconosceva grandi facoltà nell'ente proprietario dei tratti di strada occupati dalle ferrovie e lo faceva alla scadenza della concessione (art. 25) comproprietario anche della ferrovia, la legge ora proposta, più giuridicamente, impone una servitù legale. L'ente proprietario non può opporsi a tale servitù. Esso ha diritto ad essere compensato delle maggiori spese di manutenzione, ma non potrà affacciare diritti

di comproprietà; e questo mi pare giusto e savio provvedimento. In complesso, ripeto, le disposizioni di questo disegno di legge mi hanno soddisfatto.

Ora però dovrò trattare di una questione che mi ha colpito, leggendo il penultimo capoverso dell'art. 5 del progetto di legge ministeriale e 8 dell'Ufficio centrale.

È noto che la legge sulle opere pubbliche stabilisce le distanze nelle quali è consentito ai proprietari dei beni confinanti con la linea, di fabbricare, aprire fossati, piantare alberi e via dicendo; e con l'art. 239 dà la facoltà di ridurre tali distanze, a chi? Al Ministro dei lavori pubblici, siano o no, le linee esercitate dallo Stato, il ministro provvede, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Or bene, il disegno ministeriale stabiliva che la facoltà di ridurre le distanze, quando si tratta di ferrovie esercitate dallo Stato, spetta al direttore generale delle ferrovie di Stato, il quale deve provvedere, sentito chi? Il Comitato d'amministrazione di esse ferrovie.

A me pare che queste disposizioni sieno contrarie ai principii del nostro diritto pubblico. Questi provvedimenti, il ministro li fa *iure imperi*, non *iure gestionis*. E allora chi deve provvedere? Evidentemente chi può e deve esercitare il diritto, cioè il ministro. E chi deve sentire il ministro? Quel supremo consesso tecnico, che la legge ha posto ai suoi fianchi perchè gli dia consiglio in materia tecnica.

Aggiungo che la disposizione, onde si discorre, è anche grave come segno di una tendenza che potrebbe condurre a pericolose conseguenze. Onde io penso che l'Ufficio centrale, proponendo la soppressione del rammentato capoverso dell'articolo del testo ministeriale, ha fatto opera utile, e spero che anche l'onor. ministro consentirà in questa soppressione. Senza di questa si viene ad una confusione di competenze e di attribuzioni, e si mette in imbarazzo anche il direttore generale della importante azienda industriale che è l'esercizio ferroviario di Stato.

E non mi dilungo di più su questo punto. Una menda che trovo nel progetto, sia nel testo ministeriale che dell'Ufficio centrale, è che non si disciplina affatto la materia tramviaria. È vero che questa è contemplata nella legge

del 27 dicembre 1896; ma anche quella legge è incompleta e bisognerebbe fosse ritoccata.

Ormai la distinzione tra ferrovia e tramvia va sparendo. La caratteristica principale di una ferrovia quale era? La sede propria. Ora le ferrovie secondarie non sono tenute più ad avere sede propria; e però la caratteristica principale se ne va, e bisognerebbe quindi provvedere a non porre una classe di ferrovie in una condizione privilegiata; e su questo punto richiamo l'attenzione del ministro. Intendo che non si può improvvisare una serie di disposizioni, di siffatto genere; ma intanto si potrebbe studiare la questione, che merita davvero diligente studio.

E pongo termine, per ora, al mio dire, salvo a tornare a chiedere la parola su qualche articolo.

Intanto prego l'onorevole ministro di badare a un sintomo inquietante. Lo Stato non ha ancora in mano l'esercizio ferroviario, e già si parla di estendere la riduzione delle tariffe-viaggiatori, ossia del prezzo dei biglietti, quasi che ormai l'Italia non viaggi quasi tutta a prezzo ridotto, o anco gratuitamente.

Io spero che l'onor. ministro tenga fermo sin da questi primi momenti: *principis obsta*.

Si domanda una riduzione di tariffe fantastica; si domandano dei treni che evidentemente correranno a perdita con danno finanziario dello Stato, e senza un corrispondente utile economico del Paese.

Come si vede, l'alba che si presenta è piuttosto fosca. Badi, onorevole ministro, d'impedire che essa sia foriera di un giorno funesto.

Io non vorrei che si potesse dire con giustizia in Italia ciò che disse il relatore del bilancio delle ferrovie di Stato del Belgio due anni or sono, in una relazione ricordata in un mirabile discorso che il ministro francese Rouvier pronunciò alla Camera dei deputati nel gennaio 1902:

« Coll'esercizio di Stato si considera il denaro di tutti, come denaro di nessuno ». (*Benissimo*).

PRESIDENTE. Ha la parola il senatore Visocchi.

VISOCCHI. La necessità di estendere a tutte le nostre provincie il beneficio dei rapidi e facili trasporti delle strade ferrate è ora più che mai sentito. Le popolazioni con reiterati sforzi si ingegnano di provvedere alla costruzione di ferrovie locali mediante i sussidi concessi dalle

leggi vigenti, ma raramente vi riescono. I membri del Parlamento sollecitano il ministro a concedere sussidi maggiori. In molti punti si cerca di supplire a questo desiderio di rapide e comode comunicazioni mediante il servizio pubblico di automobili. Ma questa a me sembra una soluzione illusoria, perchè con le automobili non si attua nessuno dei mezzi che le ferrovie adoperano per agevolare il percorso, non la diminuzione delle pendenze perchè esse vanno sulle strade ordinarie, non la diminuzione di attrito perchè non usano guide di ferro, non infine l'utile impiego di forza meccanica a buon mercato, perchè esse adoperano motori a petrolio o benzina, materie presso di noi gravate di un'altissima tassa di entrata. E però, a mio avviso, la soluzione che si tende a dare alla agevolezza delle comunicazioni mediante il servizio di automobili è erronea e non sarebbe da incoraggiarsi.

Ma oltre delle dette manifestazioni il cresciuto e sentito bisogno di comunicazioni ferroviarie è evidentissimo e riconosciuto indispensabile, da chiunque si occupi per poco di industria o di agricoltura. Le industrie sono dalla concorrenza spinte ed obbligate alla grande produzione e questa non può svilupparsi coi mezzi di trasporto delle strade ordinarie e quindi le industrie languiscono e si spengono là dove mancano le ferrovie.

L'agricoltura del pari è incessantemente spronata ad accrescere i suoi prodotti. Anche il generale desiderio di poter sopprimere i dazi sui grani, non può essere soddisfatto se non ricavando dai terreni larghe produzioni, ma per ottenere queste occorrono facilità di importazione di materie fertilizzanti e di esportazione di prodotti. Quando, signori, si pensa che per caricare o scaricare un vagone da 10 tonnellate, che oggi è una delle portate più discrete, occorrono 10 carretti con 20 buoi, o 20 cavalli, apparisce assai chiaro che le strade ordinarie non sono più un mezzo sufficiente ed adeguato a sviluppare l'industria e l'agricoltura moderna.

Tutti i Governi che si succedono promettono di voler compiere l'uno dei più proficui e lodevoli scopi, quello del miglioramento economico del Paese e dell'incremento della pubblica ricchezza; da qualche tempo in quà promettono di volere, in ispecial modo, attendere al solle-

vamento della parte meridionale ed insulare d'Italia per eguagliarla nella ricchezza e nell'industria all'alto grado in cui sono le altre provincie italiane. Ma questi nobilissimi intenti non possono conseguirsi ad un tratto quando si vuole, bisogna prepararli da lunga mano e con grande discernimento; ed uno dei mezzi più efficaci, ed ora meglio appropriati, è appunto il promuovere la costruzione delle ferrovie locali.

Rare sono le ferrovie nelle provincie meridionali, e queste furono costruite collo scopo piuttosto di raggiungere col minimo e più facile percorso centri importanti, anziché per servire l'industria o la produzione del paese; le stazioni e fermate lontane dagli abitati alcuna volta mancano dove potrebbero raccogliere maggiori trasporti, e quindi avviene che l'esercizio di queste ferrovie è passivo, e nel bilancio dello Stato è scritta ogni anno una spesa per compensare questi esercizi in perdita. Oh quanto gioverebbe convertire queste somme relative a perdite d'esercizio in tanti sussidi alle ferrovie locali! Queste porterebbero tali correnti di commercio e di maggior traffico nelle ferrovie esistenti, che il *deficit* negli esercizi cesserebbe, ed in pari tempo si farebbe il vantaggio delle popolazioni e quel tal miglioramento economico che ci proponevamo di raggiungere.

