

LVII.

TORNATA DEL 17 GIUGNO 1905

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — *Seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate » (N. 23-bis) — Si procede alla discussione degli articoli, i quali, dopo osservazioni ed emendamenti dei senatori Sacchetti, Pisa, Visocchi, Casana, relatore, e dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici, sono approvati, eccetto il 16 e 19, sospesi e rinviati alla tornata successiva.*

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti i ministri della pubblica istruzione dei lavori pubblici, delle finanze e delle poste e telegrafi.

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

Seguito della discussione del disegno di legge:
« **Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate** » (Numero 23-bis-A).

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

Ieri, come ricorda il Senato, venne chiusa la discussione generale; passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza in base ai seguenti criteri:

- la estensione attraverso il Regno,
- l'entità di traffico,

il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro ovvero con porti importanti marittimi, lacuali o fluviali,
l'allacciamento a ferrovie estere,
le considerazioni d'indole militare.

Secondarie sono tutte le altre; e ad esse si applicano, in quanto non è derogato colla presente legge, le disposizioni della legge 27 dicembre 1896, n. 561 sulle ferrovie economiche, le quali saranno d'ora innanzi considerate come secondarie.

Nelle disposizioni dei regolamenti speciali le ferrovie secondarie potranno essere distinte in due classi, secondarie propriamente dette e locali, in correlazione alla loro importanza ed alle loro condizioni particolari.

Le ferrovie private della seconda categoria, di cui all'art. 207 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F) sono parificate per le norme di costruzione e di esercizio alle ferrovie locali.

SACCHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHETTI. Desidero fare due semplici osservazioni intorno a questo art. 1. La prima è una osservazione semplicemente di forma.

L'articolo 1 è destinato a fissare la base della classificazione ferroviaria, e nella sua prima parte stabilisce che le ferrovie pubbliche

devono essere distinte in principali e secondarie. Poi, più avanti, nel 4° comma dice che, nelle disposizioni dei regolamenti speciali, le ferrovie secondarie potranno essere distinte in due classi.

A me parrebbe opportuno in questo comma di sostituire alle parole « potranno essere distinte in due classi » le parole « saranno distinte in due classi », poichè, siccome l'ultimo comma che è stato modificato dall'Ufficio centrale, stabilisce che le ferrovie private della seconda categoria debbono essere parificate alle ferrovie locali, così mi sembra che il complesso dell'articolo stabilisca in un modo positivo che le classi delle ferrovie pubbliche debbono essere tre.

Abbiamo la distinzione sostanziale delle ferrovie, in principali e secondarie; poi la suddivisione delle secondarie in ferrovie secondarie propriamente dette e ferrovie locali.

Questa mia osservazione mi sembra tanto più opportuna dopo la modificazione introdotta dall'Ufficio centrale, dacchè il progetto del Ministero non faceva la parificazione delle ferrovie private con le ferrovie locali, ma faceva semplicemente una parificazione in genere delle ferrovie private di seconda categoria alle ferrovie secondarie. Essendosi però ora stabilito, con l'ultima parte di questo articolo, che debba esistere anche la classe delle ferrovie locali, non si può ammettere che sia in qualche modo in facoltà del potere esecutivo di fare la distinzione fra le ferrovie secondarie propriamente dette e quelle locali.

Ho detto che è una questione di forma, perchè son sicuro di essere d'accordo su questo punto, tanto con l'Ufficio centrale quanto col ministro.

La seconda osservazione è destinata a provocare qualche dichiarazione, sia dall'onorevole ministro, sia dall'Ufficio centrale. Essendosi parificate, con l'ultimo comma del primo articolo, le ferrovie private di seconda categoria alle ferrovie locali, tanto per la costruzione quanto per l'esercizio, a me è venuto il dubbio, che mentre con la parificazione, per ciò che si riferisce alla costruzione, noi andiamo certamente ad introdurre una qualche agevolezza a favore delle ferrovie private, di seconda categoria; la cosa non è altrettanto evidente, quando si tratta di estendere questa parificazione all'esercizio.

La legge organica sulle opere pubbliche ha

dei vincoli piuttosto gravi, riguardo alle ferrovie private di seconda categoria, per ciò che riflette la costruzione; poichè, quando si tratta di intersecazione di vie pubbliche, quando si tratta della separazione delle ferrovie dalle proprietà private, la legge organica delle opere pubbliche estende alle ferrovie private, della seconda categoria, quasi tutte le disposizioni applicabili alle ferrovie pubbliche, e quindi ne vengono dei vincoli notevoli.

Ora il proposito dell'onorevole ministro e dell'Ufficio centrale è stato questo: di procurare, per quanto sia possibile, delle agevolanze anche alle ferrovie private della seconda categoria, le quali ferrovie private hanno finora incontrato certi ostacoli al loro impianto, in causa delle difficoltà che opponevano gli esercenti delle ferrovie pubbliche ai raccordi con esse.

Queste ferrovie private, come il Senato sa, sono di grande importanza per lo sviluppo degli stabilimenti industriali, e per l'esercizio delle miniere e delle cave di materiali. E noi facciamo certamente opera ottima con questo disegno di legge, procurando di estendere, per quanto sia possibile, l'impianto di queste ferrovie private della seconda categoria, e di togliere quindi tutti g'impedimenti che finora hanno costituito un ostacolo al loro impianto.

Ora io osservo che, quanto all'esercizio delle ferrovie private della seconda categoria, la legge organica delle opere pubbliche provvede con una certa facilitazione; in quanto che non certo tutte le disposizioni applicabili all'esercizio delle ferrovie pubbliche sono applicabili ancora all'esercizio delle ferrovie private, secondo la legge organica che ho ricordato.

Per ciò che si riferisce all'esercizio delle ferrovie private, vi è un articolo nella legge organica, se non erro l'art. 318, il quale dice che si applicheranno, anche alle ferrovie private, le disposizioni che interessano la sicurezza delle persone e la igiene. Questa formula, concepita in termini così generali, lascia evidentemente, come è opportuno che sia fatto, una grande latitudine nel Ministero, per giudicare quali disposizioni di sicurezza e quali disposizioni di igiene si debbano intendere applicabili anche alle ferrovie private.

Ad un'altra disposizione io accenno per mostrare che, come a me sembra, secondo la legge dei lavori pubblici, siano minori i vincoli imposti.

L'impianto dei telegrafi non è obbligatorio per le ferrovie private, mentre è obbligatorio, per le ferrovie pubbliche.

Per entrare subito in un caso pratico e concreto, io chiedo se, in seguito a questa parificazione, tanto per la costruzione quanto per l'esercizio, siccome più avanti abbiamo un articolo il quale dice che sarà impiantato per tutte le categorie di strade ferrate il telegrafo od il telefono, impianto che in tesi generale è certamente giusto, io chiedo, dico, se questo onere, questo vincolo, sarà applicato ancora in tutti i casi all'esercizio delle ferrovie private della seconda categoria.

Io non escludo certo che ci sieno dei casi in cui il telegrafo od il telefono debba essere applicato anche all'esercizio delle ferrovie private di seconda categoria. Ci sono delle ferrovie private che possono avere un movimento intenso, ed il raccordamento può essere fatto con una stazione o con dei binari nei quali sia interessato un certo movimento ferroviario, e sia necessario adottare delle precauzioni.

In questo caso certo il Ministero farebbe benissimo ad imporre l'impianto del telegrafo o del telefono alle ferrovie private di seconda categoria, e credo che, anche con la legge organica sulle opere pubbliche, il Ministero avrebbe questa facoltà; poichè evidentemente l'articolo che ho citato, che riguarda la sicurezza delle persone, potrebbe essere un motivo sufficiente per imporre questo impianto, anche alle ferrovie private delle quali si parla.

Ma qui, nell'articolo primo del disegno di legge, noi facciamo una disposizione generale, e siccome tutte le ferrovie pubbliche, qualunque sia la loro classe, devono avere o il telegrafo od il telefono, ne verrebbe che anche il telegrafo o il telefono sarebbe imposto in ogni caso alle ferrovie private di seconda categoria. Io pregherei l'onorevole ministro e l'Ufficio centrale a voler dare qualche schiarimento, relativamente a quest'ultima parte, onde non avvenga che si impongano degli oneri non necessari a queste ferrovie private di seconda categoria, le quali hanno una grandissima importanza.

Ho presentato queste osservazioni non certo con l'animo di fare alcuna opposizione alla legge, alla quale sono favorevolissimo, ma solo nell'intento che siano chiariti quei punti che in

diversi casi di applicazione possono dar luogo a qualche incertezza.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Le due osservazioni del senatore Sacchetti provano quanta diligenza egli abbia posto nell'esaminare il disegno di legge ora in discussione. Effettivamente le sue osservazioni conducono l'Ufficio centrale, non solo a prenderle in considerazione, ma a proporre due lievi modificazioni al testo dell'articolo, che dirimerebbero le preoccupazioni del senatore Sacchetti; e confidando che l'onorevole ministro possa concordare anche in queste lievi modificazioni, le espongo.

La prima sarebbe appunto che nel penultimo comma dove è detto: « nelle disposizioni dei regolamenti speciali le ferrovie secondarie potranno essere distinte »; s'introduca con la proposta Sacchetti la parola « saranno »; cosicchè il penultimo comma resti in armonia con l'ultimo.

In quanto all'altra osservazione, è bene che il Senato ricordi che sono dette ferrovie private di seconda categoria quelle che in qualunque modo interessano la proprietà altrui, le strade pubbliche, i corsi d'acqua; la legge del 1865 infatti distingue le ferrovie private in quanto si svolgano nell'esclusiva proprietà del privato, ovvero passino i confini della proprietà ed interessino anche i terzi. Per queste ferrovie private di seconda categoria è manifesto che la osservazione dell'onor. Sacchetti è giusta, perchè se si lasciassero semplicemente le parole: « sono parificate per le norme di costruzione e di esercizio alle ferrovie locali », certi vincoli, per esse eccessivi, potrebbero rimanere imposti anche a loro.

Infatti l'onor. Sacchetti aveva ricordato l'articolo 318 della legge del 1865 allegato f), per il quale le disposizioni generali delle ferrovie, in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene, sono applicabili anche alle ferrovie private. Per conseguenza sembra all'Ufficio centrale che quando si aggiungano all'ultimo comma dell'art. 1° le parole « in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene » si eviterebbe il pericolo di eccessivo aggravio a quelle strade ferrate le quali effettivamente sarebbero molte. Spero che l'onor. ministro vorrà

anch'egli accogliere la proposta di questa variante.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C. *ministro dei lavori pubblici*. La prima modificazione proposta dal senatore Sacchetti è una conseguenza necessaria della nuova redazione data all'ultimo capoverso dell'articolo e non vi può essere dubbio sull'accettarla. Relativamente alla modificazione che è stata proposta dall'Ufficio centrale, accogliendo le raccomandazioni fatte dall'onor. Sacchetti, crederei che sia opportuno il considerare che questa legge concede già molte agevolanze per le ferrovie locali e quindi anche per queste ferrovie private di seconda categoria. Il contentarsi che siano loro applicate soltanto quelle che concernono l'igiene e la sicurezza pubblica, come già dichiara l'art. 207 della legge organica, mi parrebbe soverchio favore, perchè si dovrà badare molto alle condizioni speciali di ciascuna. Si tratta di ferrovie, come ha già avvertito il senatore Casana, e come le qualifica la legge organica, che toccano la proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, corsi d'acqua pubblici, abitati ed ogni altro sito od opera pubblica. Queste condizioni particolari delle ferrovie private di seconda categoria mi sembra che renderebbe necessario il non esonerarle da tutti i vincoli (del resto già così lievi) che questo disegno di legge stabilisce per le ferrovie locali.

Pregherei l'Ufficio centrale di vedere se non fosse il caso di conservare la dicitura che è stata proposta dall'Ufficio stesso nella prima redazione, inquantochè a me parrebbe proprio che l'aggiunta sia inutile e che viene a fare una specificazione non opportuna, e non corrispondente a tutte le condizioni speciali in cui si possono trovare queste ferrovie private di seconda categoria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Casana. relatore.

CASANA, *relatore*. Sembra all'Ufficio centrale che dal momento che alle ferrovie private di 2^a categoria l'art. 318 della legge del 1865 estende le disposizioni delle altre ferrovie, in tutto ciò che concerne la sicurezza delle persone e delle cose, possa la legittima preoccupazione dell'onorevole ministro essere perfettamente tranquillata.

Le norme infatti che sono state stabilite dalla legge, come quelle, ad esempio, le quali riguardano i passaggi a livello, sarebbero, secondo le circostanze, rispettivamente applicate anche alle ferrovie private di 2^a categoria, se ne risultasse la convenienza per la sicurezza delle persone e delle cose.

Mentre d'altra parte l'Amministrazione, che deve autorizzare queste ferrovie e sorvegliare il modo col quale sono esercitate, verrebbe, ove si accogliesse il desiderio espresso dall'onorevole ministro, a dovere imporre condizioni non strettamente necessarie. Si capisce che, se non il telegrafo, almeno il telefono sia necessario su una ferrovia dove si succedono treni per servizio pubblico; ma per una ferrovia privata, dove i treni scorrono soltanto in quanto il proprietario ne ha bisogno, e senza che ci sia necessità di treni che si succedano, anche il vincolo del telefono sarebbe eccessivo. Ad ogni modo resta sempre la facoltà all'Amministrazione di imporlo, quando per ragioni di sicurezza possa risultare necessario. In questo senso l'Ufficio centrale pregherebbe l'onorevole ministro ad accettare le modificazioni proposte dall'Ufficio centrale per tener conto delle osservazioni fatte dal senatore Sacchetti.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

SACCHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHETTI. Ho chiesto di parlare semplicemente per ringraziare l'Ufficio centrale ed il ministro di avere accolte le mie osservazioni e quell'emendamento che risponde completamente al dubbio che io avevo elevato.

PRESIDENTE. Allora l'art. 1^o resterebbe così modificato.

Al 4^o capoverso invece di dire « Nelle disposizioni dei regolamenti speciali le ferrovie secondarie potranno » si dirà « saranno distinte ».

Metto ai voti questo emendamento. Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

L'ultimo comma sarebbe concepito così: « Le ferrovie private della seconda categoria di cui all'art. 207 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F), sono parificate per le norme di costruzione e di esercizio alle ferrovie locali, in quanto concernano la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene ».

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1905

Metto ai voti il comma ultimo così emendato.
Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Metto ai voti il complesso dell'articolo primo.
Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

Le ferrovie principali hanno sede propria; le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche alla condizione che si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile.

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, passano senz'altro in proprietà dell'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo capoverso di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti ed il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada, in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del Genio civile della provincia, ed in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'articolo 260 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F).

In tal caso l'importo delle relative note sarà riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. È stata fatta una osservazione per la quale l'Ufficio centrale pregherebbe di accogliere una piccola aggiunta a questo articolo.

Essa consisterebbe nelle parole: « in quanto servano all'ordinario carreggio » da intercalarsi fra le parole: « della sede di una ferrovia » e le altre: « passano senz'altro » del quarto capoverso.

PRESIDENTE. L'Ufficio centrale propone al seguente aggiunta al quarto capoverso dell'art. 2. Fra le parole: « della sede di una ferrovia » e le altre: « passano senz'altro », ecc., si aggiungerebbero le parole seguenti: « in quanto servano all'ordinario carreggio ».

Il signor Ministro accetta questa aggiunta?

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. L'accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'aggiunta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Se nessuno fa osservazioni, pongo ai voti l'art. 2, così modificato.

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.

(Approvato).

Art. 3.

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quand' anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla

utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti.

