

## CXXXI.

## TORNATA DEL 30 GIUGNO 1906

## Presidenza del Presidente CANONICO.

**Sommario.** — *Messaggio del Presidente della Camera dei deputati — Congedi — Nomina di Commissione — Presentazione di un disegno di legge — Discussione del disegno di legge: «Esercizio provvisorio a tutto dicembre 1906 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1906-1907 che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1906» (N. 310) — Parlano nella discussione i senatori Veronese e Finali, relatore, ed il ministro dell'istruzione pubblica — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: «Esercizio provvisorio a tutto il mese di dicembre 1906 del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-1907» (N. 311) — votazione a scrutinio segreto — Presentazione di disegni di legge — Nella discussione generale del disegno di legge: «Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate» (N. 28-bis B), parlano il relatore, senatore Casana, ed il ministro dei lavori pubblici — Senza osservazioni si approvano gli articoli da 1 a 15 — Gli articoli 16 e 17 sono approvati dopo osservazioni e dichiarazioni del relatore e dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze — Sono approvati senza discussione gli articoli dal 18 al 24, l'articolo 25 dopo osservazioni del senatore Casana, relatore, e senza osservazioni gli articoli 26 e 27 ultimo del disegno di legge — Chiusura e risultato di votazione — Si discute il disegno di legge: «Tombola telegrafica a favore degli ospedali civili di Perugia ed Aquila» (N. 300) — Parlano il ministro delle finanze ed il senatore Todaro, relatore — L'articolo unico è rinviato allo scrutinio segreto — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: «Tombola a beneficio della città di Vittorio» (N. 301) — votazione a scrutinio segreto — Chiusura e risultato di votazione — Il Presidente comunica un telegramma relativo alla salute del senatore Cambrey-Digny; fa poi avvertenze circa i lavori del Senato.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro, e della pubblica istruzione; interviene più tardi il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno.

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

**Messaggio del Presidente della Camera dei deputati.**

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura di un messaggio del Presidente della Camera dei deputati.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto ha l'onore di trasmettere al Senato una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, già approvata dalla Camera dei deputati per « Aggregazione del comune di S. Pietro Avellana al mandamento di Carovilli ».

« Il Presidente della Camera dei deputati  
« G. BIANCHERI ».

PRESIDENTE. Do atto al Presidente della Camera di questa comunicazione.

**Congedo.**

PRESIDENTE. Il senatore Petrella domanda un congedo per gravi motivi di salute.

Se non vi sono osservazioni questo congedo s'intende accordato.

#### Nomina di Commissione.

PRESIDENTE. In seguito alla deliberazione del Senato, ho chiamato a far parte della Commissione che deve riferire sopra i provvedimenti per il Mezzogiorno i senatori: Barracco Giovanni, Carafa D'Andria, Cavasola, Di San Giuliano, Guala, Melodia, Parpaglia, Vacchelli e Cadolini.

Ho creduto bene di comporre la Commissione di nove senatori, sia perchè il progetto di legge è importante, sia perchè, forse, sarà necessario nominare due relatori per sollecitarne l'esame.

#### Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.  
Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, per la « Classificazione di Porto Torres in prima categoria nei riguardi della navigazione ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge che sarà trasmesso agli Uffici.

**Discussione del disegno di legge: « Esercizio provvisorio a tutto dicembre 1906 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1906-907 che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1906 » (N. 310).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Esercizio provvisorio a tutto dicembre 1906 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1906-907, che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1906 ».

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

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

(V. Stampato, N. 310).

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

VERONESE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VERONESE. A proposito della raccomandazione che la nostra Commissione di finanze fa al ministro della pubblica istruzione, intorno alla tabella che con un articolo aggiuntivo la Giunta generale del bilancio della Camera vuole che sia annessa al bilancio dell'istruzione pubblica, devo osservare che l'anno scorso, a proposito di una legge per eccedenze d'impegni, il Senato ha lungamente discusso questa questione, ed io ho avuto l'onore di prendervi parte appoggiando appunto la proposta fatta dalla Commissione di finanze, di cui allora parmi fosse relatore l'onor. Dini.

La legge comprendeva un certo articolo che faceva obbligo al Governo di annettere sempre questa tabella al bilancio della pubblica istruzione, e di non modificare le somme che con legge speciale.

Allora il Senato decise di sopprimere l'articolo, dopo molte considerazioni che furono accettate anche dal ministro della pubblica istruzione d'allora, l'onor. Bianchi.

Ora, certamente, il rimettere ancora la questione innanzi, con l'annettere la tabella al bilancio, porta degli inconvenienti, che andranno ad aumentare quel malessere che tutti già riconoscono esservi nella nostra istruzione superiore; e quindi io mi associo completamente alla nostra Commissione di finanze per pregare il ministro della pubblica istruzione di occuparsi di questa grave questione e di presentare quei provvedimenti legislativi che vengono raccomandati dalla stessa Commissione.

Comprendo benissimo che la Giunta generale del bilancio si preoccupi delle spese per il personale delle nostre Università, che vanno sempre aumentando e non sempre secondo le necessità del solo insegnamento; ma io credo che questo dipenda appunto dai mali da cui è afflitta la nostra istruzione superiore, alla quale, una buona volta, il Governo deve pensare seriamente, se non vuole che la piaga diventi cancrenosa.