Io voglio sperare che la mente illuminata dell'onor. ministro dei lavori pubblici, che trova certo larga corrispondenza nei dotti e progrediti ministri delle finanze e del tesoro, contribuirà efficacemente al benessere economico del nostro Paese mediante un largo e rapido sviluppo di ferrovie minori, e d'interesse locale.

Le altre nazioni hanno largamente provveduto a ciò. L'Italia, in questo, è rimasta sola indietro. È vero che molto ebbe da fare, ma è vero altresì che da qualche tempo non attende più al compimento della sua rete ferroviaria con quello zelo che l'importanza del fatto richiederebbe.

Venendo ora al disegno di legge che ci sta dinanzi, esprimerò anzitutto la mia gratitudine all'Ufficio centrale, che con grande amore procurò la preparazione del primo progetto ed ora ha notevolmente migliorato il secondo che è in discussione. Non si è tratta alcuna utilità dal lavoro notevole che erasi fatto nello studio

del primo disegno di legge. Su di esso l'Ufficio centrale e l'egregio relatore senatore Casana avevano preparato tale cordinamento in un sol testo di tutte le disposizioni sparse nelle diverse leggi esistenti sulle ferrovie di secondaria importanza che era veramente stimabile e desiderato servizio.

Io non posso ricordare senza rincrescimento che quel lavoro sia stato messo in non cale, per affidare in avvenire l'incarico a Commissioni le quali, non senza costo, rifaranno o lo stesso, o men bene. Ma, ad ogni modo le cose sono oramai così, ed io prendo ad esaminare alcune disposizioni di questo disegno di legge, le quali più hanno colpito la mia attenzione.

La prima è la nuova disposizione di poter concedere un sussidio chilometrico anche alle ferrovie che saranno in tutto o in parte installate sulle strade ordinarie. L'oratore che mi ha preceduto oggi ha lodato il Governo di avere introdotto questa disposizione. Io ne dò lode al nostro Ufficio centrale che propose questa disposizione come aggiunta al disegno di legge primo e ringrazio l'onorevole ministro che l'ha accettata volentieri nel presente disegno di legge.

Questa disposizione se da un lato agevola le costruzioni di ferrovie minori, dall'altro lato giova anche molto all'erario, perchè non obbliga, tutti che sentono il bisogno delle ferrovie, a richiedere un sussidio importante e notevole come quello che occorre per fare delle ferrovie in sede propria. Certamente molti si gioveranno di questa disposizione, e con sussidi più discreti potranno giungere allo scopo di fornirsi di ferrovia; è quindi lodevolissima questa disposizione.

Ma poscia io debbo chiedere all'Ufficio centrale ed al ministro la loro favorevole accoglienza ad un emendamento che io debbo presentare all'articolo 19 della Commissione e 16 del disegno di legge, nel quale si parla di alcune diminuzioni di tasse, sotto date condizioni, mentre erano già largamente consentite da leggi anteriori. Gravano sull'esercizio ferroviario delle tasse di bollo di centesimi cinque per ogni biglietto, ed una imposta erariale del 13 per cento sul prodotto dei trasporti a gran velocità e del 2 per cento sul prodotto dei trasporti a piccola velocità.

Di queste due imposizioni fu consentito un alleviamento nella legge 9 giugno 1901 a tutte le ferrovie che avessero adottato il servizio economico ed a tutte le ferrovie concesse all'industria privata.

Ora nell'articolo 19 la riduzione della tassa di bollo è concessa sotto certe condizioni alle quali non mi oppongo; ma l'adozione del servizio economico, che dalla citata legge e da altre posteriori era concessa senza restrizioni alle ferrovie costruite ed esercitate dall'industria privata, è qui subordinata al fatto che se vi esiste una ferrovia di Stato, che congiunga i medesimi punti, ed in essa non siasi adottato il servizio economico, questo non può essere concesso alla ferrovia privata.

Ora questa condizione a me pare molto nociva, perchè in alcune ferrovie principali io penso che l'esercizio economico non sarà adottato giammai, e quindi sarà negato alle ferrovie private che toccano i medesimi punti l'esercizio economico che è tanto favorevole alle popolazioni ed al prodotto.

Prendo un esempio per spiegare meglio il mio pensiero: la Napoli-Reggio che partendo da Napoli tocca, passando, Valle di Pompei. Ora si è costruita una ferrovia locale sussidiata che da Napoli conduce a Valle di Pompei. È naturale che nella linea principale Napoli-Reggio non si adotterà mai il servizio economico, e secondo l'articolo 19 la ferrovia Napoli-Valle di Pompei, ferrovia a sezione ridotta, locale, concessa all'industria privata non potrà adottare nemmeno essa il servizio economico non adottato dalla ferrovia principale dello Stato. Non mi pare che ciò sia lodevole cosa, e però io chiederò che sia soppresso quell'inciso che in quell'articolo include questa necessità.

Inoltre in nessun articolo si tiene ragione delle diminuzioni di imposte erariali che era concessa dalle leggi 1901 e 1902; e a me pare ragionevole che quei vantaggi e quelle diminuzioni di imposte che si trovano già concessi da quelle leggi non debbano esser messi in dubbio dalla legge attuale, se non erro indirizzata ad agevolare la costruzione delle ferrovie minori. Infine in questo medesimo articolo 19 vi è una disposizione per la quale quando queste ferrovie locali, mediante l'adozione del servizio economico, ottengano un aumento di

prodotto, debbano pagare allo Stato il 10 per cento del maggior prodotto ottenuto.

Questa è una disposizione ingiusta, perchè chi ha costruito ed esercita una ferrovia ha il diritto di far suo tutto ciò che guadagna servendo bene ed a buon mercato il pubblico e non vi è ragione per cui lo Stato possa imporgli una nuova gravezza così di straforo ed io prego perciò l'onorevole ministro di consentire che questo comma c) dell'articolo 19 sia soppresso.

Questi emendamenti raccomando alla benevole attenzione dell'Ufficio centrale e del ministro. Ed ora un'ultima raccomandazione debbo fare al ministro.

In un altro disegno di legge presentato alla Camera dei deputati, riguardante la costruzione delle ferrovie complementari, il precedente ministro aveva posta una disposizione, mercè la quale si costituiva un ente bancario, avente lo scopo di agevolare ai promotori delle costruzioni di queste ferrovie la parte più ardua, quella di trovare i capitali necessari, e questo lo si faceva in modo assai conveniente non solo per i costruttori, ma anche per l'erario. I sussidi chilometrici eran convertiti in altrettanti pagamenti in conto di azioni, che lo Stato acquistava, e per le quali poteva in date occasioni partecipare agli utili della costruzione medesima. Era questa una utilissima istituzione giacchè è nota da un lato l'enorme difficoltà che si incontra da noi nel trovare capitali per le costruzioni ferroviarie, mentre d'altro lato molti capitali cercano investimento e non è facile trovarlo. Non manca quindi che un ente che metta in relazione queste due tendenze e con utilità scambievolmente fra loro; e questo mi pareva che nel detto disegno di legge era istituito con solide basi e con molta sorveglianza governativa per accrescerne la regolarità ed il credito.

Ma disgraziatamente l'onor. ministro pare che abbia desiderato di fare nuovi studi sopra questa istituzione, e ha desiderato che fosse stralciata dalle altre disposizioni di quel disegno di legge e fosse messo da banda.

L'onor. ministro ha promesso che ripresenterà quella proposta, in un disegno di legge apposito, ed io gli fo viva preghiera di voler mantenere questa sua promessa, perchè veramente grandissimo ne è il bisogno. Capitali interni alle costruzioni di ferrovie non accor-

rono; i capitali esteri vengono raramente a prendere il fiore delle concessioni, ed il resto rimane in assoluto abbandono, ed è urgente portare rimedio a ciò confortando l'intervento di capitale interno in queste costruzioni ferroviarie.