Il concessionario di una ferrovia sovvenzionata ha l'obbligo di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici, entro due anni dall'apertura all'esercizio, il conto di liquidazione totale dei lavori di costruzione.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Vorrei rivolgere una preghiera all'Ufficio centrale. La disposizione del disegno ministeriale che era contenuta nel primo capoverso, è stata in parte trasportata nell'articolo dell'Ufficio centrale come secondo capoverso, ma si omissero le parole: « si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei riguardi tecnici ed economici ». A me parrebbe opportuno ristabilire questa dicitura e proporrei che il secondo capoverso dell'art. 3 fosse formulato così:

« Nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dall'utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti e si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggiore uso possibile nei riguardi tecnici ed economici ».

PRESIDENTE. L'Ufficio centrale accetta questa proposta?

CASANA, *relatore*. Consentirà l'onorevole ministro che, prima ancora di parlare della proposta che ha fatto, adempia ad un dovere, al quale avrei dovuto corrispondere forse fin da ieri.

A proposito di sovvenzioni chilometriche, ho il dovere d'informare il Senato che da parte del Consiglio provinciale di Torino era venuto un eccitamento all'Ufficio centrale perchè volesse ristabilire nel disegno di legge quella disposizione, che già nel disegno di legge n. 23 era stata introdotta dall'Ufficio centrale, in quanto si dava al Governo la facoltà di accordare sovvenzioni anche alle tramvie a trazione meccanica.

Nel progetto, n. 23 A, che era quello dell'Ufficio centrale, l'art. 45 era del seguente tenore:

« A favorire la costruzione e l'esercizio di nuove tramvie a trazione meccanica è fatta facoltà al Governo, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Comitato delle strade ferrate, di accordare, nei limiti della somma che sarà annualmente stabilita nel bilancio del tesoro, sovvenzioni annue chilometriche per la durata non maggiore di anni trenta e nel limite massimo di lire mille, colla preferenza ad una sovvenzione scalarmente decrescente, nel qual caso quel massimo si riferisce alla sovvenzione annua media ».

Ora il Consiglio provinciale di Torino, in data 26 maggio, aveva deliberato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale, considerando che, allo stato attuale della nostra legislazione, mentre con opportuni provvedimenti si promosse e sussidiò la viabilità ordinaria e ferroviaria, nessuna disposizione finora ha sussidiato lo impianto e l'esercizio di tramvie a trazione meccanica ;

« Convinto che molte località di questa e di tutte le altre provincie, per le speciali loro condizioni topografiche o per la limitata loro produttività; non potranno mai fruire dei benefici del progresso in materia di comunicazioni, se non col mezzo di tramvie a trazione meccanica e mediante speciali aiuti da parte dello Stato ;

« Fa voti perchè il Governo voglia, con apposita disposizione di legge, farsi accordare dal Parlamento di concedere sussidi chilometrici per le tramvie a trazione meccanica ».

Il disegno di legge 23 bis, che costituisce lo stralcio del precedente disegno di legge, mentre adottò parecchie delle proposte dell'Ufficio centrale, non conteneva questa proposta speciale.

L'Ufficio centrale, di fronte a quella condizione di cose, non credette di insistere per la introduzione di quella disposizione nell'attuale disegno di legge: quantunque la convinzione dell'Ufficio centrale sia sempre la medesima, sembrò che, non corrispondendo quell'argomento all'intento che il ministro aveva dichiarato, di provvedere cioè alle disposizioni più urgenti, in correlazione con l'esercizio di Stato da attuarsi col 1 luglio, non era il caso di riportare ora quelle disposizioni nel disegno di legge.

Questo a titolo di informazione ed a spiegazione della condotta dell'Ufficio centrale.

Nella discussione generale il senatore Melodia fece una osservazione, che ha riferimento precisamente a questo articolo terzo, anzi più precisamente all'ultimo comma; ed intorno a questo articolo l'onor. ministro fece una speciale proposta. Se l'onor. ministro permette, comincio dall'esaurire ciò che si riferisce al senatore Melodia.

Egli aveva osservato che nella legge 1904, concernente la Basilicata, il sussidio chilometrico è formulato in modo tale da poter ritenere che per le ferrovie ivi completate non si dovrebbe diminuire l'entità quand'anche fossero passate, come già autorizzate da quella legge, sovra strade ordinarie: talchè si preoccupava che la formula di questo potesse abrogare quel vantaggio o per lo meno mettere in dubbio la più larga disposizione di quella legge.

Siccome è manifesto che non s'intende con questa modificare le disposizioni di precedenti leggi speciali, a dirimere il dubbio, l'Ufficio centrale propone di far precedere le parole: « nella determinazione della sovvenzione » le altre, « salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali ».

Credo che l'onor. ministro non faccia eccezione circa questa modificazione.

Ora vengo al desiderio espresso dal ministro, che si ripristini in questo comma l'ultima parte del secondo comma, in quanto nella legge stessa si prescriverebbe che si debba accertare che, col tracciato proposto, si venga a fare delle strade ordinarie il maggior uso possibile nei riguardi tecnici ed economici.

Dirò perchè l'Ufficio centrale aveva creduto, e gli sembra che sia ancora il caso di credere, che quell'inciso in una legge non fosse forse più specialmente adatto. Evidentemente la legge deve stabilire le basi secondo cui possono queste ferrovie svolgersi. Il criterio, l'apprezzamento e le modalità entro cui, caso per caso, lo svolgimento di una ferrovia può trarre partito dalla disposizione facoltativa della legge, sembra che debba esser lasciato al potere esecutivo, volta per volta. Il venire a dire che si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare delle strade ordinarie il maggior uso possibile nei riguardi tecnici ed economici, fa sorgere la domanda: Chi di questo maggior uso sarà giu-

dice? È un apprezzamento che si collega ai vari apprezzamenti necessari per l'approvazione di tutti i progetti, e che necessariamente sarebbe, anche senza speciale disposizione di legge, tenuto in conto dai Consigli superiori, i quali suffragano del loro avviso il ministro e poi, come giudizio finale, dal ministro stesso. Per conseguenza dal momento che già nel disegno di legge, come è stato proposto dall'Ufficio centrale, l'ultimo comma indica che la sovvenzione sarà regolata in correlazione all'uso di queste strade ordinarie, e per conseguenza con tanto minor onere pel Governo quanto maggiore sia l'uso di queste strade ordinarie, pare che in quella disposizione si abbia già un monito sufficiente perchè l'amministrazione governativa tenga sempre presente che, per quanto è possibile, si deve trarre partito dalle strade ordinarie per economizzare la spesa di costruzione.

In questo senso l'Ufficio centrale aveva creduto di sopprimere l'inciso, e crede ancora che meglio sarebbe attenersi alla formula da esso proposta; ma di fronte al desiderio del ministro, se egli, non ostante le spiegazioni date dall'Ufficio centrale, credesse d'insistere, l'Ufficio centrale non fa opposizione.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS, *ministro dei lavori pubblici*.
Quella disposizione serve anche di garanzia per il Governo, è come un'arma in mano sua per resistere alle domande che non sieno intieramente giustificate. Sta bene che il Governo nel dare le sovvenzioni dovrà tener conto « della minor spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie » e questo giudizio importerà anche il riconoscere se delle strade ordinarie si sia fatto il maggior uso possibile nei riguardi tecnici ed economici; ma mettendo questa disposizione esplicita nella legge, al Governo viene ad essere imposto l'obbligo di questo accertamento e per coloro che domandano la concessione viene ad essere stabilito l'obbligo di tener conto nel loro progetto di questa esplicita condizione per la concessione. Di fronte alle insistenze che potrebbero venire da parte di coloro che domandano queste concessioni, è bene anche che il Governo sia armato di una facoltà esplicitamente conferitagli, e prego perciò l'Ufficio centrale di voler man-

tenere questa disposizione che mi sembra costituisca una garanzia.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. L'Ufficio centrale non insiste. Mi si è poi fatto osservare che nel penultimo inciso si parla del « piazzale della ferrovia » e forse sarebbe più regolare dire « piazzale della stazione della ferrovia ».

PRESIDENTE. Leggo l'art. 3 colle relative modificazioni.

Art. 3.

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti, e si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei rispetti tecnici ed economici.

Il concessionario di una ferrovia sovvenzionata ha l'obbligo di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici, entro due anni dall'apertura all'esercizio, il conto di liquidazione totale dei lavori di costruzione.

Pongo ai voti l'articolo 3 così modificato. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

L'esercente di una ferrovia pubblica, salvo il diritto di preferenza di cui all'art. 270 della legge 20 marzo 1865 n. 2248, allegato *F*, non può opporsi alle diramazioni, purchè da stazioni o fermate, di altre ferrovie pubbliche, le quali, sia pure mediante la interposizione di uno scartamento diverso, servano ad unirle ad altra ferrovia pubblica od a prossimi centri di popolazione, od altrimenti valgano ad allacciarla con porti e approdi marittimi, lacuali o fluviali, ogniquale volta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o sieno condizione di una concessione dal Governo.

L'esercente della ferrovia, alla quale è imposto il raccordo, dovrà eseguirne la parte compresa entro i confini di quella ferrovia a spese del richiedente; ed a carico di questi sono tutti gli adattamenti delle stazioni, del corpo stradale e della soprastruttura, che si rendessero necessari per effetto di quei raccordi ed allacciamenti, non meno che l'adempimento di tutte quelle prescrizioni che saranno stabilite dal ministro dei lavori pubblici a tutela e garanzia della sicurezza e delle regolarità dell'esercizio.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Benchè questo articolo non fosse contenuto nel disegno di legge ministeriale, l'accetto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare su questo articolo 4, lo pongo ai voti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 5.

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, è parimenti tenuto a consentire, alle stesse condizioni di cui nell'articolo precedente, al raccordo con tramvie a trazione meccanica e con stabilimenti commerciali ed industriali, i cui concessionari, proprietari od esercenti ne facciano domanda e dichiarino di sottomettersi alle condizioni di uno speciale capitolato-tipo, redatto dal Ministero dei lavori pubblici, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'articolo 24.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi.

(Approvato).

Art. 6.

I binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, sono equiparati alle ferrovie private di seconda categoria, e, quando debbano servire importanti stabilimenti commerciali ed industriali, possono dal Governo essere dichiarati opere di pubblica utilità agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della detta legge sulle espropriazioni, o con l'applicazione dell'art. 208 della legge sulle opere pubbliche, il Governo può renderne promiscuo l'uso con altri stabilimenti, salvo i compensi da stabilirsi, in mancanza di accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'art. 2.

Sui binari di raccordo costruiti con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge sulle espropriazioni può il Governo, in caso di necessità riconosciuta, ordinare un servizio pubblico per merci con tariffe non superiori a quelle della ferrovia alla quale i binari si allacciano.

I binari di raccordo possono essere stabiliti su strade ordinarie col consenso degli enti proprietari. In caso di dissenso decide il ministro dei lavori pubblici per le strade provinciali, comunali e vicinali; per le strade nazionali è ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale verranno sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 7.

Gli obblighi di cui nei due precedenti articoli sono estesi ai concessionari di tramvie a trazione meccanica.

(Approvato).

Art. 8.

I lavori e le opere d'arte di una ferrovia e delle sue dipendenze debbono essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte.

Con regolamento da approvarsi per decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno stabiliti la sagoma della luce della strada e la sagoma-limite del materiale rotabile, i limiti delle pendenze, i raggi minimi delle curve, le condizioni tecniche dell'armamento e della soprastruttura, ed in genere le principali modalità del corpo stradale e delle opere d'arte, secondo la categoria della strada ferrata ed il sistema di trazione.

Nel detto regolamento sarà pure stabilita la distanza minima necessaria dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile agli ostacoli fissi che possano esistere lungo la strada.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS, *ministro dei lavori pubblici*. Io pregherei innanzi tutto l'Ufficio centrale di osservare se non sia inutile la disposizione del capoverso che esso ha introdotto nell'art. 8.

Vi si dice: « Nel detto Regolamento sarà pure stabilita la distanza minima necessaria dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile agli ostacoli fissi che possano esistere lungo la strada ».

Ma questa sarebbe una definizione, forse neanche perfetta, di ciò che è la sagoma della luce della strada che è già prevista nel capoverso primo dell'articolo.

In questo capoverso dicesi: « Con Regolamento da approvarsi, ecc., saranno stabiliti la sagoma della luce della strada, ecc. ». Ora proprio la sagoma della luce della strada è quella che sarebbe definita nel nuovo capoverso proposto dall'Ufficio centrale.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Io spiegherò il concetto dell'Ufficio centrale e spero che l'onorevole ministro troverà che le proposte sono accettabili.

Il disegno ministeriale esprimeva un concetto giustissimo, ma lo esprimeva con la formula che per i tratti di ferrovia secondaria, stabiliti su strade ordinarie, senza separazione di sede, si debbono osservare le norme dell'art. 2 della legge 1896.

Ora quell'art. 2 concerne le tramvie, e con-

tiene quindi un complesso di disposizioni estranee affatto alle ferrovie. Rimanevano in quell'articolo due concetti riguardanti le ferrovie. L'uno è quello della larghezza sufficiente per la parte lasciata al libero carreggio, quando la ferrovia sia posata su una strada ordinaria. L'altro è che le sporgenze del materiale rotabile non vengano ad infirmare le disponibilità del carreggio.

Infatti all'art. 2 della legge 1896 è detto, al primo comma, che le tramvie dovranno avere la loro sede su strade ordinarie e poi il binario sarà collocato a livello del piano stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio. Quest'ultima è una condizione che può valere anche per le ferrovie, epperò fu ripetuta nel terzo comma dell'articolo 9.

Viene poi l'ultimo comma così concepito: « la linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia dovrà, salvo casi eccezionali riconosciuti dal Governo, distare non meno di 80 centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1,20 di altezza sul piano stradale ».

Ora è sembrato all'Ufficio centrale che dal momento che aveva già incluso nell'art. 9 il concetto del binario al livello del suolo stradale, quando non c'è chiusura, e aveva già introdotta l'altra disposizione della larghezza della strada lasciata al carreggio nell'art. 2, era bene di preoccuparsi ancora che non potesse esservi la sporgenza eccessiva del materiale rotabile, la quale venisse a diminuire la libertà del carreggio; ritenne però eccessivo fissarlo in una legge con numeri, dovendosi lasciare una certa latitudine a tutte le innovazioni avvenire, la quale può essere meglio contemplata da un regolamento. In quest'ordine di idee ha ritenuto il concetto, ma con la modificazione di non portarvi la precisione delle distanze.

L'onorevole ministro domanda se ciò non costituisca una ripetizione colla disposizione che prescrivendo il regolamento accenna anche alla sagoma della strada. Mi permetterei di far osservare al ministro che si tratta di due cose distinte.

L'accenno alla sagoma della strada, è la sagoma della strada in quanto è necessaria pel passaggio dei treni: invece qui il concetto è in riguardo al carreggio, in modo che il materiale

rotabile che passa sulla ferrovia non possa comprometterne la possibilità, riducendo di fatto la disponibilità dei 4 metri prescritti come *minimum*.