Confido che l'onor. ministro della pubblica istruzione, che si è occupato altra volta di questo grave problema dell'istruzione superiore, vorrà infine presentare un progetto di riordinamento preoccupandosi pure della condizione del personale, affine di evitare che gli aumenti di spesa per l'istruzione superiore non sieno coordinati a criteri generali e non ben definiti; altri-

menti renderemo sempre più difficile questo grave problema che non si è potuto ancora risolvere.

FUSINATO, *ministro della pubblica istruzione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FUSINATO, *ministro della pubblica istruzione*. La questione sollevata dall'onor. Commissione di finanze e alla quale si è riferito l'onor. senatore Veronese, si richiama ad un conflitto sorto fra la Camera ed il Senato l'anno scorso, e che si risolse conformemente all'opinione manifestata dalla Commissione di finanze del Senato.

Si trattava della tabella degli insegnanti universitari, la quale, annessa dal Governo alla legge del bilancio con carattere di tabella dimostrativa, venne interpretata dalla Camera dei deputati in senso ben differente. La Commissione di finanze e il Senato con essa non credettero di potere accedere a quell'ordine di idee, irrigidendo le cifre stabilite per ogni Facoltà e distribuite fra le singole categorie di insegnanti, e volle restituire alla tabella il suo originario carattere.

La questione è risorta improvvisamente quest'anno sotto una forma diversa, avendo la Giunta del bilancio della Camera introdotto nel bilancio di previsione un articolo speciale che giustamente ha provocato le considerazioni e la proposta della Commissione di finanze, la quale invita il Governo a provvedere tosto con uno speciale disegno di legge.

Io devo apertamente dichiarare che condivido l'ordine di idee e le preoccupazioni della Commissione di finanze. Credo io pure che quello renderebbe estremamente malagevole il funzionamento delle nostre Università, e dovrei anche dire impossibile, se lo si interpretasse così come pur esso sembra significare; imperocchè esso condurrebbe a non permettere l'uso di nessuna somma iscritta nelle relative tabelle dei professori ordinari, straordinari o incaricati, se non per la categoria degli insegnanti nella cui tabella la somma è iscritta.

Cosicchè se per esempio si rendesse vacante una cattedra di ordinario di diritto civile, non si potrebbe servirsi di quella somma per provvedere a quell'insegnamento con uno straordinario o con un incaricato. E se a questo estremo

non si giungesse, ciò avverrebbe solo per una benigna interpretazione. In ogni modo l'articolo togliendo all'amministrazione ogni libertà di movimenti, mentre il vero scopo da raggiungersi era soltanto quello di fissare una somma complessiva che non possa essere oltrepassata, ha giustamente preoccupato la Commissione di finanze e l'ha condotta alla proposta e all'invito che essa rivolge al Governo. Io, aderendo a tale ordine d'idee, vorrei poter assumere l'impegno preciso che mi si chiede di presentare immediatamente un disegno di legge nel senso indicato, se avessi la sicurezza di poterlo mantenere.

Ma le condizioni attuali dei lavori parlamentari, non mi danno questa sicurezza; mi fanno anzi considerare ciò come non possibile. Per questo faccio alla Commissione di finanze e al Senato questa dichiarazione: che io farò il possibile perchè il voto da essa espresso possa essere realizzato nel miglior modo; dal canto mio prego di voler dare a quell'invito il significato di una viva raccomandazione, della quale io terrò il maggior conto, tanto più, ripeto, che mi trovo nello stesso ordine di idee espresse dalla Commissione di finanze.

FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *relatore*. La Commissione di finanze è grata all'onor. ministro delle dichiarazioni che ha fatto, accompagnandole con una esposizione di motivi che la Commissione stessa, nel fare la sua proposta, non poteva fare nè più eloquenti, nè più evidenti.

La Commissione prende atto della promessa del ministro, la quale non deve cadere a vuoto e non deve essere sterile. La dichiarazione del Ministro la Commissione la intende in questo senso; che se fosse impossibile al ministro di ottenere la riforma o la eliminazione di quell'articolo 3 della legge di bilancio in questo scorcio di sessione, farebbe la proposta alla ripresa dei lavori parlamentari.

Prendiamo quindi atto della sua dichiarazione in questo senso.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare la discussione generale è chiusa.

Si passa alla discussione degli articoli che rileggo:

## Art. 1.

Fino a che non siano rispettivamente adottati in legge gli stati di previsione della entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1906-1907 e non oltre il 31 dicembre 1906, il Governo del Re è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie, a smaltire i generi di privativa, secondo le tariffe vigenti ed a pagare le spese ordinarie e straordinarie che non ammettono dilazione e quelle dipendenti da leggi e da obbligazioni anteriori, in conformità dei detti stati di previsione presentati alla Camera dei deputati il 30 novembre 1905 secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nei relativi disegni di legge per la loro approvazione, tenuto conto altresì delle note di variazioni presentate sino al 12 maggio 1906 e delle variazioni proposte dalla Giunta generale del bilancio colle relazioni presentate alla Camera dei deputati fino a tutto il 26 giugno 1906, che il Governo fa proprie.

(Approvato).