Mi auguro che l'onor. ministro non indugerà a fare questi studi per ripresentare questo disegno di legge nel più breve tempo possibile, e spero che vorrà darmi assicurazione in proposito.

Onorevole ministro: grande compito le fu dalle attuali circostanze affidato, di ordinare l'esercizio di Stato delle ferrovie in modo che esso non porti al Paese quei danni che da molti si temono. Comprendo che ella si senta da questo interamente assorbito, ma quello che io richiedo, cioè il favore alle costruzioni di ferrovie locali è tanto connesso col primo problema, che non deve esser nè grave nè discarcurar la soluzione anche di questo secondo, pur tanto urgente e tanto propizio ad aiutare il buon esito del primo.

Io le auguro, onorevole ministro, che le forze del suo ingegno e la sua larga coltura abbiano l'onore di lasciare alla patria nostra due onorati ricordi della sua presenza in questo Ministero: esercizio di Stato delle ferrovie bene costituito; ferrovie locali largamente costruite. *(Bene)*.

COLOMBO. L'onorevole Carta-Mameli ha detto che in questo disegno di legge non appare alcuna distinzione fra ferrovie secondarie su strade ordinarie e tramvie, ed ha osservato come in realtà questi due mezzi di comunicazione si possono ritenere identici, benchè, a tenore delle leggi in vigore dovrebbero essere trattati diversamente. Io mi permetto di sviluppare brevemente questo tema, presentando anche una aggiunta all'articolo 11, per cercare di attenuare le discrepanze alle quali fu accennato.

La legge vigente distingue le ferrovie in tre classi:

Ferrovie principali, ferrovie economiche e tramvie.

Nel disegno di legge che stiamo esaminando non sono più contemplate le tramvie; la classificazione si fa tra ferrovie principali e ferrovie secondarie, che corrispondono alle ferrovie economiche della legge vigente; senonchè,

per la prima volta queste ferrovie secondarie sono divise anch'esse in due classi: ferrovie secondarie su sede propria; ferrovie secondarie sopra strade ordinarie; mentre nella legge vigente ciò che distingue le ferrovie economiche dalle tramvie, è appunto il fatto di essere o no collocate in sede propria.

Di tramvie, infatti, il disegno di legge che stiamo esaminando non parla che per incidente nell'articolo 7, e soltanto per accollare ai concessionari di tramvie a trazione meccanica certi obblighi menzionati nei due articoli precedenti, 5 e 6. Ora io devo osservare che in realtà ci sono differenze notevoli di trattamento fra le ferrovie secondarie, messe sopra strade ordinarie, e le tramvie. Ci sono differenze di indole fiscale sulle quali non voglio entrare a parlare, e vi è la differenza essenziale della sovvenzione.

Le ferrovie secondarie possono essere sovvenzionate, mentre invece le tramvie, le quali non sono concesse dal Governo, non hanno sovvenzione.

Vi può essere forse un'altra differenza essenziale sulla quale non oso pronunciarmi, perchè desidererei che il signor ministro avesse la cortesia di darmi una spiegazione.

Nell'art. 2 è detto che: « Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato concede di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva ecc. ecc. ».

Ora io vorrei domandare all'onor. ministro se questa disposizione si deve interpretare nel senso che lo Stato possa concedere delle ferrovie secondarie con sede sulle strade ordinarie sulle quali esista già una tramvia: delle ferrovie, cioè, che facciano concorrenza, ossia uniscano gli stessi estremi delle tramvie esistenti.

Se così fosse, io troverei in ciò un altro argomento contro la classificazione a parte delle tramvie, in confronto delle ferrovie secondarie con sede su strade ordinarie; ma, ripeto, non suppongo che questa disposizione si debba, in via assoluta, interpretare in questo modo.

Finalmente c'è un'altra differenza molto essenziale essa pure; ed è quella della velocità.

L'art. 11 del progetto dell'Ufficio centrale dice che le ferrovie secondarie le quali hanno sede propria, possono arrivare fino alla velocità di 60 km. se munite di freno continuo ed a 45

se hanno freni ordinari. Poi dice: « Per i tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa non deve in nessun caso essere superiore a 40 km. all'ora quando i treni siano muniti di freni continui; altrimenti non deve essere superiore a 25 km. ».

Dunque 40 km. coi freni continui e 25 quando non ci sono. Ora le tramvie hanno limiti diversi: 30 km. se i treni hanno freni continui, 20 se non li hanno.

Ora, dal punto di vista puramente tecnico, cioè del materiale, della trazione, dell'esercizio in sostanza, e nei riguardi della pubblica sicurezza, credo che non vi siano oramai differenze essenziali fra le ferrovie secondarie, con sede su strade ordinarie, e le tramvie. Questo disegno di legge porrebbe dunque la questione sotto un punto di vista nuovo; vale a dire: dal momento che si ammettono ferrovie economiche o secondarie anche con sede su strade ordinarie, si viene a confonderle per ciò solo con le tramvie, le quali hanno appunto questo distintivo, per il quale erano distinte nella legge vigente dalle ferrovie economiche. E difatti, motore, carrozze, carri e tutto il materiale fisso e mobile sono per le une e per le altre perfettamente assimilabili. Quanto ai freni continui non c'è nessuna differenza tra quelli applicabili alle ferrovie e quelli applicabili alla tramvie. Per questi motivi pare a me che non ci sia più una ragione di fare una differenza fra i due sistemi di trasporto nei riguardi della velocità, considerando che questa differenza non è di piccola importanza nelle sue conseguenze. Voglio supporre che l'art. 2 del quale ho già parlato non si debba interpretare nel senso che possa lo Stato normalmente concedere una ferrovia secondaria sopra strade ordinarie che faccia concorrenza a una tramvia esistente; ma che le prime possano far concorrenza alle seconde pel fatto della maggiore velocità, è evidente. Quando fra due dati punti vi ha da una parte una tramvia e dall'altra una ferrovia secondaria collocata in tutto o in parte sopra strade ordinarie, è chiaro, dico, che la linea la quale offrirà una velocità maggiore, e quindi un percorso più rapido, sarà in generale preferita.

Dunque, torno a ripetere, io non credo che l'onor. ministro troverà fuori di luogo che io

lo preghi di unificare le ferrovie secondarie con sede stradale, e le tramvie, almeno da questo punto di vista, ed è perciò che io mi permetterò di presentare all'art. 11 questa aggiunta:

« Eguale limiti di velocità s'intendono estesi anche alle tramvie a trazione meccanica ».

E non ho altro da dire.

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

Intanto prego l'onorevole Colombo a voler far pervenire alla Presidenza la sua modificazione.

MELODIA. Ho chiesto di parlare per rivolgere all'onorevole ministro ed all'egregio relatore dell'Ufficio centrale una modesta interrogazione, sperando che con le loro parole vogliano dissipare un dubbio che potrebbe affacciarsi, leggendo questo disegno di legge.

Possono, o meglio debbono le disposizioni stabilite da questa legge per la costruzione delle ferrovie secondarie mutare quelle previste da altre leggi speciali? Per rendere più chiara la mia idea dirò a che alludo.

Tutti ricordano quella legge che col plauso di tutta Italia fu promulgata in favore della Basilicata, legge che fu detta il testamento politico dell'onorevole Zanardelli. In quella legge è prevista la costruzione di alcune linee ferroviarie, ed è detto tassativamente che la sovvenzione di L. 7500 al chilometro è accordata a quelle linee, anche se in parte siano costruite sulle strade ordinarie; invece l'ultimo capoverso dell'art. 3 dell'attuale disegno di legge dice così:

« Nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie », ecc.

Chiaramente si vede come queste disposizioni siano in aperta contraddizione.

Là la sovvenzione è sempre eguale, stabilita dalla legge in L. 7500 al chilometro, per quelle linee, siano impiantate su sede separata, siano costruite sopra strade ordinarie; in questa legge invece la sovvenzione muta a seconda della differenza dell'impianto.