Date queste spiegazioni, voglio credere che l'onorevole ministro possa concordare con l'avviso dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Forse io mi sono male espresso, ma nel primo capoverso si accenna alla sagoma limite, ed alla sagoma della strada. La prima è determinata dalla misurazione fatta del materiale ferroviario a pieno carico in altezza e larghezza laterale: la sagoma della strada è ancora più larga, ed è destinata ad assicurare che il materiale mobile non venga ad urtare contro gli ostacoli fissi della strada medesima, tenendo anche conto delle oscillazioni, cui può andare soggetto il materiale spinto alla massima velocità consentita per esso. A me pare quindi che l'ultima disposizione dell'articolo non fosse che una definizione della sagoma della luce della strada, e per questo aveva suggerito che fosse soppressa, perchè spiegazione non necessaria.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Le osservazioni dell'onorevole ministro sono logiche; tuttavia l'Ufficio centrale pregherebbe di lasciare che resti quella specie di ripetizione. Essa tende ad accentuare la necessità che dove vi sono ostacoli fissi, vi sia anche un'attenzione speciale; potrebbe facilmente avvenire che la sagoma della strada e la sagoma del materiale rotabile, siano stabiliti pel complesso della linea trascurando forse, un qualche ostacolo fisso isolato lungo la linea, per il quale si avrebbero conseguenze disastrose per la pubblica sicurezza. Riconosco che le spiegazioni del ministro mettono in evidenza il duplicato, ma esso sarà un duplicato utile per richiamare l'attenzione su quel punto.

Se l'onor. ministro non insiste, l'Ufficio centrale propenderebbe a mantenere quel comma.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Quando si determina la sagoma lo si fa per tutto il percorso e non deve esistere nessun ostacolo fisso contro cui si possa urtare. Ma

se l'Ufficio centrale chiede di lasciare questa disposizione io non mi oppongo.

L'Ufficio centrale propone poi la soppressione di due capoversi che si trovavano nel progetto di legge ministeriale.

Rileggo questi due capoversi:

« Per le ferrovie esercitate dallo Stato, l'autorizzazione, di cui all'articolo 239 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F), è data dal direttore generale, sentito il Comitato di amministrazione, quando si tratti di ridurre le distanze prescritte per la costruzione di muri di cinta e di capanne, per il deposito di materiali e per l'allevamento di siepi e piante nelle proprietà laterali alle strade ferrate; per gli altri casi decide il ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del predetto Comitato.

« Per i tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie senza separazione di sede, si debbono osservare le norme prescritte dall'art. 2 della legge 27 dicembre 1896, n. 561 ».

Ora contro quest'articolo si sono fatte alcune osservazioni. Una è stata presentata dall'onorevole senatore Carta-Mameli nella discussione generale. Egli ha detto: badate, onorevole ministro, voi venite qui a deferire al direttore generale delle strade ferrate di Stato una funzione che è vera e propria funzione d'impero e non di gestione, la quale quindi dovrebbe essere riservata al più diretto rappresentante dello Stato, che è il ministro.

Ma a questa obiezione importante di ordine giuridico io osservo che non si può considerare la posizione del direttore generale delle strade ferrate di Stato come se egli eserciti soltanto funzioni di gestione.

Io credo che l'esercizio delle strade ferrate, specialmente delle strade di Stato, costituisca una funzione pubblica, la quale non si potrebbe classificare esclusivamente tra le funzioni d'impero, ma neppure esclusivamente fra le funzioni di gestione.

E quindi la nota distinzione fra atti di gestione ed atti d'impero, che fu già tanto criticata, non si può applicare in modo assoluto di fronte a nuove condizioni venute fuori con la civiltà moderna.

L'esercizio delle strade ferrate dello Stato io credo è di quelle funzioni che sono commiste, dirò così, di impero e di gestione, ed io aveva proposto di chiamarla in altra sede come

funzione di gestione pubblica, per distinguerla dalla gestione privata propriamente detta, la quale si presenta ed esplica pure in certe orme di attività dello Stato.

Non mi parrebbe quindi che affidare al direttore generale delle strade ferrate di Stato questa facoltà di riduzione delle distanze possa essere una violazione del principio giuridico che deve riservare al più diretto rappresentante dello Stato, il ministro, questa funzione, tanto più nei limiti assai stretti in cui è contenuta nella proposta ministeriale.

Una seconda osservazione è stata presentata dall'Ufficio centrale con queste parole:

« Esso pensa che sia necessario curare fin dall'inizio di quella importantissima gestione (cioè quella dell'esercizio di Stato), accchè le attribuzione del direttore generale non abbiano per nulla ad andare al di là delle mansioni che strettamente riguardano l'esercizio dell'azienda ferroviaria alla sua responsabilità affidata ».

Ora io prego l'Ufficio centrale di osservare che allorché si tratta di riduzione di distanze, per esempio, come l'articolo stesso dice, per la costruzione di muri di cinta e di capanne, per depositi di materiale, ecc. si tratta di cosa strettamente connessa all'esercizio delle strade ferrate. È proprio l'azienda delle strade ferrate che conosce benissimo quali siano le condizioni di queste distanze. Quindi mi parve che quell'Amministrazione fosse la più adatta per decidere nella riduzione di queste distanze. Se la decisione sulla riduzione non si affida al direttore generale, ma si conserva al Governo per tutte le distanze, continuerebbe quell'inconveniente già oggi esistente che, per cose piccolissime, si debba ricorrere al ministro e poi sentire i pareri dei corpi consultivi ecc. Io comprenderei questo se si trattasse di ledere diritti, ma si tratta invece di concessioni, di favori, di permettere che uno avvicini un po' di più la sua siepe, la sua capanna, il suo muro di cinta, il suo deposito di materiali alla strada ferrata: perchè non rendere più spiccia la risoluzione di simile domande?

Avendo fra breve questo esercizio di Stato che si sviluppa per una estensione di 10,000 e più chilometri, mi pare che si conservi una complicazione inutile. L'Amministrazione delle ferrovie di Stato potrebbe sbrigare sollecitamente tali pratiche connesse intimamente al-

l'esercizio, senza che perciò ne possa derivare la conseguenza di aggravare di funzioni accessorie tale esercizio, che ha l'alta missione di provvedere al movimento delle persone ed al traffico delle merci. Del resto ho creduto opportuno di limitare questa ingerenza del direttore generale e del Comitato d'amministrazione alle pratiche per casi di minore importanza, riservando al ministro gli altri casi veramente gravi, come riduzioni di distanze per edifici, cave, ecc., e sostituendo soltanto al Consiglio superiore dei lavori pubblici il Comitato amministrativo delle strade ferrate, il quale, dovendo decidere delle meno importanti riduzioni di distanze, può dar anche un parere illuminato al ministro per i casi più importanti.

Una terza ragione è stata presentata dall'Ufficio centrale contro questa disposizione. Si è detto nella relazione: è bene tenere anche presente che quella disposizione porterebbe verso i proprietari una diversità di trattamento seconchè le loro terre siano presso una ferrovia concessa all'industria privata od esercitata dallo Stato.

Ora questa osservazione è vera, ma non si debbono lagnare i proprietari confinanti dei 10,000 chilometri di ferrovie dello Stato se per avere questa riduzione di distanze essi abbiano una procedura più spiccia che non i proprietari che sono confinanti a ferrovie esercitate da Società private e possano vedere più sollecitamente decise le loro domande.

Gli altri proprietari dovranno sempre ricorrere al ministro, ma io credo che questi alla lor volta non dovranno lagnarsi, inquantochè, secondo il concetto prevalente nell'Ufficio centrale, ricorrere al ministro piuttosto che all'Amministrazione delle ferrovie di Stato dovrebbe costituire una maggiore garanzia. Così mi sembra che questa diversità non dovrebbe essere condannata, perchè conseguenza delle nuove condizioni fatte all'esercizio ferroviario nel nostro paese, che non a torto soffre per troppa uniformità negli ordinamenti amministrativi. Ad ogni modo queste ragioni le ho presentate al Senato, non per insistere affinché l'articolo venga conservato nel testo ministeriale, ma solo per dimostrare le ragioni che mi avevano indotto a formularlo. Del resto mi rimetto completamente su questo punto alle decisioni del Senato.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Ringrazio a nome dell'Ufficio centrale l'onor. ministro della dichiarazione con la quale ha concluso; ma stante l'importanza che si collega alle deliberazioni prese dall'Ufficio centrale di proporre al Senato di sopprimere il penultimo comma, non è fuor di luogo che io aggiunga alcune delucidazioni.

L'Ufficio centrale ha considerato che, di fronte al fatto importantissimo dell'esercizio di Stato, che sta per svolgersi su di una ampia rete di ferrovie, sia di assoluta necessità che, fin dall'inizio, si vigili, per parte di tutti, che questo esercizio di Stato si faccia, mantenendo le attribuzioni di ognuno rigorosamente in quell'ambito che non possa in nessun modo dar luogo ad inconvenienti.

Ora è sembrato molto grave che, per ottenere una maggiore rapidità di procedura, il cui vantaggio l'Ufficio centrale non ha riconosciuto, colui che non deve avere altro compito all'infuori della gestione dell'azienda ferroviaria, per quanto essa rappresenti un alto servizio pubblico, sia investito di facoltà importanti di *imperio*, come ha detto il senatore Carta-Mameli, ed anzi di *sovranità*, come mi suggerisce l'onor. mio amico Scialoja; facoltà che fra altro toccano a diritti di terzi; perchè è necessario che si ricordi che l'art. 239 della legge dei lavori pubblici dice: «quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano con decreto ministeriale, sentito il parere del Consiglio dei lavori pubblici, potranno essere autorizzate delle riduzioni alle distanze prescritte dall'articolo precedente. In tal caso, se si tratta di ferrovie non esercitate dallo Stato, queste ecc., ecc.».

Dunque si vede quanto è importante che questa facoltà permanga nella sovranità dello Stato e di chi, quale rappresentante del corpo esecutivo, di questa facoltà di sovranità è investito.

L'Ufficio centrale ha creduto di adempire a un dovere rigoroso proponendo la soppressione di quell'inciso.

Quanto sia necessario vigilare perchè nell'attuazione dell'esercizio di Stato non si esorbiti dalla massima correttezza di funzioni, e quelle del direttore generale delle ferrovie abbiano a rimanere circoscritte a quanto soltanto

deve essere di sua rigorosa competenza, lo vediamo dal fatto che già si fece la proposta di affidare a quello stesso direttore le funzioni di sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata, e le funzioni di sorveglianza sulle tramvie. Non è il caso certamente che questo Ufficio centrale intervenga in una questione la quale non è nell'ambito di questa legge; ma ciò non esclude che in questo momento sia opportuno che, tanto per l'opinione mia, quanto come interprete sicuro del pensiero dei singoli miei colleghi dell'Ufficio centrale, getti fin da ora il grido d'allarmi in proposito; Dio guardi dal metterci sulla via di far convergere in un ufficio, il quale deve avere puramente e semplicemente il compito di gestire quell'esercizio pubblico, quelle altre facoltà di essenziale competenza del Governo.

Delicatissima è la situazione che si va creando colle ferrovie in esercizio di Stato, appunto perchè vengono a concentrarsi nella stessa amministrazione le due funzioni di chi esercita e di chi deve sorvegliare l'esercizio.

Quindi è opportuno, anzi è assolutamente necessario che i due uffici siano completamente separati affinchè la confusione di intenti e di apprezzamenti e di funzioni sia la minore possibile.

Queste sono le ragioni che hanno ispirato la condotta dell'Ufficio centrale nel proporre la soppressione di quel comma.

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni testè fatte, mi pare che rimane intatto il testo dell'articolo, del quale ho dato lettura.

Lo pongo ai voti. Chi intende di approvarlo, è pregato di alzare la mano.

(Approvato).

Art. 9.

Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri od altra specie di chiusura stabile e permanente, dove le condizioni della ferrovia non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali.

È però in facoltà del ministro dei lavori pubblici di concedere, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento, di cui all'art. 8, la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio.

Sulle ferrovie secondarie la chiusura è d'obbligo nelle località ove il bestiame è brado, nei tratti prossimi ai luoghi abitati, e nelle stazioni; per i tratti stabiliti su strade rotabili può essere accordato l'esonero dall'obbligo della chiusura, quando il binario sia collocato a livello del suolo stradale in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio.

Per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nello esclusivo interesse della ferrovia.

(Approvato).

Art. 10.

Le ferrovie principali, dove intersecano a raso strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusura manovrati sul posto o a distanza.

A lato di queste chiusure possono stabilirsi girandole o cancelli equivalenti, per il transito dei pedoni.

I passi pedonali possono essere muniti di chiusure a girandola o di cancelli equivalenti.

I passaggi a livello privati possono essere muniti di chiusure con chiave, da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua responsabilità.

Sulle ferrovie secondarie le chiusure dei passaggi a livello non sono richieste che alla intersecazione con le strade carreggiabili di primaria importanza, e nei tratti che non presentano sufficiente visuale libera.

Anche sulle ferrovie principali, secondo norme da stabilirsi nel regolamento, il ministro dei lavori pubblici può autorizzare che siano lasciati aperti i passaggi a livello in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private.

I passaggi a livello non muniti di chiusura devono essere segnalati con qualche indicazione fissa; ed è sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di prescrivere la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica.

CASANA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Pregherei, per evitare la confusione che può venire dalla parola « segnalati », nell'ultimo comma, di volervi sostituire le parole: *messi in evidenza*. L'ultimo comma

dice, i passaggi a livello non muniti di chiusura devono essere segnalati con qualche indicazione fissa; ora è stato osservato che questa parola *segnalare* può far nascere il dubbio che si debba intendere che dal treno stesso si debbano fare delle segnalazioni. Siccome invece il senso deve essere che, con un palo o con un cartello, od altra indicazione fissa, si metta in evidenza, per chi sta per attraversare la ferrovia, l'esistenza di un passaggio a livello aperto, si propone di sostituire le parole « messi in evidenza » alla parola *segnalati*, e spero che l'onor. ministro accetterà questa sostituzione.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Io accetto la proposta, benchè la parola « segnalati » sia la parola di uso abituale, e che ormai ha acquistata una significazione precisa.

Ad ogni modo accetto la modificazione di forma.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 10 con la modificazione proposta dal relatore ed accettata dal ministro.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 11.

La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura.

Nei tratti non muniti di chiusura o nei quali le condizioni della strada non bastano ad impedire l'accesso delle persone o degli animali, la velocità di corsa deve essere ridotta, con speciale riguardo alle condizioni locali, e non può in nessun caso superare i 60 chilometri all'ora per i treni con freni continui ed i 45 chilometri per gli altri.

Eguale limitazione di velocità è prescritta per i tratti con passaggi a livello permanentemente aperti.

Per i trattati di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa non deve in nessun caso essere superiore a 40 chilometri all'ora quando i treni sieno muniti di freni continui; altrimenti non deve essere superiore a 25 chilometri.

Qui vi sarebbe un'aggiunta proposta dall'onor. Colombo e così concepita: « Eguali limiti di velocità si intendono estesi anche alle tramvie a trazione meccanica ».

Domando all'onorevole ministro se accetta questa aggiunta.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Ho già dichiarato nella discussione generale che accettavo questa aggiunta.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Quanto all'aggiunta proposta dal senatore Colombo, ho già ieri dichiarato che l'Ufficio centrale l'accoglie.

Riguardo a questo articolo, allo scopo di evitarne una erronea interpretazione, l'Ufficio centrale prega il Senato di prendere in considerazione che nel secondo comma, dove è detto che la velocità di corsa deve essere ridotta con speciale riguardo alle condizioni locali, si abbia a dire invece: « deve essere limitata tenendo conto delle condizioni locali ».

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Io pregherei l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale di esaminare se la frase « deve essere ridotta con speciale riguardo alle condizioni locali », non sia tecnicamente più precisa di quella da lui proposta.

Il senatore Casana sa che ci sono le così dette tabelle di prestazione per ogni locomotiva, in cui si tiene conto del tipo della locomotiva, del peso che traina, delle penpenze e della velocità. C'è la locomotiva di quel tipo che con quella data velocità e pendenza può rimorchiare huel dato peso.