## Art. 2.

Qualora entro il 30 giugno 1906 non sia per legge determinata l'assegnazione straordinaria del bilancio della guerra per l'esercizio 1906-1907, il Governo del Re sarà autorizzato ad assumere impegni di spese straordinarie a carico del bilancio stesso, in ragione delle singole assegnazioni proposte per le spese stesse nel complessivo importo di L. 16,000,000, col disegno di legge n. 314, presentato alla Camera dei deputati il 7 dicembre 1905, ed entro i limiti della quota proporzionale al periodo dell'esercizio provvisorio.

Identica facoltà, nei medesimi termini e limitazioni, è accordata al Governo del Re per rispetto alla spesa di L. 1,700,000, da inserirsi nello stato di previsione della marina, presentata alla Camera col disegno n. 341 il giorno 15 dicembre 1905, concernente la spedizione militare in Cina.

Durante lo stesso periodo, saranno conservate in vigore le disposizioni di cui agli articoli 5, 6, 7 e 9 della legge n. 151 del 5 maggio 1901, e quelle di cui all'articolo unico della legge n. 307 del 7 luglio 1902, per tutte le armi e materiali da alienarsi.

(Approvato).

## Art. 3.

Pei prelevamenti dai fondi di riserva il Ministero potrà anche eccedere la quota proporzionale al periodo dell'esercizio provvisorio, giustificandone l'assoluta necessità con apposito decreto da annettersi ai mandati o agli ordini di pagamento.

(Approvato).

## Art. 4.

Nulla sarà innovato fino all'approvazione degli stati di previsione predetti, negli ordinamenti organici dei vari servizi pubblici e dei relativi personali, nonchè negli stipendi ed assegnamenti a qualsiasi titolo approvati per i vari Ministeri e le amministrazioni dipendenti con le leggi dei bilanci di previsione 1905-1906 e con quella di assestamento del bilancio medesimo, salvo le disposizioni derivanti da leggi speciali.

(Approvato).

Questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Esercizio provvisorio a tutto il mese di dicembre 1906 del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-1907 » (N 311).**

**PRESIDENTE.** Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Esercizio provvisorio a tutto il mese di dicembre 1906 del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-1907 ».

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

**DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:**

## Articolo unico.

Fino a che non siano rispettivamente adottati in legge gli stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-1907 e non oltre il mese di dicembre 1906, il Governo del Re è autorizzato a riscuotere le entrate ordinarie e straordinarie e a pagare le spese ordinarie e straordinarie del fondo stesso, che non ammettono dilazione, e quelle dipendenti da leggi e obbligazioni anteriori in conformità dei detti

stati di previsione presentati alla Camera dei Deputati il 23 marzo 1906, secondo le disposizioni, i termini e le facoltà contenute nel relativo disegno di legge, quale risulta approvato dalla Giunta generale del bilancio e che il Governo fa proprio.

PRESIDENTE. È aperta la discussione.

Nessuno chiedente di parlare, la discussione è chiusa; e trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di procedere all'appello nominale per la votazione dei disegni di legge, testè approvati per alzata e seduta, e dell'altro approvato giovedì per « Modificazioni all'art. 4 - Opere pubbliche - della legge 31 marzo 1904, N. 140, portante provvedimenti a favore della provincia di Basilicata ».

MARIOTTI F., *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

#### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho l'onore di presentare al Senato i tre seguenti disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Maggiori stanziamenti nel bilancio del Ministero dell'interno, per soprassoldi e indennità ai Reali carabinieri;

Modificazioni all'organico dei funzionari di pubblica sicurezza e del corpo delle guardie di città e miglioramenti economici;

Modificazioni ai ruoli organici ed agli stipendi dei funzionari ed impiegati dell'amministrazione provinciale dell'interno.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, della presentazione di questi tre disegni di legge i quali saranno trasmessi per ragioni di competenza alla Commissione di finanze.

MAJORANA, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti quattro disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Approvazione di maggiori assegnazioni per L. 39,864.22 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1904-905;

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di L. 1,081,300.96 verificatesi sulla assegnazione di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1904-905, concernenti spese facoltative;

Estensione della legge 19 maggio 1904, n. 185, a tutte le provincie, ed aggiunte alle disposizioni vigenti per la Cassa di depositi e prestiti.

Cessione e riscatto di canoni e di altri oneri reali.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro del tesoro della presentazione di questi quattro disegni di legge, dei quali, i primi due saranno trasmessi per il relativo esame alla Commissione di finanze, e gli altri due saranno trasmessi agli Uffici.

Prego intanto gli onorevoli senatori, di non allontanarsi dall'aula perchè più tardi sarà fatta un'altra votazione pel disegno di legge che ora verrà in discussione e pel quale scadano i termini oggi stesso.

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate » (N. 28-bis B).**

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

Prego l'onorevole senatore, segretario, Di San Giuseppe, di darne lettura.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 23 bis B).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onor. relatore.

CASANA, *relatore*. Dopo che era stata distribuita la relazione su questo disegno di legge, è giunta al Senato, e fu trasmessa all'Ufficio

centrale, una regolare petizione dell'Unione italiana delle ferrovie d'interesse locale e di tramvie, sede in Milano. Essa per conseguenza impone l'obbligo che si abbia intorno alla medesima da riferire.