Mi auguro che le risposte dell'onorevole ministro e dell'Ufficio centrale varranno ad assicurare che nessuna mutazione per effetto di questa legge sarà fatta a detrimento di quelle popolazioni, che aspettano con ansia da diversi

anni l'esecuzione d'una legge presentata con grande entusiasmo e con grande volontà di attuarla, ma la cui attuazione per effetto delle cose, sventuratamente è ancora di là da venire.

E, giacché ho parlato delle ferrovie previste da quella legge, rivolgo un'altra preghiera alla cortesia dell'onorevole ministro. Nell'art. 60, della legge sui provvedimenti per la Basilicata, la prima ferrovia della quale si parla è così descritta:

« Grumo - Matera - Ferrandina - Pisticci - Valle della Salandra - Valle del Sauro - Armento - Valle dell'Agri - innesto con la Sici-gnano - Lagonegro, utilizzando eventualmente, con interposizione di terza rotaia, le ferrovie esistenti nei tratti Bari - Grumo - Ferrandina - Pisticci ».

Ora questa lunga enumerazione di paesi e di luoghi può essere un'idealità ferroviaria, ma non certo una linea, poichè essa è divisa in due tronchi del tutto distinti. Da un lato vi è la linea Ferrandina-Grumo, che allaccia l'Adriatica alla Potentina, che ha per iscopo di congiungere tutto il versante orientale della Basilicata al porto di Bari, porto naturale ed antico di quella parte della Lucania; dall'altro lato una linea che da Pisticci giunge sino alla Calabria. Queste due diverse ferrovie sono unite nella legge solo perchè essendo entrambe a sezioni ridotta, vi è una disposizione che stabilisce un terzo binario sulla ferrovia ora esistente Ferrantina-Pisticci.

Per queste ragioni io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli crede che non possa darsi la concessione che all'intera linea, così come è descritta nella succitata legge, o se, come io spero, egli è di avviso che potrà darsi la concessione quando la richiesta è fatta per un tronco completo, che congiunga due ferrovie in esercizio. Queste sono le preghiere che io rivolgo all'onorevole ministro, associandomi alle parole, con le quali finiva il suo bel discorso il mio amico senatore Visocchi, dicendo che io auguro all'onorevole Ferraris che il suo nome possa anche associarsi all'esecuzione completa della legge sulla Basilicata. (*Bene*).

CASANA, *relatore*. Per togliere di mezzo innanzi tutto la mia persona in quanto si avrà da dire dopo, io comincio col ringraziare i senatori Carta-Mameli e Visocchi, i quali ebbero

parole molto gentili a mio riguardo. Evidentemente essi accennarono all'opera del relatore, per lodare l'Ufficio centrale, e quindi all'Ufficio centrale io riversono gli elogi che si vollero benevolmente rivolgere a me.

Entrando ora in materia, il senatore Visocchi ha detto con molta ragione della relazione che vi è tra i mezzi di trasporto e lo sviluppo della produzione nel paese. Tutte le leggi che toccano alla materia ferroviaria sono elementi i quali contribuiscono direttamente o indirettamente a questo sviluppo della produzione paesana, che è il fine massimo al quale si deve mirare; giacchè questa maggior produzione vuol dire prosperità economica, vuol dire ricchezza, vuol dire vita del paese stesso. E quando si parla di facilità di comunicazioni essa deve evidentemente essere contemplata tanto rispetto alle persone quanto rispetto alle merci; non è meno utile allo sviluppo economico del paese la possibilità per coloro, che a questo sviluppo economico portano il contributo della loro intelligenza e della loro opera, di trasportarsi con facilità e con spesa limitata da un punto all'altro, di quanto sia il fatto per cui la materia prima possa con poco aggravio essere portata ai luoghi di manipolazione industriale, ed il prodotto manufatto ai luoghi di consumo.

Per questo motivo tutta l'attenzione del legislatore deve essere rivolta tanto alle ferrovie quanto alle tramvie, e persino al più modesto mezzo di comunicazione che ora va sorgendo, all'automobile. Senza alcun dubbio l'automobile non sarà, almeno presumibilmente per ora, che un mezzo di maggiore facilitazione di comunicazione di persone, ma l'avvenire dirà sino a qual punto esso possa invece concorrere anche al rimanente.

Nel problema delle grandi comunicazioni, si è passati naturalmente per una serie di fatti, di considerazioni e di disposizioni legislative le quali sono la conseguenza della marcia stessa dello sviluppo meccanico e della familiarità ogni giorno maggiore delle popolazioni colle conseguenze di questo sviluppo meccanico; e quindi quando si cominciò ad applicare la vaporiera su strade ferrate, il primo pensiero fu che un sistema così imponente, e considerato pericoloso, dovesse essere circondato da grandi ed innumerevoli cautele, che sono compendiate nella legge del 1865 (allegato F), la quale

inoltre considerò le ferrovie come cosa di carattere prettamente industriale da svolgersi a base di tornaconto col concorso di mezzi finanziari potenti.

Tutta la legislazione nostra ferroviaria, che pure a suo tempo ha reso grandi servigi è stata inquinata da quelle idee dominanti, sproporzionate ed in contrasto con quel che di mano in mano andava svolgendosi in altri paesi e tentava di svolgersi anche nel nostro. Altrove le *light-railways* dell'Inghilterra, *les Chemins de fer locaux* della Francia e del Belgio, i *localbahnen* e *kleinbahnen* dell'Austria e della Prussia andarono svolgendosi man mano con caratteristiche che si plasmavano alla realtà delle condizioni locali dove esse erano costruite e alla realtà dello sviluppo economico che si poteva presumere per quelle località. Da noi purtroppo si rimase sempre sotto l'incubo della grave legge del 1865, e sotto l'esigenza dell'amministrazione, la quale, dovendo attenersi alle leggi esistenti nè avendo la facoltà di modificarle, finiva per soffocare involontariamente lo sviluppo di comunicazioni ferroviarie ispirate a concetti più facili, più adattabili alle condizioni vere delle cose.

In questo senso deve essere senza dubbio molto bene accolto lo sforzo che da parte del Governo si è fatto per venir finalmente a stabilire una legislazione la quale permetta lo sviluppo delle ferrovie, come le diverse condizioni delle località e come le condizioni economiche e le possibilità di profitto del servizio in quelle località possono consigliare.

È in questo senso che il Gabinetto precedente aveva già presentato il progetto 23; e attualmente l'onor. ministro ha presentato il progetto 23 bis. Evidentemente sarebbe stato desiderabile (e questa convinzione l'Ufficio centrale ha dimostrata con l'opera sua, a proposito del progetto di legge 23, e gli onor. senatori Carta-Mameli e Visocchi dichiararono di concordare in questo pensiero) che le circostanze avessero potuto permettere di stabilire definitivamente una legislazione ferroviaria completa, la quale, mentre venisse a corrispondere allo stato attuale delle cose, avesse per di più in sé quella adattabilità agli sviluppi ulteriori che l'esempio di quanto è avvenuto dal 1865 ad oggi, ci ha indicato necessario di tener presente. L'Ufficio centrale aveva dato opera in questo senso, ma gli egregi colleghi sanno che sono sopravve-

nuti importanti avvenimenti; essi fanno pesare sull'onor. ministro dei lavori pubblici tale una responsabilità per l'esercizio di Stato, che si deve stabilire col 1° luglio, che fu giocoforza a noi dell'Ufficio centrale di mettere da parte per il momento il pensiero di un progetto più completo e di piegarci dinnanzi alle affermazioni del ministro, il quale, per la nuova responsabilità, ha dichiarato di avere bisogno che sieno approvate per ora le più speciali disposizioni del presente disegno di legge.

L'Ufficio centrale però mantiene la sua convinzione, la quale concorda con quella espressa dagli egregi senatori dianzi nominati; che cioè non si possa più oltre procedere in una materia così importante, col succedersi di provvedimenti legislativi parziali, dei quali molti per giunta sono spesso inclusi in leggi che coi provvedimenti organici non hanno nulla a che fare.