Qui dunque si tratta proprio di riduzione nella velocità di corsa a cui può andare la locomotiva, secondo la tabella di prestazione. Del resto è detto nella prima parte dell'articolo: « La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche delle linee, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura ». Quindi nel capoverso si determina appunto una riduzione rispetto a queste condizioni di velocità dei treni. Perciò crederei che sarebbe meglio lasciare la dicitura del testo ministeriale la quale mi sembra tecnicamente più precisa.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. A spiegare la proposta variazione, prego l'onorevole ministro di tener conto che il concetto che l'Ufficio centrale si era fatto di questo articolo è il seguente: La velocità dei treni (in esso è detto) può giungere al limite massimo compatibile ecc. Di qui sorge precisamente la velocità di corsa normale, che può essere accolta per una determinata linea. Ma, siccome in quella linea vi possono essere dei punti di speciale difficoltà, di speciale riguardo, massime dal momento che si ammettono le ferrovie su strade ordinarie, le quali possono perciò passare su punti di larghezza limitata, così diventa necessario in quei punti un rallentamento.

Quindi, allo scopo di evitare che, per il fatto singolo di qualche incaglio lungo la strada, abbia a risentirsene la velocità di corsa, ammessa in tutta la linea, era sembrato che fosse bene sostituire le parole: « limitata, tenendo conto delle condizioni locali ».

Si vorrebbe in altri termini esprimere questo, che, come norma, resti ammessa su ciascuna linea la velocità di corsa adatta alla generalità del percorso, ma, se nel percorso stesso vi fossero punti speciali per i quali quella velocità di corsa sarebbe eccessiva, ivi debba essere limitata col rallentamento.

L'Ufficio centrale gradirebbe che fosse accolta la variazione proposta.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. A me sembra che sia più questione di forma che di sostanza, perchè riduzione e limitazione in questo caso si equivalgono; mi sembrava soltanto che tecnicamente rispondesse meglio la parola da me proposta, ma ad ogni modo accetto la proposta dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'art. 11 con le modificazioni concordate fra l'Ufficio centrale ed il signor ministro, e cioè, in fine dell'articolo aggiungere: « Eguali limiti di velocità si intendono estesi anche alle tramvie a trazione meccanica » e al secondo capoverso sostituire alle parole « ridotta, con speciale riguardo alle condizioni

locali » le altre « limitata, tenendo conto delle speciali condizioni locali ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 12.

Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per servizio ferroviario.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. In questo articolo 12 è incorsa una svista. Esso proviene da un articolo del progetto 23 di cui questo è uno stralcio. Ivi si indicavano le condizioni generali alle quali devono rispondere le ferrovie, in quanto a stazioni, a caselli ecc., e ciò in sostituzione dell'articolo della legge del 1865, che è più vincolativo.

Siccome nel testo di questo articolo si lascia invece al regolamento di precisare tutto quanto concerne le stazioni ed i caselli, così l'ultimo comma, che dice: « in casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per servizio ferroviario », ha perduto il suo significato speciale, in correlazione ai fabbricati d'obbligo: gli è perciò che l'Ufficio centrale pregherebbe il Senato di tener conto che alle parole: « servizio ferroviario » si abbiano a sostituire le seguenti: « caselli, fermate e stazioni ».

L'inciso sarebbe così: « in casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per caselli, fermate e stazioni ».

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Pregherei l'onor. relatore dell'Ufficio centrale di osservare che questi edifici privati potrebbero servire, non soltanto come caselli fermate e stazioni, ma anche per altri usi connessi all'esercizio ferroviario. Suppongasi che in una data località si voglia stabilire una squadra di rialzo, ossia che si tratti di stabilire degli operai che attendano alla riparazione del materiale che non si può portare nelle officine, ed ecco che l'edificio in vicinanza della ferrovia potrebbe

essere adoperato appunto per alloggiarvi questa squadra di rialzo. Esso potrebbe servire anche quale dormitorio, come se ne ha esempio nelle ferrovie straniere, per officine di riparazione e via dicendo. Come si vede, non si tratta soltanto di caselli, fermate o stazioni, ma si tratta di altri usi ferroviari e pregherei quindi l'Ufficio centrale di lasciare la dicitura più generica che mi pare più rispondente alla realtà delle cose.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Forse non ho spiegato abbastanza bene il mio concetto. La legge del 1865 e tutte le leggi concernenti l'esercizio ferroviario, ed anche la presente, stabiliscono determinati obblighi di caselli e di stazioni. Tutto quanto si riferisce ai dormitori, ai ricoveri per le squadre di servizio, e simili, non è contemplato nella legge, come obbligo per l'esercente, e fu e sarà sempre libero l'esercente di valersi per essi di edifici privati. Ma, dal momento che questa legge vuole portare delle facilitazioni, è necessario che essa dica chiaramente che ammette anche l'uso di edifici privati in luogo dei fabbricati prescritti dalla legge.

Questa considerazione condusse l'Ufficio centrale a proporre questa aggiunta, che non era necessaria nel testo precedente, perchè ivi lo stesso comma era preceduto da altri i quali vertevano sulle modalità delle stazioni, delle fermate e dei caselli.

Spero che queste spiegazioni persuaderanno l'onor. ministro

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. L'esonero a cui alludeva il senatore Casana è contenuto nella prima parte dell'articolo. È qui che si vengono a liberare queste ferrovie da un obbligo.

CASANA, *relatore*. Non per la stazione, soltanto per i caselli.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Col capoverso si estende la disposizione generica che può permettere l'uso di locali privati per qualsiasi scopo ferroviario.

A me parrebbe che l'eccezione debba essere lasciata in tutta la sua ampiezza, perchè può adattarsi meglio alle diverse condizioni locali. Per la prima parte contentiamoci che vi sia la liberazione delle ferrovie secondarie dall'ob-

bligo della costruzione di caselli per i guardiani e cantonieri.

CASANA, *relatore*. Si potrà dire in questi termini: « e qualsiasi servizio ferroviario ».

PRESIDENTE. Accetta il ministro questa modificazione?

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

PRESIDENTE. L'art. 12 sarebbe dunque così modificato:

Art. 12.

Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

Lo pongo ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 13.

Le ferrovie debbono essere munite di telegrafo o di telefono o di altri simili mezzi di comunicazione fra le stazioni, e di segnali che per numero e per natura corrispondano alle esigenze dell'esercizio; le condutture relative sono per gli effetti fiscali considerate come mezzi d'opera.

Sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto potrà il ministro dei lavori pubblici autorizzare la soppressione dell'uso dei segnali di protezione delle stazioni, quando si provveda con speciali cautele alla sicurezza della circolazione.

Tale autorizzazione potrà essere data dal ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, anche per le ferrovie secondarie a scartamento ordinario, e per stazioni o fermate delle ferrovie principali che non debbano provvedere al servizio di movimento dei treni.

(Approvato).

Art. 14.

Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio.

Il personale destinato a funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio deve essere riconosciuto idoneo secondo le norme stabilite con speciale regolamento.

Lungo le ferrovie principali deve essere distribuito il personale di mantenimento, di custodia e di sorveglianza nella quantità necessaria per assicurare la libera circolazione dei treni.

La sorveglianza delle ferrovie secondarie può essere affidata al personale di mantenimento, con l'obbligo di visitare la linea almeno una volta al giorno.

Il personale deve essere di nazionalità italiana; salve le eccezioni che, per giustificati motivi, siano approvate dal Governo.

(Approvato).

Adesso verrebbero gli articoli 14 *bis-ter* e *quater*, proposti dall'Ufficio centrale.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare l'Ufficio centrale di rimandare questi articoli a più oltre, perchè mi parrebbe che qui disturberebbero quella certa euritmia che ho cercato di introdurre nel progetto di legge. Nel progetto si è parlato prima della classificazione delle ferrovie, poi della sede, poi delle sovvenzioni, dei binari di raccordo, delle modalità di costruzione, della chiusura delle linee, della chiusura dei passaggi a livello, della velocità dei treni, dei caselli, del telegrafo, telefono e segnali, dell'idoneità del personale, della visita della linea, dell'imposta erariale, della tassa di bollo, delle riduzioni di tariffa e facilitazioni di trasporto, del servizio economico sulle ferrovie secondarie di Stato, del servizio economico sulle ferrovie concesse ad imprese private, della formazione dell'elenco delle ferrovie, del trattamento del personale e degli istituti di previdenza. Ecco l'organismo del progetto di legge.

Ora, mettendo qui gli articoli relativi a provvedimenti pel caso di guerra, si rompe questo organismo, a cui ci tengo anche un po', perchè

credo che l'euritmia nelle leggi non sia una cosa cattiva. Prego perciò che questi articoli si collochino prima dei due ultimi articoli che si riferiscono l'uno al regolamento, l'altro all'abrogazione di articoli di altre leggi.

CASANA, *relatore*. L'Ufficio centrale acconsente a quanto ha proposto l'onor. ministro e quindi questi articoli troveranno il loro posto dopo l'art. 22.

PRESIDENTE. Sta bene; non facendosi obiezioni, passeremo all'art. 15.

Art. 15.

Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati coll'annuenza del ministro dei lavori pubblici per servizi suburbani delle grandi città, per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza o per trasporto di operai e lavoratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

Analoga facilitazione è accordata per i biglietti di abbonamento settimanale o festivo pel trasporto degli operai e dei lavoratori della terra.

Le suddette disposizioni si applicano anche alle ferrovie esercitate dallo Stato.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Pregherei il Senato (e suppongo che l'onor. ministro non farà eccezione ad un piccolo spostamento) di voler consentire che dove si dice: « analoga facilitazione è accordata per i biglietti di abbonamento settimanale, o festivo... » siccome evidentemente la parola *festivo* non si può riferire allo abbonamento, che si dica: « festivi o d'abbonamento settimanale. Mi permetto anche di esprimere che l'Ufficio centrale ha interpretato questo articolo, in quanto dice dei treni esclusivamente composti delle carrozze delle classi inferiori, nel senso che abbia da riferirsi alle due ultime classi inferiori. Evidentemente l'Ufficio centrale si è fermato sul plurale proposto in quel senso, ed ha trovato allora che poteva l'articolo accettarsi quale è, ma evidentemente deve intendersi le due ultime classi di ciascuna linea.

PRESIDENTE. Do la facoltà di parlare all'onorevole ministro.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. L'intenzione del Ministero nel formulare questo articolo era proprio di introdurre dei biglietti di abbonamento per un determinato numero di giorni festivi. Per esempio, un operaio, che abita lontano, può fare un abbonamento per sei giorni settimanali per recarsi al lavoro; un altro, invece, che abita vicino alla sede ove lavora, trovandosi libero nei giorni festivi, può desiderare di recarsi in tali giorni lontano dal luogo dove egli abita e lavora. Così questi due modi di abbonamento per un certo numero di giorni feriali o festivi mi pare che abbiano ciascuno la loro utilità.

La proposta dell'Ufficio centrale non contiene soltanto una modificazione di forma, ma di sostanza; perciò pregherei l'Ufficio centrale di non insistere. La stessa frase poi ritorna nell'art. 17.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. L'Ufficio centrale, d'accordo con me, è lieto di aver promossa questa spiegazione.

Siccome esso aveva interpretata la disposizione dell'articolo in altro senso, resta invece come spiegazione ufficiale che l'interpretazione deve essere nel senso di veri abbonamenti per un certo numero di viaggi festivi.

PRESIDENTE. Non essendovi altri che chiedono di parlare su questo articolo, lo pongo ai voti.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 16.

▲ cominciare dal 1° luglio 1906, la tassa di bollo di centesimi 50 stabilita dall'art. 66, ultimo comma, del testo unico della legge del bollo approvato col Regio decreto 4 luglio 1897, n. 414, è sostituita da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori o di merci nella misura di 1.50 per cento, quando si tratti di trasporti a grande velocità e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

La tassa di bollo di centesimi 5, stabilita dall'art. 20, n. 5, dell'azidetto testo unico della legge del bollo pel trasporto non gratuito dei

viaggiatori e per i biglietti di riscontro del trasporto e consegna dei bagagli e merci a grande e piccola velocità, non è applicata al trasporto dei viaggiatori quando l'importo di quel trasporto non supera lire 2.

La tassa così ridotta sarà applicata a datare dal 1° luglio 1905 agli importi dei biglietti per i viaggiatori sulle linee in esercizio economico, e di quelli di abbonamento per operai di cui all'articolo seguente.

MAJORANA A., *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA A., *ministro delle finanze*. Io debbo pregare vivamente l'Ufficio centrale di non volere insistere nella sua proposta e di volere, invece, accogliere la proposta ministeriale. Le ragioni sono così semplici, che io nutro fede che senza sforzo l'Ufficio centrale prima, il Senato poi, vorranno farvi buon viso.

Il disegno ministeriale migliora molto lo stato presente. Come è noto, la tassa di bollo per l'esercizio delle ferrovie è di doppio genere: 5 centesimi, dapprima, per ogni biglietto di viaggiatore e per ogni riscontro di merci, 50 centesimi per ogni abbonamento. Questo sistema produce delle grandissime sperequazioni, a danno dei biglietti e dei riscontri di minor valore. Quindi, in occasione della legge del 1901 per l'esercizio economico delle ferrovie, si introdusse il sistema della proporzionalità in ragione dell'1 50 per cento.

Il presente disegno di legge estende ciò che è già stato fatto fin dal 1901 per le ferrovie con l'esercizio economico, a tutto intero l'esercizio di qualsiasi genere di ferrovie, salvo poche differenze di poco conto.

Ripeto: questo è già, per sè, un grandissimo beneficio. Ma l'Ufficio centrale, credendo che il beneficio sia per alcuni riguardi incerto, per altri scarso, per altri ancora negativo, va molto più in là di noi, e comincia col proporre che resti il diritto del bollo di 5 centesimi per ogni biglietto e per ogni riscontro di merci, ma soltanto per quelli di un valore superiore alle 2 lire e propone che i biglietti inferiori alle 2 lire siano completamente esenti da tassa. Propone poi che il nostro sistema di tassa proporzionale sia limitato soltanto agli abbona-

menti e non nella misura dell'1.50, come noi proponiamo per le grandi velocità, ma all'1.55.

I termini della questione sono questi, ed io credo di essere stato abbastanza preciso nel riassumerli. Ma quanto alla prima proposta che è più grave e per la quale debbo più vivamente pregare l'Ufficio centrale a non insistere, debbo far notare parecchie cose; ed in primo luogo che col sistema dell'Ufficio centrale rimane la sperequazione a danno dei biglietti che sono superiori alle 2 lire.

Era già un vantaggio, secondo, noi l'adottare il sistema della proporzionalità, da cui consegue una sostanziale perequazione; e tale proporzionalità scompare nella proposta dell'Ufficio centrale ma vi sono poi altre conseguenze gravi per l'erario.

Da un calcolo che io ho avuto cura di fare eseguire presso il mio Ministero, risulta (le cifre non sono recentissime, ma il non essere recenti dà maggiore forza al mio ragionamento) risulta dico, che nel 1891 si vendettero sulle due reti Mediterranea e Adriatica 31 milioni circa di biglietti a tariffa intera, di andata e ritorno e circolari, e a costituire questa cifra concorsero biglietti per percorsi da uno a venticinque chilometri, in 22 milioni circa, e biglietti da 26 a 50 chilometri per 4 milioni; il resto erano per distanze superiori ai 50 chilometri.