Quella petizione tocca due argomenti: uno concerne l'articolo 16, l'altro concerne l'articolo 25 della legge. Io prego il Senato di voler consentire che intorno alle osservazioni fatte in quella petizione il relatore esponga l'oggetto della petizione stessa in occasione degli articoli. Ma un'altra circostanza occorre che il relatore rilevi. Il Senato sa che questo disegno di legge è passato per una serie di fasi abbastanza caratteristiche. Fin dal 1905 fu oggetto dello studio dell'Ufficio centrale, di cui abbiamo l'onore di essere la continuazione, un disegno di legge presentato il 19 dicembre 1904 col n. 23 A e col titolo: « Modificazioni ed aggiunte alle leggi 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F), 27 dicembre 1896, n. 561 e 9 giugno 1901, n. 220, per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate ».

Era un disegno di legge che mirava ad introdurre nella legislazione ferroviaria una serie di modificazioni concernenti tanto le costruzioni, quanto l'esercizio, allo scopo di modernizzarla in relazione ai progressi tecnici ed alla maggiore familiarità presa dalle popolazioni con quel mezzo di trasporto; ed in esso si dava l'autorizzazione alla formazione di un testo unico.

Sembrò allora all'Ufficio centrale che non potesse ammettersi questa facoltà di testo unico, senz'altro che il Parlamento avesse sviscerato prima i diversi punti per i quali molte disposizioni dovevano essere abrogate, altre modificate.

Ed in questo senso l'Ufficio centrale modificò ampiamente il testo del disegno di legge. Se non che, più tardi il ministro, ritenendo che alcune disposizioni fossero di urgenza, presentò il 9 maggio 1905 un disegno di legge, che era in gran parte uno stralcio del lavoro fatto dall'Ufficio centrale, e portava il n. 23-bis. Il Senato intraprese la discussione di quel disegno di legge e l'approvò, se non erro, nel giugno del 1905. Passato innanzi all'altro ramo del Parlamento non fu oggetto di discussione che nel maggio di quest'anno: ed ora ci ritorna con qualche modificazione.

Nel disegno di legge che l'Ufficio centrale

aveva contrapposto al primitivo progetto, presentato dal Ministero, l'Ufficio centrale aveva creduto di prendere in considerazione la convenienza che anche alle tramvie, entro determinati limiti, potessero essere concesse sovvenzioni chilometriche, ed aveva perciò incluso un articolo speciale al riguardo. Nello stralcio, questa disposizione spari, e tuttavia nell'occasione che quello stralcio di legge venne innanzi al Senato per la discussione, l'Ufficio centrale ribadì la sua convinzione, che dal momento che si estendeva l'ammissione dello svolgimento sopra strade ordinarie anche alle ferrovie, diveniva logico che si accordassero sovvenzioni chilometriche anche alle tramvie. E questo concetto fu accolto dal Governo più tardi nel disegno di legge dei provvedimenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e la Sardegna, che è ora innanzi al Senato. Ed infatti la questione d'indole generale fu dinanzi all'altro ramo del Parlamento risolta a proposito di quel disegno di legge.

Il ministro contrappose un'osservazione rispetto alla quale l'Ufficio centrale deve esso pure inchinarsi; egli disse che quelle disposizioni erano state incluse fra i provvedimenti a favore delle provincie meridionali per riparare alle difficoltà di sviluppo che quei mezzi di trasporto cotanto utili incontravano nelle regioni, per le quali appunto l'attenzione del Governo e del Parlamento era rivolta a promuovere una vita economica più rigogliosa e più florida, come è nel sentimento e nel desiderio di tutti gli Italiani. L'estendere quelle disposizioni fin da ora in tutta Italia menomerebbe le risorse allo scopo, che sono più specialmente necessarie dove è più vivamente sentita l'urgenza di dare impulso a quei mezzi economici e molto efficaci di trasporto, epperò il ministro invitò a non insistere per quella estensione; egli tuttavia accettò nell'altro ramo del Parlamento un ordine del giorno, col quale s'invitava il Governo a provvedere più tardi con una legge al fine di favorire tutte le nuove tramvie mediante sovvenzioni chilometriche. Ho detto che l'Ufficio centrale s'inchina innanzi alla saviezza delle osservazioni fatte nell'altro ramo del Parlamento dal ministro: esso ha però dato l'incarico al relatore di ricordare al ministro che, se non immediatamente, per ragioni esposte, per altro a suo tempo e non troppo

tardi, debba il Governo presentare tale disegno di legge che metta anche le altre regioni in grado di ottenere un più facile sviluppo delle tramvie interurbane.