Duole che anche dinanzi all'altro ramo del Parlamento, in un disegno di legge che fu proposto per favorire l'attuazione delle ferrovie complementari, siansi pure incluse delle disposizioni organiche che a suo tempo bisognerà, assieme a questo progetto di legge, trasportare in un testo unico, il quale riunisca tutti i rappresagliamenti legislativi, che riducono la nostra legislazione ferroviaria ad una vera veste di arlecchino.

Questo desiderio l'Ufficio centrale lo ha espresso in un apposito ordine del giorno, cui spero che il ministro ed il Senato vorranno fare buon viso.

Noi abbiamo dovuto esaminare delle disposizioni che s'impongono come urgente necessità; esse tendono a rendere possibile la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, come ho già detto, in correlazione alle condizioni locali, sia orografiche, sia di presunto traffico.

La legislazione precedente, ha detto il senatore Colombo distingueva le strade ferrate in ferrovie principali, ferrovie economiche e tramvie. La legislazione precedente, in verità, contemplava le ferrovie di per sè e queste tutte considerava ad una stregua quasi unica, facendo eccezione con la legge del 1896 per le ferrovie economiche, mentre contemplava a parte le tramvie. Conviene osservare innanzi tutto che se colla sua intestazione la legge del 1896 accennava a voler promuovere le ferrovie eco-

nomiche, difatto invece avvenne che le disposizioni di quella legge erano tali che in nessun modo potevano favorirne lo sviluppo; e così quella parte della legge del 1896 rimase lettera morta. Essa non era vitale, nè vi era in essa proprio nulla che potesse spingere alla attuazione di vere ferrovie economiche; quella parte della legge del 1896 continuava ad essere plasmata ai concetti della legge del 1865.

Si mantenevano infatti l'obbligo dei caselli, tutte le ordinarie esigenze per le stazioni, il telegrafo, con esclusione del telefono, la prescrizione di sede propria, e come regola generale una rigorosa chiusura. La pretesa della sede propria era così accentuata da escludere la sovvenzione anche solo da quei piccoli tratti che per eccezione la legge ammetteva potessero talvolta svolgersi su strada ordinaria. Si può dunque dire che fino ad oggi la nostra legislazione ferroviaria si arrestò alle disposizioni della legge del 1865 con tutti i relativi maggiori aggravii e coll'eccesso di garanzie di quella legge.

Si è osservato: questa legge non regola le tramvie, determina anzi una specie di confusione le ferrovie e le tramvie. Dirò anzitutto che non le regola ed io me ne rallegro personalmente, inquantochè ritengo che le larghe disposizioni della prima parte della legge del 1896 per le tramvie sieno state provvidenziali; e difatti, sotto il regime di quella legge, in quelle regioni dove per fortuna vi è uno sviluppo economico abbastanza vivo da favorire le iniziative private, le tramvie si moltiplicarono, crebbero, e fino ad un certo punto prosperarono. Rimane senza dubbio a tener conto che vi sono altre regioni meno fortunate, dove quel mezzo dovrebbe essere possibile anche per l'avvenire; ma a questo si dovrà provvedere dipoi.

La legislazione precedente aveva dunque già regolato abbastanza la condizione delle tramvie: rimane a dire se è vero, e fino a qual punto, che la legge attuale viene a confondere le ferrovie con le tramvie.

Questa legge considera in modo speciale le ferrovie secondarie ed io spero che l'onorevole Carta-Mameli vorrà rassegnarsi che esse possano nel regolamento essere distinte in due categorie: ma di questo discuteremo a proposito dello speciale articolo. Questa legge contem-

plando le ferrovie secondarie su strade ordinarie viene ad immaginare un mezzo di trasporto ferroviario, il quale nelle sue caratteristiche meccaniche si può giustamente dire che si confonde colla tramvia. Rimangono però due differenze capitali. La ferrovia è concessa dallo Stato, ed essendo concessa dallo Stato resta vincolata a determinate cautele, non solo di sicurezza pubblica, ma di vigilanza generale per la responsabilità che si connette al controllo, che è doveroso pel concessionario.

La concessione delle tramvie, invece, rimane, se nulla si innova, come mi auguro, nelle facoltà degli enti locali, e per esse il Governo non interviene che per quanto concerne la sicurezza pubblica.

La tramvia non gode del beneficio della eventualità di partecipare alle sovvenzioni chilometriche della legge del 1899, ma essa ha per compenso un vantaggio, che io apprezzerei grandemente, e che credo dovrà essere apprezzato in tutte le località dove lo sviluppo economico permette questa estrinsecazione della attività locale, il vantaggio cioè di non essere inceppata nella libertà della sua azione. Per quanto sia spiacevole a dire, massime quando al banco dei ministri è persona di tanto valore e così simpatica quale è l'onorevole ministro Ferraris, sta in fatto che sovente l'ente Governo, per un alto sentimento di responsabilità e di tutela, finisce per fare come i parenti troppo amorosi, che, sia pure per affetto, impediscono ai loro figli il muoversi ed agire liberamente.

Oltracciò di un altro vantaggio godono ora le tramvie, perchè su di esse non pesa l'onere di quelle disposizioni fiscali, che sono il contrapposto delle sovvenzioni che si danno alle ferrovie.

Quanto ho detto costituisce la distinzione che rimarrebbe fra le tramvie e le ferrovie secondarie quando anche queste siano ammesse su sede stradale ordinaria.

A questo riguardo mi consenta il senatore Visocchi che io rettifici per dovere di verità una affermazione che forse io ho mal compresa, o a lui è sfuggita; che cioè nel primo progetto presentato non vi fosse il vantaggio di potere insediare le ferrovie su strade ordinarie e questo si debba a merito dell'Ufficio centrale.

Siccome si tratterebbe di accettare un merito che all'Ufficio centrale non spetta, dirò che

questa condizione importante era già nel primo progetto ed è perciò che mi sono permesso di richiamare al riguardo l'attenzione del senatore Visocchi.

Si sono fatte delle osservazioni parziali. Ora è indubitato che tutte queste osservazioni parziali meritano di esser prese in considerazione. Per esempio, si è posta dal senatore Colombo la questione se resta nel Governo la facoltà di concedere una ferrovia secondaria con occupazione di strada ordinaria, anche laddove già questa strada ordinaria sia stata occupata da una tramvia. Evidentemente a questa domanda dovrà più specialmente rispondere il signor ministro, cui infatti l'onorevole senatore ha rivolta la domanda, ma sia permesso a me di cominciare ad emettere una opinione. Evidentemente quando il Governo credesse che nell'interesse pubblico fosse necessaria la concessione di una ferrovia che nel suo sviluppo parzialmente od anche totalmente verisse ad invadere quella strada ordinaria sulla quale già è insediata una tramvia, i termini della legge sono così tassativi da accordare al Governo il diritto di farlo.

Ma non si può dimenticare che il Governo rappresenta l'interesse generale e che agisce anzi nell'interesse generale; ed allora una della due: o quella tramvia risponde sufficientemente al bisogno di traffico di quella regione, e non verrà in mente a nessun ministro (e se gli venisse in mente, il Parlamento lo correggerebbe) di sopraffare quello sviluppo tramviario solo per sostituire un ente che farebbe lo stesso servizio; o invece questo servizio tramviario non dà un beneficio generale così completo come lo darebbe la ferrovia, ed allora interviene l'atto del Governo che per una parte impone all'ente proprietario della strada di subire la servitù della ferrovia e per l'altra parte dovrà compensare l'ente tramviario che rimanendo sprossessato di un'industria reclamerà un legittimo compenso. Questa sarebbe la soluzione che verrebbe dall'applicazione dell'articolo di legge nel caso previsto dall'onor. Colombo.