Si avrebbe dunque che i biglietti minori rappresentano circa i due terzi della totalità. Ritenendo che tali proporzioni si applichino in tutti i diversi rami di servizio e che sieno rimaste immutate, e riflettendo che secondo l'ultima cifra accertata l'erario ha riscosso complessivamente 3,300,000 lire per bollo, in questa materia, si può facilmente indurre che, se si adottasse la proposta dell'Ufficio centrale, si avrebbe una perdita per l'erario di 2 milioni di lire all'incirca.

Ora io domando se nelle presenti condizioni della finanza italiana, condizioni di ordine generale, e quello che è peggio, condizioni specifiche in materia ferroviaria; con quella incognita (mi piace che in questo minuto si sia assentato il mio collega dei lavori pubblici, così innamorato di quell'esercizio di Stato che abbiamo accettato tutti più o meno volentieri - perchè la legge porta anche la mia firma) domando io se possiamo andare incontro ad una perdita certa, ne' proventi erariali, per causa del bollo.

Le cifre che ho ricordato sono di alcuni anni addietro; ma confermo che l'essere antiche dà forza al mio raziocinio; perchè, siccome il provento complessivo cresce, in proporzione cresce il danno che la proposta innovazione reccherebbe all'erario.

Credo che queste considerazioni debbano essere decisive in maniera pregiudiziale; ma nel merito ricordo che l'Ufficio centrale ha tenuto conto di una risposta che noi, ministri proponenti, abbiamo già fatto nel secondo nostro progetto, alle obiezioni lo stesso Ufficio centrale aveva già fatto al primo progetto.

Noi dicevamo che la preoccupazione che si ha sugli effetti del proposto sistema di tassa proporzionale, non ha valore grande; perchè la tassa è conglobata nelle basi della tariffa e si riscuote sul complessivo prodotto.

L'Ufficio centrale riconosce che questa nostra risposta toglie molto all'efficacia della sua obiezione; ma contro-replica che non è tolta completamente l'obbiezione stessa; poichè, in grazia di un suo calcolo diligente, al quale sottoscrivo, appare che in quattro quinti dei casi l'inconveniente è tolto, in un quinto sussiste. E sta bene: io posso accettare la constatazione dell'Ufficio centrale; ma mi affretto a soggiungere che intanto abbiamo quattro quinti di beneficio, assicurati col nuovo sistema, che indiscutibilmente contiene un progresso sul precedente.

Riassumendo, pertanto, il nostro sistema migliora sul passato; ammette la proporzione per i biglietti al disopra di 2 lire; impedisce una grave perdita dell'Erario; assicura, al disotto di 2 lire, sia pure in misura non costante, dei vantaggi non ispregevoli. Contentiamoci di ciò: vedremo poi, durante l'andamento dell'esercizio di Stato, se vi siano altre modificazioni da fare.

Quanto ai biglietti di abbonamento, anche qui le proposte dell'Ufficio centrale condurrebbero ad un salasso, per me poco piacevole, alle finanze dello Stato. Ma è di minore importanza, perchè si tratta della sola differenza fra L. 1.50 e 1.55 e le conseguenze non ammonterebbero che a 70,000 lire circa.

Io insisto perchè si mantenga la ragione dell'1.55. Ma, proprio per amor di pace, faccio la seguente dichiarazione al Senato, pregandolo di perdonarmi se la espongo in una maniera,

per così dire, contrattuale. Se io potessi ottenere l'adesione dell'Ufficio centrale sulla parte principale, in guisa ch'esso, recedendo dalla proposta relativa ai biglietti, accetti la proposta ministeriale, io consentirei di convertire la cifra di 1.55 in quella di 1.50. Ma se ciò non dovesse essere preferisco rimanere fermo in ogni sua parte nella proposta ministeriale, la quale non tocca il regime finanziario presente.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. I concetti che hanno mosso l'Ufficio centrale nella sua proposta sono i seguenti. Prima di tutto si è riconosciuto che era indiscutibilmente vantaggioso sostituire alla tassa di 50 centesimi, per gli abbonamenti, la tassa proporzionale, ma su quel punto una osservazione ha fatto l'Ufficio centrale. Nella legge del 1901, che è quella che ha messo le basi del servizio economico, cominciando in quell'occasione ad introdursi il sistema della tassa proporzionale, si era adottato il coefficiente di L. 1.50, e lo stesso fu ripetuto nella legge per la Basilicata; sembrò pertanto all'Ufficio centrale che si mancherebbe alla coerenza, che fa parte della dignità del legislatore, se per una piccola differenza di entrata per l'erario, si venisse a fare una variazione, perchè oltre all'inconveniente di ordine morale della incoerenza, si costituirebbe nello stesso Regno una varietà di trattamento fra le ferrovie in genere e quelle della Basilicata.

Questa è la ragione per la quale, riguardo alla tassa proporzionale per l'abbonamento, l'Ufficio centrale ha creduto che convenisse mantenere la base di L. 1.50 anzichè di L. 1.55.

L'onor. ministro delle finanze ha creduto di dare alla cortesia della sua adesione quasi una forma contrattuale; consentirà che si ritenga che l'onor. ministro delle finanze accetta in questa parte le proposte dell'Ufficio centrale.

Veniamo alla tassa di bollo di 5 centesimi.

Due concetti si impongono, cercare di non aggravare eccessivamente i biglietti di trasporto dei viaggiatori; e noto subito che la proposta dell'ufficio centrale si limita al trasporto dei viaggiatori, e non va fino ai riscontri delle merci; a facilitare soprattutto i trasporti dei viaggiatori per le piccole distanze, rispondendo così ad un bisogno economico, perchè intorno ai centri abitati, se si agevola con la

riduzione di prezzo la possibilità di viaggiare, ne viene un maggiore prodotto per le ferrovie. L'altro concetto è questo, che in ogni caso, se vi dovesse essere una variazione, all'infuori del beneficio che si dà alle percorrenze piccole, al movimento direi di cabotaggio, intorno ai grandi centri, la variazione dovrebbe essere nel senso che quanta più strada si percorre, tanto maggiori sieno le facilitazioni di prezzo. Colla innovazione proposta, l'accrescimento della tassa aggrava appunto i maggiori percorsi: ora se non è il caso di fare innovazioni nelle tariffe, non è neppure il caso di fare incidentalmente il cammino inverso.

L'onor. ministro delle finanze ha citato delle cifre delle quali, nella audizione, mi è sfuggita la portata completa. Se ho ben compreso, ha lanciato la grossa parola di 2,000,000 di perdita per la proposta dell'Ufficio centrale. Mi lasci essere san Tommaso, perchè mi pare enorme che, per la rinuncia alla tassa di bollo di 5 centesimi sui biglietti dei viaggiatori, al disotto di 2 lire, si arrivi alla somma ingente di 2,000,000.

MAJORANA A., *ministro delle finanze*. Ne ho dato i fattori, gli elementi.

CASANA, *relatore*. In una materia così delicata è difficile afferrare completamente il pensiero, le cifre e il collegamento che fra queste cifre vi possa essere.

Di fronte ad un'affermazione che l'onor. ministro mi pare ripete, evidentemente l'Ufficio centrale si trova in una posizione molto difficile a questo proposito. Dovrebbe dire che, lasciando la responsabilità dell'affermazione all'onor. ministro, deve piegarsi alla necessità della finanza; ma forse sospendendo l'articolo, e potendo così fare un esame più accurato, sarà possibile trovare una via di accordo. Faccio però ancora osservare che la trasformazione è segnalata come un vantaggio ai piccoli trasporti, mentre quel beneficio è minimo. Prendiamo le tasse di 3^a classe. Che cosa avviene? Con la tassa proporzionale proposta di 50 centesimi per cento, si viene a ridurre di un soldo l'importo per la terza classe, soltanto per i trasporti compresi nei limiti da 19 a 143 chilometri; mentre da 143 chilometri comincia a crescere l'onere della tassa sui trasporti. Tutto questo solo per la terza classe.

Evidentemente, cosa succederà per la seconda classe?

Per la seconda classe il beneficio della riduzione si limiterà alle minime distanze di chilometri, e l'aggravamento comincerà molto prima dei 143 chilometri. Ora come può l'Ufficio centrale accettare così facilmente una trasformazione, la quale ha l'apparenza di voler facilitare i piccoli trasporti, ma di fatto non li facilita gran che, e viene a gravare tutti i trasporti per maggiori distanze?

Ripeto: le cifre annunziate dal ministro sono tali che, quando l'Ufficio centrale avesse i mezzi e la calma di vederle e studiarle, potrebbe tenerne conto, e naturalmente non potrebbe a meno di essere grandemente scosso. Ma siccome permane la sorpresa per l'entità della conseguenza finanziaria della sua proposta, l'Ufficio centrale propone che si sospenda la discussione di quest'articolo per farne un nuovo esame e venire ad una conclusione, sperando di trovare l'accordo coll'onor. ministro.

MAJORANA A., *ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA A., *ministro delle finanze*. Io non posso che accettare una proposta la quale è volta al migliore accertamento dei fatti; questo è evidente.

Tengo però a far conoscere da quali elementi la mia asserzione abbia tratto origine. Negli annali del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate del 1895, il mio ufficio ha trovato le cifre più analitiche e precise che, fino al giorno d'oggi, si abbiano in questa materia.

L'onor. Casana ha detto di voler fare la parte di san Tommaso, io gli risponderò che tenterò fare la parte di Gesù Cristo e a tal fine soggiungerò che nei cennati annali del 1895, (a pag. 180), risulta che le reti Meditanea ed Adriatica soltanto, esclusa la Sicula e le altre reti minori, vendettero 31,259,821 biglietti a tariffa intera, di andata e ritorno e circolari.

A costituire questa cifra concorsero i biglietti di percorso da 1 a 25 chilometri, per il numero di 22,216,663 e quelli per un percorso da 26 a 50 per il numero di 4,982,392. Ho qui i numeri dei biglietti per distanze maggiori di 50 chilometri, distribuiti in diverse categorie, ma mi astengo dall'infastidire il Senato col leggerli: sarebbe inutile. La conclusione, cer-

tamente induttiva, ma fondata, di un danno complessivo dell'erario in presso a poco due milioni, risulta da una valutazione ben semplice.

Basta calcolare il numero dei biglietti di minore percorso e costo in prezzo a due terzi dei totali e ricordare che il gettito della tassa odierna è superiore ai tre milioni.

Del resto ripeto che sono ben lieto della richiesta fatta dall'Ufficio centrale per un più diligente esame. Rimandiamo l'articolo: io sono sempre a disposizione del Senato.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Per parte mia mi associo a quanto ha detto il collega delle finanze.

Mi permetto solo di fare osservare all'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, che la forma di tassazione che è proposta dall'articolo 13 giova certamente per i viaggi più corti fino a 19 chilometri e per la terza classe. Poi da 20 chilometri fino a 143 le condizioni si pareggiano.

Ora io richiamo l'attenzione dell'Ufficio centrale sopra le cifre che sono state ricordate dal ministro delle finanze il quale ha dimostrato che a costituire questo numero totale di biglietti i percorsi da 1 a 25 chilometri entrano per ventidue milioni e più, mentre i percorsi superiori non ammontano che a 5 milioni circa. Con questo sistema accorderemmo un vantaggio alla massima parte dei viaggiatori.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta fatta dal relatore e accettata dal ministro, cioè: che si sospenda la discussione di questo art. 6 perchè il ministro e l'Ufficio centrale possano intendersi sul medesimo.

Chi intende approvare questa proposta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Resta quindi sospeso l'art. 16.

Art. 17.

I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione, i quali intendano fruire dei benefici accordati dai precedenti articoli, debbono applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni nei trasporti, fra le quali sono prescritte le seguenti:

a) istituzione di biglietti di abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i lavoratori della terra per una prima zona di otto chilometri e successive zone accresciute di quattro in quattro chilometri, sulla base applicabile alla percorrenza massima di ciascuna zona, non maggiore di L. 0.12 per chilometro comprese l'imposta e la tassa di cui agli articoli 15 e 16;

b) trasporto gratuito fino a trenta chilogrammi, nei modi che saranno stabiliti dal regolamento, dei prodotti della campagna, della stalla, e della pesca che i campagnuoli e pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo; e trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) trasporto gratuito degli attrezzi rurali che i coltivatori ed i braccianti portano con loro per la coltivazione delle terre; e trasporto pure gratuito, nel limite di peso di trenta chilogrammi, degli arnesi che i pescatori portino con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui alle lettere *b* e *c*, la natura ed il numero dei treni destinati a tali trasporti, la designazione dei prodotti e degli attrezzi rurali e da pesca ammessi al trasporto gratuito, nonchè le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno saranno stabilite per regolamento.

Le facilitazioni di cui alle lettere *a*, *b* e *c*, sono obbligatorie per i concessionari di nuove ferrovie, e per l'amministrazione delle ferrovie di Stato.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Anzitutto prego il Senato di avvertire che nel comma *a*) nella parte del progetto dell'Ufficio centrale, è incorso un errore di stampa: dove si parla del coefficiente non maggiore di « 0.12 » deve leggersi di « L. 0,012 ».

Oltre a ciò fu osservato all'Ufficio centrale che la formula fino a 30 kg. poteva dar luogo ad una interpretazione non esatta, vale a dire che mentre il concetto di tale articolo era manifestamente nel senso che « fintanto che non superino il peso di 30 kg. », i prodotti della campagna, della stalla e della pesca, possano esser portati gratuitamente, qualora si lasciasse la formula « fino a 30 kg. » potrebbe forse pa-

rere che, anche quando il peso ecceda i 30 kg., possa farsi l'abbuono dei 30 kg. gratuiti.

Le proposte di modificazioni sarebbero perciò quali ho avuto l'onore di trasmettere all'onorevole Presidenza; cioè al comma *b*) si sopprimerebbero le parole fino a 30 kg., aggiungendo invece alla fine del comma le parole: « alle condizioni che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i 30 kg. »; e poi, per maggior chiarezza del comma *c*) si proporrebbe di dire: « trasporto gratuito, nello stesso limite di peso, degli attrezzi rurali che i coltivatori e i braccianti portano seco, per il loro uso nella coltivazione della terra, e degli arnesi che i pescatori portano con loro per la pesca ».

Spero che il Senato e l'onorevole ministro, trattandosi solo di una formula più chiara non abbiano eccezioni a fare a questa proposta dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Tra il testo ministeriale e il testo proposto dall'Ufficio centrale vi è una differenza alquanto importante nella lettera *a*), inquantochè nel testo ministeriale si dice: « istituzione di biglietti di abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i lavoratori della terra, per zone di quattro in quattro chilometri, sulla base non maggiore di L. 0.012 per chilometro ».

Nel testo dell'Ufficio centrale si dice invece: « istituzione di biglietto di abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i lavoratori della terra per una prima zona di otto chilometri e successive zone accresciute di quattro in quattro chilometri ».

Dimodochè mentre il testo ministeriale ammetteva che anche la prima zona non fosse che di quattro chilometri, il testo dell'Ufficio centrale, vuole che la prima zona sia di otto chilometri.

Ora nasce da questo fatto una differenza abbastanza sensibile relativamente ai viaggi d'abbonamento degli operai, in questo, che naturalmente non possono mai per la spesa essere minore di quello che è l'importare di una zona di otto chilometri. Se restasse la dicitura del Ministero, notate bene, l'operaio prendendo dodici viaggi (due al giorno) di abbonamento settimanale, cioè due al giorno, dovrebbe farlo per un per-

corso di 48 chilometri e verrebbe a pagare in tutto 60 centesimi: invece con la proposta fatta dall'Ufficio centrale egli dovrebbe, prendendo l'abbonamento per dodici viaggi settimanali, pagare per non meno di 96 chilometri, quindi la spesa salirebbe a L. 1.15.