Riservandomi di dare ragione della petizione, di cui ho fatto parola poco prima, quando si discuteranno gli articoli 16 e 27, non mi resta che pregare il Senato di dare voto favorevole a questa legge, che per un concorso di circostanze ha fin troppo tardato a venire innanzi alla discussione del Senato e che è urgente sia sanzionata oggi stesso per la decorrenza dal 1° luglio di cui all'art. 16. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.  
L'onor. senatore Casana ha rifatto la storia di questo disegno di legge, notando come dal piano organico originale che conteneva una riforma completa del titolo V della legge sui lavori pubblici, si sia staccata la parte più essenziale, e più urgente: il che ha prodotto in alcun punto qualche disarmonia e qualche ripetizione. Ma la utilità e l'urgenza dei provvedimenti consigliano, io credo, l'approvazione rapida, oggi stesso, del disegno di legge. In quanto alla raccomandazione che il senatore Casana mi ha rivolto a nome dell'Ufficio centrale, sono lieto di dirgli che è proposito del Governo di estendere l'applicazione della legge il più largamente che sia possibile, quando i mezzi di bilancio lo consentiranno: ma nelle condizioni attuali del bilancio non era possibile fare un passo che poteva anche essere gravido di pericoli per la finanza; onde ci siamo contentati di provvedere alla viabilità in quei paesi che difettano di viabilità ordinaria e di ferrovie. Abbiamo fatto il primo passo; quando avremo i mezzi necessari, procederemo a farne un altro assai più rapido e sicuro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro 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 saranno 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'articolo 207 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F), sono parificate per le norme di costruzione e d'esercizio alle ferrovie locali in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e della pubblica igiene.

(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.

Detta zona potrà in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sopraindicati, purchè si rispettino le cautele che saranno stabilite nel regolamento di cui all'articolo 8.

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 si-

stemazione 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, in quanto servono all'ordinario carreggio, 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 ai 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.

(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, s'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 degl'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 dell'esercizio, il conto di liquidazione totale dei lavori di costruzione.

(Approvato).

#### Art. 4.

L'esercente di una ferrovia pubblica, salvo il diritto di preferenza di cui all'articolo 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, ogniqualvolta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o sieno condizione di una concessione del 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 della regolarità dell'esercizio.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle spese qui contemplate saranno deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come all'art. 2.

(Approvato).



## Art. 5.

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, è 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 o 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'art. 26.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi.

## 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 a tramvie o ad 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'articolo 208 della legge sulle opere pubbliche, il Governo può renderne promiscuo l'uso con altri stabilimenti, in mancanza d'accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'articolo 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 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.

(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'articolo 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 munite di chiusure a girandola o di cancelli equivalenti.

I passaggi a livello privati possono essere munite 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 munite di chiusura devono essere messi in evidenza con qualche indicazione fissa; ed è sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di prescriberne la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica.

(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 munite 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 limitata, tenendo conto delle speciali 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 tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa non deve in nessun caso essere superiore a 40 chilometri all'ora quando i treni sieno munite di freni continui; altrimenti non deve essere superiore a 25 chilometri. Eguali limiti di velocità s'intendono estesi anche alle tramvie a trazione meccanica.

(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 i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

(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 e la custodia 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).

#### Art. 15.

Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati con l'annuenza del ministro dei lavori pubblici per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali ed 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.

Uguale 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.

(Approvato).

#### Art. 16.

A 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 e per i riscontri per le 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.

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Mi sono riservato di dire delle osservazioni dell'Unione Italiana delle ferrovie di interesse locale e di tramvie, in quanto si riferiscono all'art. 16.

L'art. 16, come il Senato ha inteso, concerne l'adozione della tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti, o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori e per i riscontri per le merci nella misura dell'uno e cinquanta per cento.

Nel corrispondente articolo del primitivo disegno di legge quello della tassa proporzionale sostituiva pure la tassa di bollo di cinque centesimi. Le vicende della discussione tra l'Ufficio centrale ed il ministro condussero a sopprimere quella parte, lasciando che al riguardo durassero le disposizioni delle leggi allora esistenti.

L'Unione Italiana delle ferrovie economiche di interesse locale e di tramvie si preoccupa perchè teme che il silenzio dell'articolo intorno a quella tassa di bollo possa colpire le ferrovie, le quali, in virtù di altre leggi, già approfittarono di quella trasformazione di tassa di bollo. Ora sembra all'Ufficio centrale che il silenzio intorno alla disposizione non modifichi per nulla le disposizioni preesistenti, e che, per conseguenza, non abbia fondamento l'esposta preoccupazione.

MASSIMINI, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASSIMINI, *ministro delle finanze*. Io non ho nessuna difficoltà di dichiarare al Senato che consento pienamente nell'interpretazione che l'onor. relatore ha dato alle disposizioni legislative da lui citate nel senso di eliminare il dubbio che quelle ferrovie alle quali la legge del 1901 aveva concesso queste facilitazioni fiscali non debbano continuare a goderle, perciò solo che è caduta, per così dire, la disposizione principale a cui il beneficio era per esse collegato.

In altre parole l'art. 1 della legge del 1901 stabiliva che il beneficio di questa riduzione fiscale era consentita alle linee private comprese nelle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Poteva pensarsi che cessasse questo beneficio per esse, per aver cessato di vivere queste Società, come Società esercenti: avendo poi l'art. 16 di cui ora discutiamo una disposizione per la quale questo nuovo beneficio viene concesso dal 1° luglio 1906, potrebbe sorgere il dubbio che il beneficio avesse nel frattempo cessato di sussistere per le altre società private.