Egli ha accennato anche alla questione della velocità, ed io credo di farmi interprete del sentimento dell'Ufficio centrale nell'augurarmi che l'onor. ministro voglia accettare l'emendamento dell'onor. Colombo. Il problema è chiaramente posto: se l'Ufficio centrale nei limiti

di velocità ha creduto di mettersi al corrente di ciò che oggi è così generalmente accettato dalle Ferrovie, sarebbe assurdo che lo stesso genere di vapore, percorrendo lo stesso genere di strade, godessero della facoltà del massimo di velocità di chilom. 40 o 25, a seconda dei freni, se sotto il nome di ferrovie, e fossero mantenute col vincolo del limite di velocità di 30 e 20 chilometri se sotto il nome invece di tramvie. Quindi io confido che l'onorevole ministro voglia faro buon viso, come l'Ufficio centrale fin d'ora dichiara che fa buon viso, all'emendamento Colombo.

Rimane un'ultima osservazione del senatore Visocchi, il quale si è preoccupato che, in base ai termini dell'art. 19, possa risultare una limitazione eccessiva nell'ammissione di servizio economico per ferrovie concesse all'industria privata, quando queste ferrovie si trovino ad avere uguali teste di linea che una ferrovia esercitata dallo Stato.

L'Ufficio centrale stesso ha riconosciuto che la formula dell'art. 19 non risponde forse completamente al concetto che l'Ufficio centrale si era fatto di questa disposizione di legge, e quindi a suo tempo l'Ufficio centrale pregherà il Senato di prendere in considerazione una piccola variazione; essa non è variazione alla sostanza, ma avrebbe due vantaggi di forma; spiegherebbe meglio che la disposizione dell'art. 11 della legge 4 dicembre 1902, la quale ammetteva la possibilità di servizi economici a ferrovie concesse all'industria privata qualunque fosse il prodotto chilometrico, deve intendersi mantenuta, com'è difatti nel concetto del disegno di legge presente, giacchè non vi si parla di relativa abrogazione; essa inoltre accentuerebbe il concetto che devesi evitare che si faccia un'applicazione troppo rigida della cautela cui si ispira il detto articolo.

Dal momento che vi sono delle ferrovie servite con esercizio di Stato, la cautela, che una linea concessa all'industria privata non possa far concorrenza immediata alla ferrovia di Stato, sembra veramente necessaria; quando la ferrovia privata corresse, come suol dirsi, parallela, quando avesse una comunicazione diretta fra gli stessi estremi che la ferrovia di Stato, ritengo che possa essere accolta, e trovata anzi savia dal Senato, la riserva dell'art. 19; ma evidentemente, se per una parte è necessario antivenire

questa concorrenza a danno delle ferrovie esercitate dallo Stato, bisogna pure impedire che il disposto del disegno di legge possa in qualunque modo condurre all'esagerazione di non permettere più questi servizi economici su ferrovie private, soltanto perchè partissero da un punto e arrivassero ad un altro punto comune colla ferrovia di Stato, quand'anche ciò avvenisse per una strada così diversa da escludere una diretta e vera concorrenza.

E qui mi sia permesso al momento di finire di chiamare l'attenzione del Senato su una considerazione che, purtroppo, corrisponde al lamento col quale ha iniziato il suo discorso il senatore Carta-Mameli.

Nella grossa questione dell'esercizio di Stato molte sarebbero state le considerazioni che si sarebbero potute fare in favore, ma molte anche sarebbero state quelle che si sarebbero potute contrapporre in senso contrario. La questione invece si presentò in modo così repentino e già così compromessa da dover subire una soluzione indiscussa, senza essere trattata obiettivamente ed a fondo.

Di quegli inconvenienti dell'esercizio di Stato che sarebbe occorso tener presenti, uno appare fin d'ora a proposito delle fatte osservazioni. Quando l'ente che deve vigilare all'andamento generale di tutto ciò che si svolge nell'interesse del paese è rappresentato da persone le quali alla lor volta devono pure rappresentare e tutelare lo sviluppo finanziario di una intrapresa, che a questo ente è anche affidata, in chi ha di quell'azienda la responsabilità molto maggiore sarà la riluttanza ad accordare delle agevolezze, che altrimenti avrebbe accordato, ogni qualvolta possa anche solo lontanamente temere una eventuale limitazione di prodotto per quella azienda.

Perciò coloro che sperano ancora delle linee ferroviarie, le quali più o meno parallele, potrebbero dare un maggior vantaggio alla regione della quale s'interessano, coloro i quali confidano in nuove tramvie, magari in concorrenza parziale delle ferrovie, dovranno invece rassegnarsi a vederle d'ora innanzi contrastate e considerate come ostacoli allo sviluppo ed al profitto dell'esercizio di Stato.

È una considerazione melanconica che veramente avrei potuto risparmiare, ma il senatore Carta-Mameli mi ha quasi suggestionato in quel

senso con quanto egli disse al principio del suo discorso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo l'eloquente discorso del senatore Casana, io sarò assai breve rispondendo sommariamente alle osservazioni che mi sono state fatte dagli egregi senatori i quali hanno, e me ne compiaccio assai, presa la parola in questa discussione.

Dirò, innanzi tutto, all'onorevole senatore Carta-Mameli, che probabilmente non mancherà l'occasione di discutere in modo largo e pieno anche la materia dell'esercizio di Stato delle ferrovie. L'onorevole senatore Carta-Mameli sa che una discussione ampia fu dalle circostanze impedita non solo al Senato, ma anche alla Camera dei deputati; ma sta davanti alla Camera il progetto che sarebbe quello per l'ordinamento definitivo dell'esercizio di Stato. Io non so quali saranno le sorti di questo progetto nell'attuale Sessione parlamentare, ma se anche quel progetto non verrà in discussione nell'attuale Sessione, è certo che il Governo dovrà pur presentare un nuovo disegno di legge per l'assetto definitivo delle strade ferrate.

Se ora non si discuterà quel progetto, dirò che tutto il male non verrà per nuocere, perchè se ne potrà redigere uno nuovo in base all'esperienza fatta nei primi mesi dell'esercizio di Stato, e così quel nuovo progetto, sfrondata di tutto il superfluo, e corrispondente all'esperienza, credo che sarà pure meglio conforme ai riconosciuti bisogni del paese. In occasione di quel progetto mi auguro che il Senato voglia trattare in modo esauriente l'argomento che sta tanto a cuore al senatore Carta-Mameli.

Venendo al progetto di legge che sta davanti a noi, in sostanza l'onor. Carta-Mameli l'ha approvato; ha fatto qualche critica qua e là, ma molto benevola, e si mostrò consenziente in modo particolare nella disposizione fondamentale relativa al permettere che le ferrovie secondarie abbiano sede sopra strade ordinarie.

Egli ha, però, rilevato nel disegno di legge un articolo speciale, l'articolo 8, che non corrisponde ai suoi convincimenti giuridici. Or bene, io dichiaro fin d'ora che sono agli or-

dini del Senato rispetto a questo articolo. Ma però prima di condannarlo assolutamente, crederci opportuno che il Senato sentisse le argomentazioni che io presenterò in appoggio della disposizione formulata nel disegno di legge, e quindi non dispiaccia all'onorevole Carta-Mameli se invece di rispondere adesso in sede di discussione generale, mi intratterrò sull'argomento nella discussione dell'art. 8.

All'osservazione, che questo disegno di legge ha fatto alle ferrovie secondarie una posizione privilegiata rispetto alle tramvie, mi pare che abbia risposto esaurientemente il senatore Casana ricordando le condizioni in cui è la nostra legislazione relativamente a queste e quindi non voglio ripetere con la mia disadorna parola quello che egli con tanta chiarezza ed eleganza ha detto nel suo discorso.

Accetto poi il desiderio espresso dal senatore Carta-Mameli che non si venga nei primi tempi dell'esercizio di Stato ad esagerare nelle riduzioni delle tariffe e in altri provvedimenti i quali potrebbero naturalmente danneggiare l'esercizio stesso.