Ora a me sembra che noi dobbiamo facilitare questi viaggi degli operai e non aggravarli. Egli è vero che si potrà osservare che, spendendo per biglietti di abbonamento per la zona di 4 chilometri soltanto 60 centesimi, per dodici viaggi, si viene a spendere cinque centesimi per viaggio. Ma a me pare che dal momento che vogliamo agevolare questi viaggi agli operai, sia opportuno di non aggravare la loro condizione economica.

I membri dell'Ufficio centrale sanno che nelle grandi città si sono istituite le corse delle tramvie nelle ore mattutine a 5 centesimi, e nelle grandi città si percorrono più di 8 chilometri, appunto pagando soltanto 5 centesimi. Ora a me parrebbe che sarebbe opportuno di consentire le stesse agevolazioni nei trasporti per ferrovia. Quindi pregherei l'Ufficio centrale di ristabilire su questo punto la dicitura del testo ministeriale...

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

FERRARIS C, *ministro dei lavori pubblici*... Faccio poi una osservazione sulla modificazione proposta per la lettera b). L'Ufficio centrale propone di cancellare la parola: « fino a 30 chilogrammi » nella prima riga della lettera b) e di aggiungere alla fine della lettera b) « alla condizione che per ciascun viaggiatore, il peso complessivo degli oggetti non superi i 30 chilogrammi ».

Ora pregherei l'Ufficio centrale di considerare che formulando così l'articolo ne può nascere un abuso, perchè si ammette il trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno. Ora potrebbe avvenire che di questa concessione con la formula, che è stata proposta dall'Ufficio centrale, si profitti appunto per trasportare dei recipienti vuoti fino al limite di 30 chilogrammi senza che in realtà siano stati capo per capo trasportati, ma siano invece stati artificialmente accumulati nel luogo di partenza. Qui invece lo spirito e la lettera della legge sarebbero di concedere il trasporto gratuito per 30 chilogrammi dei prodotti che vi sono indicati, ma

soltanto il trasporto gratuito dei recipienti di ogni singolo trasporto.

Io richiamerei l'attenzione dell'Ufficio centrale sopra questo pericolo di abusi che potrebbe derivare dalla dicitura che ha proposto.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Spiegherò perchè l'Ufficio centrale, accogliendo il concetto molto lodevole di veder di ottenere per gli operai trasporti a condizioni specialmente favorevoli, mediante i biglietti di abbonamento per zone, ha creduto, per la prima zona, di darle l'importanza maggiore, portandola ad 8 chilometri. La ragione è questa oggi, in ragione delle tariffe di terza classe, tenendo conto delle tasse di bollo e della imposta erariale, ecc., per 4 chilometri si pagano 25 centesimi e per 8,45 centesimi. Anche colla modificazione proposta dall'Ufficio centrale, l'importo del biglietto, come lo stesso onor. ministro ha messo in evidenza, resterebbe minore di 10 centesimi. Dunque c'è già vantaggio dal costo attuale di 45 centesimi a quello che sarà un poco meno di 10 centesimi, mentre invece se si mantenesse la prima zona di 4 chilometri, come l'onor. ministro ha detto, ogni viaggio verrebbe a costare un soldo.

È verissimo che nelle città si è generalmente introdotto il viaggio a un soldo nelle primissime ore del giorno per favorire gli operai, ma io faccio osservare che si tratta anzitutto delle primissime ore del giorno, e non di tutta la giornata; si tratta di percorsi che andranno a 2, 3, 4 chilometri; difficilmente, e solo in casi eccezionali, potrebbe essere che nelle città vi fosse lo sviluppo di 8 chilometri; ma c'è ancora un'altra circostanza da far osservare. Mentre il beneficio di questa possibilità di trasportarsi, anche per 8 chilometri, con soli 10 centesimi, costituisce un immenso vantaggio agli operai, non bisogna dimenticare che noi legiferiamo a carico degli esercenti di ferrovie; perchè si tratta di condizioni che si imporrebbero ai concessionari di ferrovie esistenti per ammetterli a profittare di qualcuno dei vantaggi di questa legge, i quali d'altronde non sono così grandi da corrispondere all'onere grandissimo che si va loro richiedendo.

È lodevole l'intento dell'onor. ministro di profittare dell'occasione per la quale forse questi concessionari vorrebbero essere svincolati

da talune esigenze di chiusura, passaggi a livello, caselli, ecc., per ottenerne ciò che sotto il punto di vista sociale è utile; ma ci vuole un limite nello imporre delle condizioni, perchè se queste rendiamo così forti da allontanare i concessionari dalla possibilità di trovare in quei vantaggi un corrispettivo all'onere che dovrebbero subire, si avranno due danni. Anzitutto il danno che quelle ferrovie, senza quelle agevolanze, funzioneranno male; e inoltre il danno che questi benefici che loro volete dare, gli operai finiranno per non averli.

Per tali considerazioni l'Ufficio centrale pregherebbe l'onorevole ministro di voler accogliere le sue vedute e di lasciare immutato in questa parte il testo proposto.

Quanto alla preoccupazione dell'onorevole ministro di abusi nel trasporto di recipienti vuoti, mi permetto di fargli notare due circostanze. Dal momento che si dice: il trasporto gratuito di recipienti vuoti *di ritorno*, evidentemente si escludono tutti i recipienti che non fossero stati fra quelli che non hanno servito a portare gli oggetti del peso complessivo di 30 chilogrammi. D'altra parte, il penultimo comma stabilisce che le norme relative saranno fissate nel regolamento; epperò sarà facile allora accentuare che la gratuità si riferisce solo ai recipienti che hanno servito al primo viaggio di andata, e che tornano vuoti. Per ciò prego l'onorevole ministro di accogliere le modificazioni ora proposte dall'Ufficio centrale le quali ci sembrano indispensabili per evitare l'equivoco, quando si trasportassero ad esempio 40 chilogrammi di roba, si credesse di potere invocare per i 30 chilogrammi, l'abbuono.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
A me dispiace molto di trovarmi in opposizione coll'Ufficio centrale relativamente a questo argomento dei biglietti di abbonamento settimanali o festivi, ma debbo confessare che neppure il ragionamento fatto dal relatore mi ha convinto della opportunità della sua proposta. Egli ha detto: va bene, nelle grandi città si sono introdotte queste corse mattutine a 5 centesimi, ma soltanto per le prime ore del giorno. Ora siccome gli operai non possono beneficiarsi di questi viaggi se non nelle prime ore del

giorno e nelle ultime, così questa non parmi una ragione per non accettare la proposta ministeriale.

Poi dobbiamo badare ad un secondo fatto importantissimo. Noi sappiamo che il problema delle abitazioni degli operai nelle grandi città diventa sempre più urgente a risolversi, in quanto che le agglomerazioni urbane fanno crescere molto i prezzi degli alloggi e bisogna cercare di facilitare agli operai la scelta di abitazioni lontane dal luogo di lavoro, ma rendendo in pari tempo poco dispendioso per essi il recarsi a quello. Con mitissime tariffe di trasporto gli operai possono abitare alla periferia delle città, ed evitare il centro; così veniamo a risolvere in parte la questione delle abitazioni degli operai delle grandi città, procurando, il che è anche igienicamente vantaggioso, l'allargamento di queste in senso orizzontale anzichè in senso verticale, ossia procurando la costruzione di case piccole su larga superficie piuttostochè di casermoni ed alveari umani.

Il relatore ha detto che noi stabiliamo un onere abbastanza gravoso per gli esercenti le ferrovie secondarie; ma io dico, che sempre ci si lamenta della scarsità del movimento dei viaggiatori, almeno in non poche regioni. Perciò dobbiamo cercare di agevolare questo movimento, e questo movimento lo potremmo ottenere sulle ferrovie secondarie mediante le mitigazioni dei prezzi dei trasporti.

Per quanto, ripeto, mi senta molto dispiacente di dovermi opporre a una proposta dell'Ufficio centrale, pregherei di vedere se non sia più opportuno conservare la proposta ministeriale.

Relativamente alla lettera b) credo che il probabile inconveniente da me previsto, si potrebbe evitare quando le parole « alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti, ecc. » fossero messe prima del « trasporto dei recipienti vuoti ».

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. L'Ufficio centrale accetta innanzi tutto la proposta ultima, che consisterebbe, pel comma b) nel far passare le parole « alle condizioni, ecc. » dopo le parole « sul luogo di consumo » e poi dicendo « col tra-

sporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno ».

In quanto alla zona degli 8 km. l'Ufficio centrale ha creduto suo dovere spiegare il perchè aveva creduto fare l'innovazione.

È commendevole l'intento al quale mira l'onorevole ministro. Se si trattasse di nuove ferrovie a concedersi anche con quell'estensione, la condizione proposta sarebbe da accogliersi. Ma la Commissione ha temuto e teme che, trattandosi di abbinare questi vincoli alla concessione di quelle facilitazioni che sarebbero di beneficio generale anche per servizi pubblici, ne nasca l'inconveniente che gli esercenti attuali abbandonino la richiesta di quelle agevolanze, piuttosto che sottostare al maggiore onere.

Questa la preoccupazione dell'Ufficio centrale. Però, di fronte alla persuasione del ministro, e siccome la responsabilità dello svolgimento delle sue proposte sta nel Governo, l'Ufficio centrale non insiste nel suo avviso e lascia che prevalga il concetto del ministro; i fatti diranno poi chi avesse ragione.

PRESIDENTE. Prego di mandare il testo preciso della formula dell'articolo.

CASANA, *relatore*. Resta la formula attuale; soltanto al comma *b*) dopo le parole « sul luogo del consumo » si porterebbe l'inciso « alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i 30 kg » lasciando seguire le altre parole « e col trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno ».

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. E per il comma *a*)?

CASANA, *relatore*. Il comma *a*) deve rimanere quale era nel testo ministeriale, sostituendo i numeri 15 e 16 là dove si dice 12 e 13.

PRESIDENTE. Allora rileggo l'articolo così modificato.

Art. 17.

I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione, i quali intendano fruire dei benefici accordati dai precedenti articoli, debbono applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni nei trasporti, fra le quali sono prescritte le seguenti:

a) istituzione di biglietti d'abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i la-

voratori della terra, per zone di quattro in quattro chilometri, sulla base non maggiore di L. 0.012 per chilometro, comprese l'imposta e la tassa di cui agli articoli 15 e 16, applicabile alla percorrenza massima di ciascuna zona;

b) trasporto gratuito, nei modi che saranno stabiliti dal regolamento, dei prodotti della campagna, della stalla, e della pesca che i campagnuoli e pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo, alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i trenta chilogrammi; e col trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) trasporto gratuito nello stesso limite di peso degli attrezzi rurali che i coltivatori ed i braccianti portano seco per loro uso nella coltivazione della terra, e degli arnesi che i pescatori portano con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui alle lettere *b* e *c*, la natura ed il numero dei treni destinati a tali trasporti, la designazione dei prodotti e degli attrezzi rurali e da pesca ammessi al trasporto gratuito, nonchè le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, saranno stabilite per regolamento.

Le facilitazioni di cui alle lettere *a*, *b* e *c*, sono obbligatorie per i concessionari di nuove ferrovie, e per l'amministrazione delle ferrovie di Stato.

Pongo ai voti l'articolo 17 così modificato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 18.

Per le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato sono mantenute in vigore le disposizioni della legge 9 giugno 1901 n. 226, colle modificazioni delle tasse stabilite all'art. 16 della presente legge.

Al limite di L. 10,000, stabilito nell'art. 1 della citata legge 9 giugno 1901, è sostituito quello di L. 7000, quando le riduzioni disposte con l'art. 5 della legge stessa riguardino soltanto le tariffe dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette. In questo caso la riduzione di tali tariffe può essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 per cento,

secondochè il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette è superiore a L. 5500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5500 e 4000, od è inferiore a L. 4000.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. A questo art. 18, d'accordo col signor ministro, l'Ufficio centrale porrebbe due altre aggiunte. Nell'articolo 1 si dice: « Per le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato sono mantenute in vigore le disposizioni della legge 9 giugno 1901 », ecc. Ora è opportuno che si specifichi meglio e si dica: « Per le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato o di sua proprietà, ed esercitate da imprese private », ecc.; perchè può occorrere che vi siano ancora, nonostante l'esercizio di Stato, delle ferrovie di proprietà dello Stato ma esercitate da imprese private, non fosse altro perchè la legge stessa ne accorda la facoltà. Questa è la prima modificazione. La seconda aggiunta sarebbe nel secondo comma, là dove si dice che « al limite di 10,000 è sostituito quello di 7000 », conviene specificare con l'aggiungere le parole: « di prodotto per i viaggiatori, bagagli, cani e biciclette ». Ed allora è il caso di cancellare le stesse parole che si trovano appresso, e resterebbero qui trasportate per maggior chiarezza del testo.

PRESIDENTE. Il signor Ministro accetta questi emendamenti?

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Li accetto.

PRESIDENTE. Rileggo allora l'art. 18 con le modificazioni proposte dall'Ufficio centrale ed accettate dal Ministro.

Art. 18.

Per le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato, o di sua proprietà ed esercitate da imprese private, sono mantenute in vigore le disposizioni della legge 9 giugno 1901 n. 220, colla modificazione della tassa stabilita all'art. 16 della presente legge.

Al limite di L. 10,000, stabilito nell'art. 1 della citata legge 9 giugno 1901, è sostituito quello di L. 7000, di prodotto per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, quando le riduzioni disposte con l'art. 5 della legge stessa riguar-

dino soltanto le relative tariffe. In questo caso la riduzione di tali tariffe può essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 per cento, secondochè il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette è superiore a L. 5500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5500 e 4000, od è inferiore a L. 4000.

Chi intende di approvare quest'articolo è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 19.

Alle ferrovie secondarie concesse all'industria privata e da essa esercitate, sono applicabili le disposizioni dell'articolo precedente, purchè queste ferrovie non mettano in comunicazione gli stessi centri serviti da altre ferrovie di proprietà dello Stato o da esso esercitate, alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

L'applicazione delle suddette disposizioni in relazione al servizio economico di quelle ferrovie è subordinata alle seguenti disposizioni:

a) che si adottino i massimi di riduzione delle tariffe per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette di cui all'articolo precedente, tenendo conto in esse delle riduzioni di tariffe e facilitazioni dell'art. 17;

b) che fermo in ogni caso l'obbligo all'aumento, con una coppia almeno, del numero di treni risultante dalla concessione, sia rispettivamente per l'orario estivo e per l'orario invernale accresciuto di una coppia il numero dei treni più elevato dell'esercizio precedente;

c) che l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 per cento del maggiore prodotto che si otterrà in confronto a quello medio dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale, aumentato del 25 per cento.

È in facoltà del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro del tesoro, a richiesta dell'esercente di una ferrovia secondaria, il cui prodotto sia compreso nei limiti dell'articolo precedente, di applicarne le disposizioni a quella ferrovia, anche quando taluna delle modalità del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

A questo articolo sono proposte due modificazioni: una è del senatore Visocchi e suona così: « Nel 1° comma, alle parole « purchè queste ferrovie » etc., fino alla fine del comma, sostituire le seguenti: « e le altre diminuzioni di tasse di cui è parola negli art. 3 e 4 della legge 9 giugno 1901 n. 220 ». Nel medesimo articolo, sopprimere il comma c). »

Abbiamo poi un altro testo, che sarebbe il nuovo testo proposto dall'Ufficio centrale e di cui do lettura:

Art. 19.