Ma mi pare giusta, razionale ed equa l'interpretazione del relatore, perchè la concessione era stata data per la natura del servizio che le Società prestavano, e non vi è ragione di toglierla alle linee da esse esercitate, per difficoltà che sarebbero semplicemente letterali, e che sono vinte dalle considerazioni di sostanza che hanno determinato il legislatore di allora nel darle.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io mi associo pienamente alle considerazioni fatte dal collega delle finanze. Io credo che bastino, ad assicurare il Senato e a dileguare i dubbi del relatore, le disposizioni generali per il tema di abrogazione della legge.

Non vi è incompatibilità fra le disposizioni della legge precedente e questa, e non vi è derogazione espressa; credo quindi che i magistrati che saranno chiamati ad applicare queste disposizioni, per quanto le dichiarazioni nostre non costituiscano un'interpretazione autentica, interpreteranno la legge nel senso che questa è rimasta in vigore per la parte non modificata dalla legge che discutiamo.

Come il Senato sa benissimo, la legge del 1901 stabilì l'esercizio economico delle tre Reti fino al 30 giugno 1905: con una disposizione finale ammise che si potesse, con speciali accordi, ordinare l'esercizio economico delle ferrovie anche per linee diverse da quelle ivi comprese. Più tardi coll'articolo 17 della legge 9 luglio 1905 fu prorogata di un anno, che scade proprio oggi, la legge del 1° luglio 1905 e poichè si disse: sono mantenute in vigore dal 1° luglio 1905 fino al 30 giugno 1906 le disposizioni, ecc., solo ragioni di suprema urgenza, hanno indotto me, che da un solo mese ho la responsabilità del Governo, a non indugiare intorno a qualche particolare tecnico, a qual-

che disarmonia, a qualche ripetizione che in questa legge vi è; perchè le disarmonie e le ripetizioni sono le conseguenze della storia abbastanza intricata di questo progetto di cui ha fatto così lucida narrazione il relatore, e per cui è accaduto che qualche disposizione si comprende già nella legge del 9 luglio 1905; ma tutto ciò nulla toglie al lato, non dirò tecnico, ma della sua effettuabilità pratica, sicchè confido che il Senato vorrà dare un voto favorevole a questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'articolo 16.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 17.

I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione, i quali intendano fruire dei benefici speciali 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 lavoratori della terra, per zone, sulla base di quella massima riduzione delle tariffe normali che dal Governo sarà riconosciuta possibile caso per caso all'atto dell'applicazione della presente legge alle ferrovie esistenti od in corso di costruzione;

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 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 portino con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui si tratta nelle 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 rela-

tive condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, saranno stabilite per regolamento.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire sin dall'inizio dei benefici speciali qui disposti, dovranno accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte negli atti di concessione. E se di questi benefici vogliono usufruire in seguito, valgono per essi le disposizioni come per le ferrovie esistenti od in corso di costruzione.

Le facilitazioni contemplate nelle lettere *a*, *b* e *c*, sono obbligatorie per l'Amministrazione delle ferrovie di Stato in quella misura che sarà stabilita per decreto Reale dai ministri competenti.

Per le altre ferrovie, la misura massima della riduzione sarà quella indicata nell'art. 5 della legge 9 giugno 1901, n. 220.

CASANA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Il testo dell'art. 16, che accorda la trasformazione fiscale ivi indicata, potrebbe a prima vista far supporre che l'applicazione di essa abbia ad essere fatta incondizionatamente; lo spirito della legge, invece, quale risulta più specialmente dalle prime parole dell'art. 17, in cui si accennano le condizioni in base alle quali potrebbero i concessionari delle ferrovie godere dei benefici speciali accordati dai precedenti articoli, farebbe supporre che anche la disposizione dell'art. 16 sia subordinata all'adempimento di quelle condizioni. Il relatore, a nome dell'Ufficio centrale, crede che non sia inopportuno che il ministro esprima il suo avviso al riguardo.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che la risposta al quesito fatto dall'onorevole Casana sia in questo articolo 17. L'art. 17 conformemente alle dichiarazioni che si leggono nella relazione preparatoria di questo disegno di legge, dice categoricamente che questi benefici non si accordano se non a condizione che i concessionari e gli esercenti di ferrovie debbano applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni di trasporto, fra le quali sono prescritte: istituzioni di biglietti di abbonamento per gli operai e lavo-

ratori della terra ecc...; trasporto gratuito dei prodotti della campagna, della stalla e della pesca ecc.; trasporto gratuito degli attrezzi rurali ecc. E lo dice con una frase che forse avrebbe potuto essere più limpida, ma, ripeto, la brevità del termine perentorio non consentiva di andare troppo per il sottile, la frase è questa: « i concessionari delle ferrovie esistenti od in corso di costruzione i quali intendano fruire dei benefici speciali accordati dai precedenti articoli », ed uno dei precedenti articoli è appunto il 16 che muta la tassa di bollo di 50 centesimi in una tassa proporzionata fissata con criterio diverso, per renderla meno grave. Per quanto non competeva a me d'interpretare autenticamente le leggi e neppure all'onorevole relatore, poichè è tutto il Parlamento che deve interpretarle, credo di potere rassicurare l'onorevole Casana nel senso che il successivo articolo risponde interamente al pensiero suo. Perchè questa legge non avrebbe alcuna giustificazione se tendesse solo a migliorare le condizioni degli esercenti; ma la giustificazione sua sta in ciò, che, mentre esonera gli esercenti dagli obblighi che avrebbero per la legge del 1885, richiede delle concessioni speciali di cui si fa parola nell'articolo 17; di guisa che la tassa proporzionale viene ad essere un corrispettivo di quei nuovi oneri che vengono addossati agli esercenti.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare metto ai voti l'art. 17; chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Chiusura di votazione.