Orbene io l'assicuro che è mio proposito accettare il suo consiglio tanto più che la stessa tesi fu da me sostenuta in seno alla Commissione che esaminò il progetto di legge adesso diventato il progetto definitivo, e dal quale io stralciai il progetto divenuto la legge 22 aprile. In quella Commissione io mi opposi a che s'inserissero in quel disegno di legge speciali disposizioni che avrebbero obbligato l'esercizio di Stato a fare per esempio una forte riduzione nelle tariffe per le persone, nel primo semestre. Io dissi allora: è impossibile che l'esercizio di Stato appena costituito possa immediatamente affrontare un problema così grave che può anche portare una perdita nell'esercizio stesso: presentare al pubblico l'esercizio di Stato come un esercizio disastroso nei proventi non sarebbe il miglior mezzo di raccomandarlo alle popolazioni per quanto l'opinione pubblica possa temporaneamente applaudire a questi ribassi di tariffe. Spero che il senatore Carta-Mameli sarà soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

Quanto al senatore Visocchi mi parve che egli si dimostrasse un po' troppo scettico relativamente all'importanza delle automobili. Io credo che in alcune regioni d'Italia la diffusione degli automobili potrebbe giovare a ri-

solvere assai bene il problema delle comunicazioni e trasporti.

E a questo proposito mi sono anche impegnato nell'altro ramo del Parlamento ad aumentare lo stanziamento molto meschino che è fatto nel bilancio dei lavori pubblici rispetto ai sussidi agli automobili, inquanto che ai termini della legge del quadriennio non abbiamo annualmente che 100,000 lire a disposizione; e siccome spero di trovare altre disponibilità nel bilancio del Ministero, che è ora davanti al Senato, così mi sono volentieri impegnato ad aumentare questo fondo, perchè credo che promuovere la creazione del servizio automobilistico possa essere di grande giovamento in regioni che sono prive o quasi, di strade ferrate.

L'onorevole senatore Visocchi ha fatto accenno al precedente disegno di legge che stava dinanzi al Senato, da cui io ho stralciato il disegno di legge che oggi discutiamo. Il senatore Casana ha già avvertito le ragioni che mi hanno indotto a fare questo stralcio, ma nello stesso tempo l'onorevole Casana ha rilevato che, nella presentazione stessa del progetto di legge, io avevo già dichiarato di non voler mettere da parte il lavoro pregevolissimo del Senato, e fin d'ora dichiaro che accetto l'ordine del giorno che è stato formulato dall'Ufficio centrale. Voglio però assicurare in modo particolare il senatore Visocchi che io non affiderò, come egli ha dimostrato di temere, lo studio di un nuovo progetto sopra questo argomento ad una Commissione, perchè, se la Sessione parlamentare non si chiuderà, riprenderò il progetto stesso del Senato. In ogni evento se dovessi rivedere il progetto (e forse sarà necessario rivederlo se il progetto, che stiamo discutendo, diventerà legge), non farò un lavoro nuovo, ma mi informerò esclusivamente a quello fatto dal Senato, rappresentadoglielo il meno possibile modificato, il che, oltre all'essere un omaggio doveroso al lavoro diligentissimo dell'Ufficio centrale, renderà agevole l'opera legislativa e l'approvazione del progetto. (*Approvazioni*).

Quanto alla materia che è stata accennata anche dal senatore Visocchi, relativamente alle disposizioni fiscali che egli vorrebbe modificate, mi riserverò di rispondere allorquando avrò esaminato le modificazioni che oggi mi furono comunicate dall'Ufficio centrale, e quindi nella

discussione dell'articolo 19 avremo occasione di accordarci anche su questo punto, come io spero, come pure mi dovrò mettere d'accordo con l'onorevole collega delle finanze, che con piacere veggo qui presente.

L'onorevole Visocchi ha voluto ricordare il progetto delle ferrovie complementari che si trova dinanzi all'altro ramo del Parlamento. Quel progetto è diviso in due parti. Nella prima si prevede la creazione di una Società nazionale, la quale con uno speciale organismo finanziario debba agevolare notevolmente la costruzione delle ferrovie complementari. La seconda si riferisce, con disposizioni speciali, in particolar modo all'esecuzione della legge 4 dicembre 1902.

Or bene, anche qui mi sono trovato nella necessità, come mi sono trovato col grosso progetto ferroviario, di stralciarne una parte per agevolarne l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento. E col consenso dei colleghi e anche dell'onorevole Majorana appunto per quello scopo, proponemmo alla Commissione della Camera dei deputati di porre in disparte gli articoli riguardanti la Società nazionale. Ad ogni modo non ho abbandonato quest'argomento; forse non tutte le modalità del progetto relative alla creazione di quella Società le potrei accettare, ma il concetto fondamentale mi pare degno di studio e ringrazio l'onorevole senatore Visocchi dell'augurio che mi ha fatto, che cioè, avendo legato il mio modesto nome alla legge che si riferisce all'esercizio di Stato delle ferrovie, possa legarlo anche ad un'altra legge, la quale renda facile la costruzione delle ferrovie complementari mediante quello speciale organismo tecnico-finanziario. Lo ringrazio della cortesia che ha voluto mostrare a mio riguardo e delle gentili parole che mi ha rivolto.

E vengo all'onor. senatore Colombo. Anche qui il senatore Casana mi ha preceduto e ha dato delle risposte veramente importanti. Relativamente al punto che il senatore Colombo ha accennato, cioè se allorquando esiste già su una determinata strada ordinaria una tramvia, sia il caso di concedere una ferrovia secondaria, la quale faccia concorrenza a questa tramvia, gli è certo, come giustamente ha osservato il senatore Casana, che se questa tramvia soddisfa ai bisogni locali, il Governo non vorrà creare una ferrovia secondaria, la quale

faccia una concorrenza indebita, inutile ed anche dannosa a questa tramvia già esistente; quindi il Governo in questo caso non farebbe una concessione concorrente. Ma può presentarsi il caso che questa tramvia non soddisfi ai bisogni locali e sia necessario di provvedere ad un mezzo migliore di trasporto; e qui il problema diventa realmente un po' difficile perchè bisognerà esaminare come la concessione è stata fatta dall'ente concedente. Se la tramvia per esempio stata concessuta da un ente locale è stata stabilita con esclusività, e quindi senza che vi sia la possibilità di una linea concorrente, lo Stato nel creare una linea concorrente o nell'espropriare questa tramvia, dovrà sostenere un onere pecuniario assai forte eventualmente per indennizzare la tramvia, a cui si è creata una concorrente o di cui si è fatta l'espropriazione per pubblica utilità.

Invece potrebbe essere che questa tramvia non abbia avuto una concessione di esclusività da parte dell'ente concedente; allora potrà di fatto crearsi un'altra linea concorrente, almeno fra i capolinea, senza obbligo di dare indennità, e allora lo Stato avrebbe facile l'alternativa o di creare la linea concorrente o di fare l'espropriazione per pubblica utilità.

Il problema in realtà è molto involuto nell'ordine giuridico, ed io non potrei in questo momento improvvisare una soluzione; ma credo che in ogni singolo caso particolare si potrà venire a determinare molto esattamente se sarà possibile di creare una linea concorrente o sostituirsi alla tramvia già esistente. Se non si potrà risolvere in modo generale, potrà risolversi difficilmente caso per caso.

Quanto alle caratteristiche che distinguono le ferrovie secondarie e le tramvie, ha già messo benissimo in chiaro l'argomento il senatore Casana. Fra le ferrovie secondarie e le tramvie oggi giorno può esistere una differenza fiscale ed è quella delle tasse più o meno onerose che gravano sul traffico delle une e delle altre.

Una seconda differenza dipenderà dalla qualità del concessionario perchè le tramvie potranno essere concesse dai comuni, dalle provincie e dai privati, invece una ferrovia secondaria non può essere concessuta che dallo Stato; quindi, forse la caratteristica precipua che, ove questo progetto di legge venga approvato, di-

stinguerà le tramvie dalle ferrovie secondarie, sarà appunto che le ferrovie secondarie non saranno concesse che dallo Stato.

La differenza, diremo così, materiale del potere le tramvie avere sede su strade ordinarie, e non le ferrovie secondarie, viene eliminata da questa legge, anzi di questa legge è scopo si può dire precipuo.

Il senatore Colombo mi ha domandato se riconosco una differenza che egli disse tecnica.