Alle ferrovie secondarie concesse all'industria privata e da esse esercitata, sono applicabili le disposizioni dell'articolo precedente e quelle dell'art. 11 della legge 4 dicembre 1902 n. 506, purchè queste ferrovie non mettano in diretta comunicazione gli stessi centri serviti direttamente da altre ferrovie di proprietà dello Stato o da esso esercitate, alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

L'applicazione delle suddette disposizioni in relazione al servizio economico di quelle ferrovie è subordinata alle seguenti disposizioni:

a) che si adottino i massimi di riduzione delle tariffe dell'articolo precedente quando la riduzione si faccia soltanto per viaggiatori, bagagli, carri e biciclette e quelle dell'articolo 5 della legge 9 giugno 1901, n. 220, quando si estenda alle merci, tenendo conto in ogni caso delle riduzioni di tariffe e facilitazioni dell'articolo 17.

b) *identico*.

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. Vista la competenza e la coscienza con cui l'Ufficio centrale ha studiato questo progetto di legge mi sento incoraggiato a sottoporre alla considerazione dell'Ufficio centrale e dell'onorevole ministro, un dubbio che scaturisce dal comma b) di quest'articolo 19, dubbio relativo alla perfetta equità e convenienza della disposizione contenuta in questo comma stesso. Lo scopo di questo comma b) è utilissimo: si tratta di riservare certi benefici alle Società ferroviarie che hanno migliorato il servizio, aumentando il numero dei treni da quello imposto all'atto di concessione; se

non che nell'ultima parte di questo inciso vi è una frase che viene a rendere meno equa l'applicazione di una identica disposizione per tutte le Società e sarà bene leggere il comma b). Esso dice: « che fermo in ogni caso l'obbligo all'aumento, con una coppia almeno del numero dei treni, risultante dalla concessione, sia rispettivamente per l'orario estivo e per l'orario invernale accresciuto di una coppia il numero dei treni più elevato degli anni precedenti ».

Ora vi sono delle Società che tenendo conto dell'utile pubblico e non del solo tornaconto loro, hanno creduto, anche in via di esperimento, di aumentare il numero dei treni al di sopra del minimo fissato dall'atto di concessione, e che si troverebbero danneggiate dalla rigida applicazione di questo comma b), in confronto di altre Società, che invece si sono strettamente attenute al capitolato di concessione, e si sono limitate a far correre solo il numero dei treni indispensabile. Queste ultime, secondo il testo del comma b), usufruirebbero dei vantaggi concessi da questa legge, senza far altro che aumentare una coppia di treni sul numero di quelli imposto all'atto della concessione, ossia senza far altro che, in molti casi, applicare due coppie di treni sulle loro linee.

Le altre Società, che in via di esperimento, talune anche con perdita per ora, hanno già raggiunto il numero di due coppie di treni (e alcune anche di tre coppie), si vedrebbero adesso obbligate (a norma di questo comma b)) ad accrescere ancora il numero delle coppie di treni, (e vi sarebbe perciò lo sconcio che una Società, che magari oggi ha tre coppie di treni, che le danno un risultato finanziario dubbio, sarebbe costretta ad accrescerli a quattro con danno grave dell'azienda) o a rinunciare senz'altro ai vantaggi concessi con la legge; mentre che quelle Società che ora hanno la sola coppia di treni iniziale farebbero l'esperimento in condizioni sicure, perchè avrebbero almeno i vantaggi accordati dalla legge. In altri termini per incoraggiare, come si fa bene con questa disposizione, lo sviluppo del traffico su queste linee, si verrebbe a commettere un atto di flagrante ingiustizia a carico di quelle Società che invece hanno già spontaneamente cercato di tutelare oltre il proprio, anche l'utile pubblico. Non mi dilungo, sottopongo queste mie brevi osservazioni alla competenza dell'Ufficio centrale e

dell'onorevole ministro e chiederei loro se non ravvisano il caso di una lieve modificazione che venga, pur mantenendo lo scopo della legge, a togliere questo danno che si verrebbe ad accollare appunto a coloro che sono già stati diligenti e che hanno dato l'esempio dell'operosità anche a vantaggio del pubblico.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Avrò da dare ampie spiegazioni delle modificazioni proposte dall'Ufficio centrale, di cui il Presidente ha già dato lettura nel nuovo testo, in piccola parte variato.

Comincio col dare spiegazione all'onorevole Pisa del come l'Ufficio centrale, pur avendo prese in considerazione le sue osservazioni che hanno molto fondamento, non ha creduto di poter variare il testo dell'articolo.

Senza alcun dubbio, avviene generalmente che quando si stabilisce una concessione di ferrovia all'industria privata, le condizioni incerte dello svolgimento del traffico su quella ferrovia conducono di solito al fatto che si istituisce un numero di treni limitato. Questo avviene anche perchè, di fronte al Governo, il quale può benissimo essere investito del desiderio del meglio nell'interesse del servizio pubblico, ma ha dinanzi l'ignoto di questo traffico, c'è d'altra parte l'interessato esercente della ferrovia, il quale ha tutta la tendenza ad amplificare le difficoltà di un traffico abbondante, ed a far quindi ridurre l'obbligo delle coppie di treni. Quindi come stato di fatto, che posso affermare senza tema di errare, in tutte le concessioni il numero dei treni d'obbligo è sempre limitatissimo. È bensì vero che può essere avvenuto che degli esercenti più restii non si siano lasciati commuovere da insistenze di popolazioni, e all'occorrenza anche del Governo, e siano stati saldi nello stretto obbligo delle coppie di treni stabilite dalla concessione; mentre può essere avvenuto che altri esercenti, più riguardosi per i bisogni della popolazione, fino a quel limite che ad essi pareva di poter affrontare senza danno, abbiano accettato di aumentare le coppie dei treni al di là di quanto è portato dalla concessione.

Se l'uomo potesse mettersi al posto di chi è molto al di sopra di lui, e pesare colle bilancie rigorose quanta parte di merito sta in uno rispetto all'altro, allora l'idea della giu-

stizia in quel senso porterebbe a non volere aggravare le condizioni di chi è già stato molto volenteroso, rispetto a quello che è stato restio.

Ma nel campo della pratica umana bisogna prendere i fatti. Ora i fatti quali sono? Sono questi, che se per una data ferrovia vi è già attualmente in corso un determinato numero di coppie di treni, ciò vuol dire che è la presunzione che quello è lo stretto necessario, al disotto del quale non si potrebbe andare. Lo stato reale cui può misurare il legislatore una disposizione è questo solo, e ne viene quindi di conseguenza che l'Ufficio centrale ha creduto accettare il comma b) del progetto ministeriale, in cui s'impone l'aumento di una coppia, almeno sulla coppia di treni risultanti dalla concessione. Il testo di prima diceva « numero di treni più elevato degli anni precedenti ». L'Ufficio centrale, tenendo conto in parte delle osservazioni del senatore Pisa, crede di limitare questa disposizione dicendo « dell'anno precedente ». In considerazione che, se per un anno, per circostanze straordinarie, fosse stata aumentata una coppia di treni e poi soppressa, sarebbe ingiusto che si prendesse quel periodo per pretendere un numero di treni eguali. Quindi l'Ufficio centrale fa la proposta di sostituire alle parole « degli anni precedenti » le parole « dell'anno precedente », dando così in parte soddisfazione alle osservazioni fatte dal senatore Pisa, il quale, spero, vorrà contentarsi di questa nostra modificazione.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Nel testo che fu, dirò così, padre di questo altro testo, si era proposto dal Ministero di dire: « risultante per i rispettivi periodi dell'orario estivo del 1903 ed invernale del 1904 ». L'Ufficio centrale del Senato mutò la dicitura in questa: « di una coppia il numero dei treni più elevato degli anni precedenti ».

Io nel compilare il testo ministeriale ho preso la dicitura dell'Ufficio centrale, ma ora questo modifica la sua dicitura; quindi mi permetterà di ritornare alla dicitura ministeriale e dire: « dell'orario estivo dell'anno 1904 e invernale del 1904-1905 », perchè così la designazione è più precisa, e teniamo appunto conto delle mu-

tazioni che si fanno nell'orario estivo e nell'orario invernale.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Permetta l'onor. ministro che io richiami la sua attenzione su questo: se si trattasse della applicazione di questo articolo immediatamente nel 1906, gioverebbe il riferirsi senz'altro al 1903-904, ma siccome l'applicazione di questo articolo può svolgersi fra molti anni, domando all'onor. ministro se non creda appunto che lo stesso concetto che gli ispirava di accennare all'esercizio 1903-904 per ogni applicazione immediata, non conduca ad adottare una forma che per l'applicazione avvenire viene allo stesso concetto...

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Allora si potrebbe dire: « dell'ultimo orario invernale e dell'ultimo orario estivo ».

CASANA, *relatore*... Il concetto è lo stesso: se lei crede che la formula corrisponda meglio, noi l'accettiamo.

Io darò lettura del comma quel'è proposto dall'Ufficio centrale e credo che, sentendolo tutto insieme, possa comprendersene meglio la portata: « che fermo in ogni caso l'obbligo all'aumento con una coppia almeno del numero dei treni risultante dalla concessione, sia, rispettivamente per l'orario estivo e per l'orario invernale, accresciuto di una coppia il numero dei treni dell'anno precedente ».

Mi rimane a spiegare le poche innovazioni che l'Ufficio centrale ha creduto di proporre ora all'art. 19 e cioè: La facoltà di accordare l'esercizio economico nella legge del 1902 è stata coll'art. 11 estesa, perchè vi è ammesso qualunque sia il prodotto chilometrico; mentre la disposizione della legge del 1901 limitava al caso del prodotto inferiore a L. 10,000.

L'Ufficio centrale aveva ritenuto e ritiene che nulla siasi voluto innovare alla continuazione di quella disposizione, ma per maggior chiarezza ha creduto adesso di proporre un apposito inciso: che cioè dopo la parola « precedente » si aggiunga « e quella dell'art. 2 della legge 4 dicembre 1902, n. 506 ».

Resta a dire intorno all'osservazione del senatore Visocchi, il quale si è preoccupato di due considerazioni ed ha proposto una modificazione ispirata a quel concetto.

Egli teme che il riferimento all'articolo pre-

cedente in cui si dice che per le ferrovie secondarie sono mantenute le disposizioni in vigore il 9 giugno 1901 con le modificazioni, ecc. ecc. pregiudichino l'applicazione dell'art. 4 della legge del 1901, per il quale la tassa erariale dal 13 per cento è ridotta al 2 per cento.

Prego l'onor. Visocchi a considerare che i termini degli articoli 18 e 19 assolutamente non infirmano per nulla questo diritto acquisito; per cui manifestamente, assieme all'ammissione del servizio economico, ne viene come conseguenza certa, indiscutibile, che la tassa è ridotta al 2 per cento.

Un'altra preoccupazione del senatore Visocchi ha richiamato l'attenzione dell'Ufficio centrale, e per essa ha creduto introdurre una lieve modificazione nel testo. Come ho già detto nella discussione generale, l'articolo 19 poteva far temere che troppo facilmente si ritenesse che una linea concessa all'industria privata fosse così concorrente a quella ferrovia di Stato, che partisse dallo stesso punto e arrivasse ad un altro punto comune, da impedire l'ammissione di questa ferrovia all'esercizio economico, se quell'altra ferrovia non fosse con tal regime.

Ad evitare ciò si propone di dire: « alle ferrovie secondarie concesse all'industria privata e da essa esercitate, sono applicabili le disposizioni dell'articolo precedente e quelle degli articoli 11 e 15 della legge 4 dicembre ecc. ecc. purchè queste ferrovie non mettano in diretta comunicazione gli stessi centri serviti direttamente da altre ferrovie di proprietà dello Stato ». Con questa variazione pare all'Ufficio centrale che si metta un freno al pericolo che è stato posto avanti dal senatore Visocchi.

VISOCCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISOCCHI. Mi rincresce di non potermi accontentare interamente della proposta fatta dall'Ufficio centrale.

In questa legge medesima e nella precedenti è ordinato, che le ferrovie secondarie abbiano in generale lo scopo di sboccare nelle ferrovie principali, partano da una stazione e vadano ad un'altra delle ferrovie medesime.

Ed è ciò naturale e ragionevole, perchè esse devono portare sulle ferrovie principali i viaggiatori e i prodotti delle diverse località in cui si costruiscono. Ciò posto, segue di necessità

che le ferrovie secondarie si troveranno sempre a congiungere due centri già uniti dalle ferrovie principali. Ora il servizio economico nelle ferrovie principali difficilmente si istituisce ed in forza dell'art. 19, ciò porterà che il servizio economico stesso sia vietato anche alle ferrovie secondarie.

Questo non è bene, è un regresso che facciamo dalle concessioni date dalle leggi precedenti e dovrebbe essere evitato, e perciò io proponevo la soppressione delle parole che a ciò si riferiscono.

L'onor. senatore Casana a nome dell'Ufficio centrale propone di tranquillare le mie preoccupazioni, aggiungendo la parola « diretta » innanzi a comunicazione e dire « diretta comunicazione ». Io non so prevedere se questa parola diretta sia bastevole. A me parrebbe molto più conveniente di sopprimere addirittura questo inciso, e perciò ne rinnovo preghiera all'Ufficio centrale ed al ministro.

Avevo chiesto anche un'altra modificazione a questo articolo, cioè, la soppressione del comma c) per il quale è ordinato che gli esercenti di ferrovie private debbano dare un contributo del 10 per cento allo Stato sul maggior prodotto che esse conseguono mediante l'esercizio economico. Ora a me pare che questo contributo non sia giusto; quando un costruttore ed esercente di una ferrovia privata, per il buon servizio economico che esso fa al pubblico, giunge a realizzare un prodotto più grande di quello che conseguiva dianzi, non capisco perchè egli non possa far proprio questo vantaggio e debba darne al Governo una partecipazione. Non so trovare la ragione di questo. Mi pare una disposizione ingiusta, e per ciò prego l'onorevole ministro di volere accettare la soppressione di essa.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Le questioni sollevate dalle modificazioni proposte, sono assai più gravi ed involute di quello che non appaia. L'Ufficio centrale alla parte prima dell'art. 16 vorrebbe aggiungere queste parole (leggo l'intera parte): « alle ferrovie secondarie concesse all'industria privata e da essa esercitate sono applicabili le disposizioni dell'articolo precedente e dell'articolo 11 della

legge 4 dicembre 1902, n. 506 ». Ora che cosa dispone l'art. 11 della legge 1902? Esso dice: « su tutte le ferrovie concesse all'industria privata, potrà, con decreto Reale, essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio colle norme e modalità sancite dalla legge 9 giugno 1901, n. 220, qualunque sia il loro prodotto chilometrico ».

Ma che cosa dice alla sua volta la legge del 1901, specialmente all'articolo ultimo?

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

Ora l'art. 11 della legge del 1902 non fu mai applicato appunto perchè mancarono sempre gli accordi previsti da quella del 1901. Il tesoro non volle essere danneggiato, e così la disposizione rimase lettera morta. Ora appunto per rendere possibile il fare un passo in materia, si è proposto l'art. 13 del progetto ministeriale e 16 dell'Ufficio centrale. Quindi l'introdurre questa disposizione, che richiama la legge del 1902, verrebbe ad alterare tutta la economia delle disposizioni che abbiamo cercato di formulare negli articoli precedenti. Per di più, l'art. 11 della legge 1902 fu formulato quando le ferrovie eran tutte concesse all'industria privata di fronte alle ferrovie concesse all'esercizio di Stato: ed evidentemente se estendete questo privilegio alle ferrovie concesse all'industria privata e non a quelle di Stato, ne verrebbe una disparità di trattamento a danno dell'esercizio di Stato.