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

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del disegno di legge sulle ferrovie. Rileggo l'articolo 18.

#### Art. 18.

Per le ferrovie secondarie esercitate dallo Stato, o di sua proprietà ed esercitate da im-

prese 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 lire 10,000, stabilito nell'art. 1 della citata legge 9 giugno 1901, è sostituito quello di lire 7000, di prodotto per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, quando le riduzioni disposte con l'articolo 5 della legge stessa riguardino 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 lire 5500 al chilometro, ovvero sta fra le lire 5500 e 4000, od è inferiore a lire 4000.

(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 diretta comunicazione gli stessi centri serviti direttamente da altre ferrovie di proprietà dello Stato e 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 in esse conto delle riduzioni di tariffe e facilitazioni dell'articolo 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, aumentato del 25 per cento, dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale.

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.

(Approvato).

#### Art. 20.

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Comitato 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 pubblicazione della presente legge, sulla *Gazzetta Ufficiale*, coll'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 s'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.

(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 gl'infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente esse devono inscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia de-

gli operai il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio al quale possa applicarsi l'art. 8 della legge (testo unico) 28 luglio 1901, n. 387. Al personale stabile ed in prova rimanente sarà assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima in conformità delle norme da questa stabilita per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per le iscrizioni a periodi abbreviati, per l'accertamento della 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.

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

(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 gl'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'articolo 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. A queste Casse dovrà essere iscritto anche il personale in prova. 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)

#### Art. 23.

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. 24.

L'esercente deve accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del Regio esercito e della Regia 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 a richiesta dell'autorità competente.

(Approvato).

Art. 25.

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 osservarsi 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.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Sciolgo la riserva che avevo fatta riguardo all'ultima osservazione di cui era oggetto la petizione della Società di cui ho parlato dianzi.

In quella petizione si fa un'osservazione intorno alla disposizione di questo art. 25, dove nella supposizione di mobilitazione dell'esercito, e in tempo di guerra, si dice: « 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 ».

La petizione osserva che per queste disposizioni, mentre sarebbe la Società esercente rimborsata delle spese vive, verrebbe a perdere il sopravanzo che potrebbe venire dalla



differenza tra il prodotto lordo e le spese di esercizio; sopravanzo il quale rappresenterebbe, per così dire, l'utile dell'esercizio della ferrovia: invoca a quel riguardo una modificazione dell'articolo.

L'Ufficio centrale, mentre non disconosce che effettivamente in quel caso la Società perderebbe il beneficio degli utili dell'esercizio nel frattempo, crede tuttavia che in nessun modo si debba modificare l'articolo; e ciò per la considerazione che, se per una parte può sembrare grave alla Società esercente questa perdita di utili, è anche da osservare che quegli utili, nel caso doloroso di guerra o di mobilitazione (che vuol dire qualche cosa di simile alla condizione della guerra), trarrebbero origine da una circostanza malaugurata, alla quale è interessata tutta la nazione e rappresenta un interesse generale.

Oltre a questa considerazione, direi di principii, occorrono due altre considerazioni pratiche.

La prima consiste nella difficoltà grandissima di conteggiare quanta parte del maggior traffico nel servizio pubblico trarrebbe pure origine dal fatto militare; e la seconda sta in ciò, che eventualità di quella natura sono così straordinariamente eccezionali e così strettamente legate all'esistenza nazionale, da mettere fuori dubbio che tutti si debbano prestare alle necessità e alle contingenze del momento; purchè non abbia danno, nessuno deve poter fare osservazioni in contrario.

Per tutto questo complesso di considerazioni l'Ufficio centrale crede che non sia il caso di modificare il testo dell'articolo.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare metto ai voti l'art. 25.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 26.

Con regolamenti da approvarsi per decreto reale, previo parere del Comitato superiore delle strade ferrate e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme da osservarsi per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie in armonia della presente e delle altre leggi esistenti, 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 L. 2000 per le contravvenzioni in essi contemplate.

(Approvato).

#### Art. 27.

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).

Questo disegno di legge si voterà fra poco a scrutinio segreto.

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo ora il risultato delle votazioni fatte in principio di seduta per i seguenti disegni di legge:

Modificazioni al titolo IV (Opere pubbliche) della legge 31 marzo 1904, n. 140 portante provvedimenti a favore della provincia di Basilicata;

Senatori votanti . . . . .	70
Favorevoli . . . . .	66
Contrari . . . . .	3
Astenuto . . . . .	1

Il Senato approva.

Esercizio provvisorio a tutto dicembre 1906 degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1906-907 che non fossero tradotti in legge entro il 30 giugno 1906;

Senatori votanti . . . . .	70
Favorevoli . . . . .	66
Contrari . . . . .	3
Astenuto . . . . .	1

Il Senato approva.