Di fronte all'altissima autorità del senatore Colombo io dichiaro che questa differenza non la riconosco e accetto ben volentieri l'emendamento che egli ha proposto, inquantochè la maggiore o minore velocità delle tramvie o ferrovie secondarie stabilita sopra strade ordinarie non è determinata dalla qualità della trazione, ma da ragioni di incolumità pubblica; ed allora, quando concediamo che sulle ferrovie secondarie si possa raggiungere una determinata velocità, quantunque abbiamo sede su strade ordinarie, non possiamo vietare alle tramvie, che pur esse hanno sede su strade ordinarie, di raggiungere gli stessi limiti di velocità. Vuol dire che nei regolamenti si stabiliranno le cautele necessarie per garantire l'incolumità di coloro i quali percorrono quelle strade.

Vengo alle osservazioni rivoltemi dall'onorevole senatore Melodia. Egli mi ha domandato se le disposizioni generali contenute in questo disegno di legge relativamente alle ferrovie secondarie possono alterare speciali disposizioni di legge le quali abbiano garantito particolari condizioni a ferrovie che dovranno essere costruite in determinate regioni. E per venire al caso speciale, egli ha citata la legge sulla Basilicata. Infatti la legge sulla Basilicata stabilisce all'art. 61 quali sono i massimi delle sovvenzioni che il Governo possa dare alle ferrovie della Basilicata.

Ora io credo di poter dichiarare al senatore Melodia che le disposizioni di una legge generale non infirmano quel diritto speciale che una legge ha creato a favore di determinate regioni e linee, e quindi le disposizioni del presente progetto, che mi auguro diventi legge, non modificheranno le condizioni particolari di favore che sono state fatte per le linee della Basilicata.

Egli ha domandato in secondo luogo se essendo indicata in questa legge particolare una

linea molto lunga - se così posso esprimermi -, tale linea, che vi viene designata con indicazioni generiche, si possa concedere anche per una parte.

Io non avevo mai studiato questo problema: ma, senza dichiarare che mi sento capace di risolverlo fin d'ora, credo che non ci possa essere difficoltà a concedere una parte di una linea che secondo una data legge deve percorrere una determinata regione. Lo scopo della legge qual'è? È di costruire quella ferrovia.

Ora se non la possiamo costruire tutta, cominciamo a costruirla in parte, in condizioni di possibilità di esercizio, ossia che essa congiunga almeno due centri di popolazione. Quando si è fatta la costruzione di una parte, è già un avviamento, e l'aver nella legge l'indicazione di una linea molto lunga non implica che non si possa fare questa costruzione di una parte, sempre però che questa parte abbia una vitalità propria. Spero che queste dichiarazioni soddisfino l'onor. senatore Melodia.

Voglio aggiungere un'altra dichiarazione. Egli mi ha augurato di congiungere il mio nome all'esecuzione della legge per la Basilicata. Io gli posso dire che uno dei primi atti del mio ministero è stato appunto di chiamare a me il commissario civile della Basilicata, di incaricarlo di redigere un piano sia delle opere, sia per la costituzione dell'ufficio che deve dirigere l'esecuzione delle medesime: e quel piano, per la parte relativa all'ufficio me lo ha già mandato, l'ho già fatto esaminare dalla divisione competente ed appena avrò un po' di riposo dai gravi lavori per l'attuazione dell'esercizio di Stato mi darò con grande amore a provvedere all'esecuzione di quella legge.

È una dichiarazione che ho fatto anche nell'altro ramo del Parlamento in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici; i colleghi deputati sanno che non ho fatto queste dichiarazioni invano e che i fatti ricordati oggi al Senato sono realmente esistenti. (*Bene*).

Quindi spero che l'onor. Melodia accetterà queste mie dichiarazioni e lo ringrazio intanto dell'augurio che mi ha fatto.

Debbo per ultimo ringraziare l'onor. Casana delle ripetute allusioni che ha fatte a me con parole grandemente benevole e spero che la benevolenza dimostratami dall'oratore mi sia dimostrata pure dal Senato approvando questo

disegno di legge con quelle leggere modificazioni, sulle quali l'Ufficio centrale del Senato ed in confido ci accorderemo, trattandosi di punti secondari.

Mi auguro che così possa arrivare in porto questo disegno di legge la cui utilità è assai maggiore di quello che appaia dalle piccole sue proporzioni. (*Bene! Bravo! Vive approvazioni*).

MELODIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELODIA. Io ringrazio l'onor. ministro delle risposte date alle preghiere da me rivoltegli. Per la prima parte, quella che riguarda l'impossibilità che alcune disposizioni di questa legge siano estese in modo da frustare i vantaggi concessi da altre leggi, ho saputo dall'onor. relatore che all'articolo corrispondente sarà aggiunto un emendamento nel senso da me richiesto. Di ciò altamente mi compiaccio, non perchè le parole dell'onor. ministro non bastassero, ma perchè è sempre meglio abbondare in chiarezza, togliendo tutto quello che può ingenerare dubbi. Per la seconda parte lo ringrazio anche di più e lo ringrazio a nome di quell'infelice provincia, alla quale non ho l'onore di appartenere, ma che amo per le sue sventure, ed ammiro per le qualità dei suoi cittadini; ed il mio ringraziamento è tanto più fervido perchè sono certo che le parole dell'onor. ministro non sono che il prodromo dei fatti che le dovranno seguire. (*Bene*).

PRESIDENTE. Prima di chiudere la discussione generale devo porre ai voti l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale del Senato ed accettato dal ministro. Lo leggo:

« Il Senato, prendendo atto dell'affermazione del ministro dei lavori pubblici contenuta nella relazione, colla quale fu presentato il disegno di legge 23-bis, confida che il Parlamento possa essere presto chiamato a deliberare intorno ad un progetto di coordinamento completo delle disposizioni ferroviarie di carattere organico ».

Chi intende di approvare questo ordine del giorno è pregato di alzarsi.

(Approvato).

La discussione generale è chiusa. La discussione degli articoli è rimandata a domani.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1905-906:

Senatori votanti	79
Favorevoli	68
Contrari	11

Il Senato approva.

Agevolezze ai comuni ed alle provincie che deliberino la sospensione o l'abbuono della sovrimposta in caso d'infortuni straordinari:

Senatori votanti	79
Favorevoli	73
Contrari	6

Il Senato approva.

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1904-905:

Senatori votanti	79
Favorevoli	72
Contrari	7

Il Senato approva.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate (N. 23-bis - *Seguito*);

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 670,939.20 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1903-904, concernenti spese facoltative (N. 87);

Costituzione in comuni autonomi delle frazioni di Stornara e Stornarella (N. 72);

Impianto di una nuova comunicazione telegrafica fra Genova e Chiasso per Francoforte sul Meno (N. 106);

Posa di un cavo nella galleria del Sempione e miglioramento delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche fra l'Italia e la Svizzera (N. 107);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 102);

Costruzione di un edificio ad uso degli uffici della posta, del telegrafo e del telefono nella città di Ancona (N. 105);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1904-905 e per i residui degli esercizi 1903-904 e *retro* (N. 109);

Convenzioni col municipio di Catania per l'ampliamento e riattamento di quella Manifattura dei tabacchi e per l'ampliamento della tettoia metallica di quella dogana (N. 94);

Aumento di 500 posti nel ruolo organico dei vice-cancellieri di pretura e gradi equiparati (N. 99);

Provvedimenti di tesoro per il pagamento delle somme dovute dallo Stato alle Società esercenti le reti ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula (N. 100);

Convalidazione di Decreti reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio 1904-905 durante i periodi di sosta parlamentare dal 4 al 22 marzo e dal 26 marzo al 3 aprile 1905 (N. 97);

Aumento di lire 1,000,000 al fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine iscritto nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1904-905 (N. 103).

II. Interpellanza del senatore Scialoja al ministro della pubblica istruzione per sapere se non creda che sia di somma urgenza la pubblicazione della parte del Regolamento generale universitario relativa all'art. 2 della legge 12 giugno 1904, n. 253.

La seduta è sciolta (ore 18.40).

Licenziato per la stampa il 21 giugno 1905 (ore 12).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.