Infine mi parrebbe inutile la citazione, perchè il combinato disposto delle leggi del 1901 e 1902 resterebbe in vigore e così si potrebbe sempre applicare anche emanata la legge che stiamo discutendo. È una serie di dubbi che mi ha sollevato la proposta dell'Ufficio centrale, quindi prima di prendere una deliberazione (perchè qui si tratta anche d'interesse nazionale), mi sembra che sarebbe opportuno prendere degli accordi anche per mettere questo articolo in correlazione alle disposizioni degli articoli precedenti. Veramente io sarei di avviso che sarebbe meglio abbandonare questa modificazione

la quale, a me sembra, alteri l'economia del progetto di legge presente.

Dichiaro poi che mi associo alle considerazioni che ha fatte l'onor. Casana relativamente alla proposta del senatore Visocchi.

L'applicazione dell'art. 3 della legge 9 giugno 1901 è fatta con la disposizione dell'art. 16 che si tratta di completare ancora. Quindi da questo lato i desideri dell'onor. Visocchi sarebbero in parte almeno soddisfatti. Poi egli ha fatto un'affermazione che sopra le ferrovie di Stato non si introdurrà mai il servizio economico. Mi permetta il senatore Visocchi di richiamare alla sua attenzione l'articolo 16 della legge per l'esercizio di Stato. L'art. 16 all'ultimo capoverso dice: « Il ministro dei lavori pubblici per speciali circostanze locali e per facilitare servizi suburbani, postali e simili, può per alcuni tratti di linea autorizzare treni leggeri o con carrozze automotrici in aggiunta ai treni ordinari ». Vede che l'esercizio di Stato potrà introdurre questo servizio economico sopra le sue linee, ed in tali casi resta escluso il timore che è stato manifestato dal senatore Visocchi e cioè, che non attuandosi quel servizio nell'esercizio di Stato, non lo si applichi sopra le linee concesse alle industrie private.

E poi mi permetta ancora il senatore Visocchi di fare un'osservazione rispetto alla soppressione del comma c). Le nostre statistiche ci dimostrano che l'attuazione dell'esercizio economico ha portato un aumento medio dal 35 al 40 per cento nei prodotti al netto dalle imposte. Ma questo è stato acquistato anche con un certo danno dello Stato, per la diminuzione delle imposte. Ora, dal momento che si fa un vantaggio all'industria privata e che questo vantaggio alla industria privata si fa con danno fiscale dello Stato, mi pare del tutto equo che ai maggiori proventi, che vengono alla industria privata da queste agevolanze concesse, si dia una partecipazione allo Stato. Si tratta di partecipazione a lucri ottenuti con esercizio di pubblici servizi, ed oramai è riconosciuto questo diritto dello Stato anche in materia ferroviaria.

Farei proprio viva preghiera al senatore Visocchi perchè non insista nella soppressione del comma c) di questo art. 19.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Casana.

CASANA, *relatore*. L'Ufficio centrale si associa all'onorevole ministro nel pregare il senatore Visocchi di non insistere sulla soppressione del comma c). Le ragioni esposte dall'onorevole ministro sembrano all'Ufficio centrale così convincenti che vuole sperare uguale convinzione possa essere penetrata nel senatore Visocchi. Quanto all'osservazione fatta dal ministro sulla citazione dell'articolo 11 della legge 4 dicembre 1902, l'Ufficio centrale si applaude di avere con questa proposta di aggiunta chiamata l'attenzione sulla esistenza di quella disposizione, e sulla necessità che si contempi se deve essere mantenuta o abrogata. Siccome il progetto di legge non abrogava quella disposizione, l'Ufficio centrale aveva ritenuto che fosse nell'intenzione anche del ministro proponente di non abrogarla, ed aveva quindi creduto opportuno di ricordarla qui. L'onor. ministro desidera che, come si è sospeso l'altro articolo, si sospenda anche questo, per una maggiore intelligenza fra il ministro e l'Ufficio centrale, e l'Ufficio centrale sarà a disposizione per venire a quelle dilucidazioni reciproche che possano condurre al miglior testo dell'articolo. Quindi se il Senato consente anche questo articolo resterebbe sospeso.

PRESIDENTE. Allora, se non sorgono obiezioni, l'articolo 19 rimane sospeso, per dar modo al ministro ed all'Ufficio centrale di accordarsi su di una nuova dizione.

Passeremo all'art. 20 di cui do lettura.

Art. 20.

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore delle strade ferrate, provvederà alla compilazione di un elenco di tutte le ferrovie pubbliche esistenti, in corso di costruzione e già concesse, classificandole secondo le disposizioni dell'art. 1 della presente legge.

L'elenco sarà pubblicato entro un anno dalla promulgazione della presente legge, sulla *Gazzetta Ufficiale*, colla assegnazione di tre mesi di tempo agli interessati per le loro osservazioni. Dopodichè, sentito sulle medesime il Comitato superiore delle strade ferrate ed il Consiglio di Stato, la classificazione verrà stabilita con decreto Reale a cura del ministro dei lavori pubblici.

Nell'atto di concessione di ciascuna nuova ferrovia si indica la categoria alla quale è assegnata.

Per variazione di classificazione che potesse occorrere per qualche ferrovia il ministro dei lavori pubblici provvede promuovendo il relativo decreto Reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

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

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Voglio solo far rilevare all'Ufficio centrale che è incorsa una svista in questo articolo. Nella prima parte si parla del Consiglio superiore delle strade ferrate, e nell'altro capoverso si parla del Comitato superiore; quindi nella prima parte bisogna dire: « Comitato superiore delle strade ferrate ».

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Ringrazio l'onorevole ministro dell'osservazione.

Prego anche il Senato di consentire che alla parola « promulgazione » si sostituisca la parola « pubblicazione ».

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni pongo ai voti l'articolo così modificato.

(Approvato).

Art. 21.

Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del personale, nonchè le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione, con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'art. 18 della legge 22 aprile 1905, n. 137, ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente, esse devono inscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'art. 8 della legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387. Al personale stabile rimanente sarà assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima in conformità delle norme da questa stabilite per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per le iscrizioni a periodi abbreviati, per l'accertamento dell'invalidità, per la liquidazione della rendita vitalizia in caso di licenziamento per inabilità al lavoro, relativamente al personale a cui si applica l'art. 8 della predetta legge, e per le assicurazioni del rimanente personale saranno stipulate apposite convenzioni fra le amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza.

Il contributo a carico delle amministrazioni, nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale per conto degli iscritti nei ruoli degli operai, e per conto degli assicurati, non potrà essere inferiore al 4 per cento delle paghe per i primi, e al 6 per cento degli stipendi, assegni ed indennità per i secondi. Le ritenute a carico degli iscritti e degli assicurati da versarsi alla Cassa non potranno essere rispettivamente superiori alle percentuali predette.

Gli iscritti alla Cassa nazionale addetti ai servizi attivi, potranno chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuto i 55 anni d'età.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Ho domandato la parola per fare una dichiarazione al Senato. L'art. 27 della legge sull'esercizio di Stato dice: « la prima parte dell'articolo 18 si applica anche agli addetti alle ferrovie concesse ad imprese private » e sono disposizioni che si riferiscono alla disciplina del personale.

Poi l'articolo aggiunge: « si applicano ad essi le altre disposizioni del suddetto articolo ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento ».

Quando si discusse questo articolo al Senato, presi impegno di mantenere, migliorandola, in questo progetto di legge la disposizione che disciplinasse appunto questa materia dell'equità di trattamento che non era del tutto ancora ben specificata nel precedente progetto di legge.

Nella presentazione del nuovo progetto ho formulato le disposizioni, che ho visto con piacere accolte integralmente dall'Ufficio centrale,

e così ho mantenuto l'impegno preso al Senato. In questa occasione ringrazio l'Ufficio centrale della piccola ma opportunissima aggiunta fatta all'art. 21 (18 del mio progetto), in quanto che io avevo scritto nel progetto: « ogni amministrazione deve stabilire le norme, sia per un equo trattamento del personale, sia per le pene disciplinari e le garanzie per la loro applicazione ». L'Ufficio centrale ha creduto di dover dire invece: « ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del personale, ecc. ».

Io per timore di essere accusato di soverchia tendenza ad ingerirmi negli affari delle Società, mi ero astenuto dal richiedere questa approvazione governativa, ma poichè l'Ufficio centrale di sua iniziativa l'ha introdotto nella disposizione di legge, io l'accetto di gran cuore e lo ringrazio di questa fiducia che dimostra nell'intervento del ministro dei lavori pubblici in così gravi e utili provvedimenti sul personale ferroviario sociale.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Molto gradite sono per l'Ufficio centrale le parole dell'onor. ministro. L'Ufficio centrale aveva sentita tutta l'importanza che codesta questione implicava, ed è giusto che sia stata affermata. Alla realtà di quell'*equo trattamento* per parte degli esercenti di ferrovie concesse all'industria privata, si connettono condizioni di diritto e facoltà d'imposizione di pene disciplinari. Era perciò necessaria una disposizione, mercè la quale potesse risultare in modo preciso quando questo equo trattamento è accordato. E questo intento si raggiunge colla sanzione del ministro dei lavori pubblici.

L'Ufficio centrale è grato alle parole dell'onorevole ministro, e considera molto giovevole che restino queste affermazioni nei verbali del Senato a dar valore intiero alla portata di questo articolo.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola pongo ai voti l'articolo 21.

(Approvato).

Art. 22.

Sono esonerate dall'osservanza del disposto del primo capoverso dell'articolo precedente le

amministrazioni ferroviarie le quali istituiscano Casse proprie di invalidità e di vecchiaia con statuti formulati dalle amministrazioni stesse e approvati dal Governo.

L'approvazione governativa deve essere richiesta entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, e, qualora si tratti di amministrazioni nuove, entro sei mesi dalla loro costituzione, ed è accordata mediante decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali.

Gli statuti devono contenere, con le altre norme:

a) la determinazione delle ritenute a carico del personale e del contributo a carico delle amministrazioni ferroviarie, con l'osservanza dei limiti stabiliti per la ritenuta e per il contributo dall'articolo precedente, secondochè si tratti di agenti considerati come operai o del rimanente personale;

b) l'obbligo di formare a periodi non superiori ad un quinquennio un bilancio tecnico e di modificare gli impegni o le entrate, se ed in quanto sia necessario in base ai risultati del bilancio stesso;

c) le disposizioni relative agli eventuali assegni agli eredi degli agenti premorti, in conformità alle disposizioni dell'art. 14 della legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387, sulla Cassa nazionale di previdenza.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle amministrazioni ferroviarie le quali, alla data della pubblicazione della presente legge, abbiano già istituito Casse proprie che provvedano all'assegnazione al personale stabile di pensioni d'invalidità e di vecchiaia. Perciò se gli statuti di dette Casse non siano stati approvati dal Governo, o se non contengano norme rispondenti a quelle indicate nel presente articolo, le amministrazioni ferroviarie devono, entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, domandare, nel primo caso, l'approvazione degli statuti, nel secondo, l'approvazione delle modificazioni necessarie per rendere gli statuti conformi alle norme predette.

Nell'uno e nell'altro caso l'approvazione sarà concessa alle stesse condizioni e con la stessa procedura stabilite per l'approvazione degli statuti delle Casse di nuova istituzione.

(Approvato).

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Qui verrebbero gli articoli aggiuntivi proposti dall'Ufficio centrale e da me accettati.

PRESIDENTE. Allora invece di passare all'articolo 23, leggeremo gli articoli aggiuntivi.

Art. 22-bis.

L'esercente deve avere in ogni tempo, lungo la linea, una provvista di combustibile sufficiente almeno per quattro mesi sulle linee principali, e per due mesi sulle linee secondarie. Il ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione quest'obbligo a quattro mesi.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste maggiori, l'esercente dovrà ottemperarvi, salvo gli eventuali compensi.

(Approvato).

Art. 22-ter.

L'esercente deve accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del R. Esercito e della R. Marina incaricati dalle rispettive amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

Compatibilmente con le esigenze del servizio ordinario, deve anche mettere a disposizione dell'autorità militare carrozze e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni sono stabilite d'accordo fra l'autorità militare e l'esercente.

Questi deve pure prestare all'autorità militare tutto il concorso che gli è richiesto al fine di predisporre gli orari e le norme per i trasporti in tempo di guerra e nel periodo di preparazione, nonchè in qualunque altro caso di necessità pubblica.

(Approvato).

Art. 22-quater.

Durante la mobilitazione e in tempo di guerra il Comando supremo dell'esercito ha diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi che giudichi necessari per l'esecuzione di trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni date, di stabilire le norme da os-

servarsi nel servizio ferroviario, e di limitare o sopprimere il servizio per il pubblico secondo le esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e in tempo di guerra, l'esercente deve continuare la gestione delle strade ferrate con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non ha altra limitazione, tranne quella che potesse derivare dall'uso delle sopraindicate facoltà per parte dell'autorità militare.

Nelle anzidette circostanze, il Comando supremo dell'esercito ha anche il diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee che, a suo giudizio, si trovassero in condizioni da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile. In questo caso per tali linee viene tenuto un conto dei prodotti dei trasporti per servizio militare e un altro di quelli per servizio pubblico, ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive sostenute dall'autorità militare, sono versati mensilmente nelle casse dello Stato, che rimborserà l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non ha diritto ad altri compensi.

Per ragioni di ordine pubblico, le facoltà, di cui nei comma precedenti, possono essere in qualunque tempo conferite all'autorità militare con decreto Reale su proposta dei ministri dell'interno, della guerra e dei lavori pubblici.

Quando per misura di ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo o il Comando supremo dell'esercito ordinassero la temporanea sospensione dell'esercizio e facessero in qualunque modo interrompere una ferrovia, la spesa dei lavori per la interruzione e quelle per il completo ristabilimento della linea è a carico dello Stato, senza che l'esercente possa pretendere risarcimento di danni.

(Approvato).

Art. 23.

Con regolamenti da approvarsi per decreto Reale, previo parere del Comitato superiore delle strade ferrate e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme fondamentali da osservarsi per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie, le misure d'ordine concernenti i viaggiatori e le persone estranee al servizio,

le norme per la riscossione delle tasse e delle spese accessorie, le disposizioni riflettenti la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, nonchè i dati statistici che le diverse amministrazioni ferroviarie e tramviarie dovranno fornire al Ministero dei lavori pubblici.

I regolamenti potranno comminare ammende fino a lire 2000 per le contravvenzioni in essi contemplate.

(Approvata).

Art. 24.

Le disposizioni degli articoli 25, 26, 27 e 28 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, non sono applicate alle ferrovie secondarie su strade ordinarie di cui all'art. 2 della presente legge.

(Approvato).

La discussione di questo disegno di legge è esaurita, non essendo rimasti in sospenso che due soli articoli il 16 e il 19 sui quali riferirà domani l'Ufficio centrale.

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

I. Votazione per la nomina di sei componenti della Commissione d'inchiesta sulla marina militare.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

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

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 d'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 Manifat-

tura 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 L. 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);

Aumento di assegnazione di L. 400,000 al bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1904-905, per soccorsi ai danneggiati dalle inondazioni o da altri infortuni (Numero 125);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1904-905 (N. 119);

Convalidazioni di decreti Reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio 1904-905 durante il periodo di vacanze parlamentari dal 20 aprile all'8 maggio 1905 (N. 118);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1904-905 (122);

Approvazioni di eccedenze d'impegni per la somma di L. 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).

III. 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 22 giugno 1905 (ore 20).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.