Esercizio provvisorio a tutto il mese di dicembre 1906 del bilancio del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-907;

Senatori votanti . . . . .	70
Favorevoli . . . . .	67
Contrari . . . . .	2
Astenuto . . . . .	1

Il Senato approva. . . . .

**Discussione del disegno di legge: « Tombola telegrafica a favore degli ospedali civili di Perugia ed Aquila » (N. 300).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Tombola telegrafica a favore degli ospedali civili di Perugia ed Aquila ».

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

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero di ogni tassa, alle Amministrazioni degli ospedali civili di Perugia ed Aquila una tombola telegrafica a favore dei rispettivi ospedali per l'ammontare di lire 900,000 ed a fissare la data dell'estrazione purchè non oltre il 30 giugno 1908.

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

MASSIMINI, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASSIMINI, *ministro delle finanze*. Crederei di mancare di riguardo al Senato se non rilevassi un'osservazione che in occasione di un analogo progetto di legge di questa natura, quando io mi trovavo impegnato alla Camera dei deputati, venne qui fatta dall'onor. senatore Borgatta, il quale rilevò l'eccessiva frequenza di queste concessioni di tombole. In realtà io assumendo il Ministero delle finanze ho trovata stabilita la tradizione che il Ministero medesimo si disinteressava dei progetti di iniziativa parlamentare per queste tombole e per queste lotterie.

Attualmente però il numero di queste domande d'iniziativa parlamentare per tombole e

lotterie si va moltiplicando, e perciò il Governo è venuto nella determinazione di porre un rimedio a questa, diremo così, disordinata facoltà di proposte che finiscono col cumulare, col sovrapporre l'una all'altra tali tombole con danno stesso di coloro che le hanno domandate ed ottenute.

È fermo proposito del Governo, alla riapertura dei lavori parlamentari di presentare un progetto di legge col quale, riprendendo un pensiero già concretato alcuni anni fa in un altro progetto che non potè essere condotto in porto, si stabilirebbe che non possono essere concesse in un anno più di una o due tombole, e in ogni modo non oltre l'ammontare di un milione o milione e mezzo di lire di biglietti.

Fatta questa riserva, avverto che la riserva medesima si applicherebbe anche alle tombole in corso di approvazione e a quelle già autorizzate. Infatti, benchè queste tombole si siano tanto moltiplicate, è da avvertirsi che rimane al Ministero delle finanze il diritto di regolarne l'emissione e la scadenza in modo che si può determinarla in guisa che soltanto una o due all'anno vengano a gravare, diremo così, sul mercato ed a far concorrenza al monopolio del lotto.

Devo però anche avvertire che queste tombole e lotterie esercitano una concorrenza poco sensibile a danno del monopolio, finchè i biglietti sono tenuti al disopra della mezza lira. Ad ogni modo, se procedessimo con l'attuale sistema nel quale tutti i giorni un deputato viene a proporre una nuova lotteria, anderemmo a creare una inestricabile confusione di emissioni anche sul mercato dove devono essere evitate con danno delle stesse lotterie che vennero concesse. Però assicuro che col riaprirsi dei lavori parlamentari sarà presentato un progetto di legge che regolerà la materia delle lotterie da concedersi e di quelle già concesse.

TODARO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TODARO, *relatore*. Io ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatto, perchè credo che rispondano al sentimento del Senato. Tutti gli Uffici che hanno esaminato questi progetti di legge concernenti le tombole si sono dichiarati contrari. E se hanno nominato membri dell'Ufficio centrale i senatori che si erano di-

chiarati favorevoli, lo hanno fatto in considerazione soltanto che si tratta di due enti veramente degni di soccorso. Perchè così l'ospedale di Aquila come quello di Perugia versano in condizioni miserrime ed essi non possono essere soccorsi in altro modo; di più agli oneri che già gravavano l'amministrazione si è aggiunto ora il rapido aumento degli ammalati.

Per queste considerazioni, l'Ufficio centrale è venuto nella decisione di raccomandare al Senato di dare voto favorevole a questo disegno di legge per la concessione di una tombola telegrafica a favore degli ospedali di Perugia e di Aquila.

Circa poi il disegno di legge relativo alla concessione di una tombola a beneficio della città di Vittorio, e ne parlo qui per non riprendere la parola più tardi, dirò che non si tratta d'altro che di trasformare la concessione già fatta di una lotteria, in una tombola a favore di questo comune, le cui condizioni sono veramente deprecabili e degne di soccorso.

Nel tempo stesso però l'Ufficio centrale raccomanda al ministro di porre un freno a questo abuso nelle concessioni di tombole e di lotterie. E non aggiungo altro; solo ringrazio di nuovo l'onorevole ministro delle finanze delle dichiarazioni che ha fatto e raccomando ancora una volta al Senato di votare favorevolmente questi due disegni di legge.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione su questo disegno di legge e, trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Tombola a beneficio della città di Vittorio » (N. 301).**

**PRESIDENTE.** Ora viene l'altro disegno di legge: « Tombola a beneficio della città di Vittorio ».

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

**DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:**

Articolo unico.

La lotteria nazionale di un milione di biglietti, da lire una cadauno, concessa alla città di Vittorio con la legge 28 giugno 1892, n. 313,

è convertita in tombola telegrafica con esenzione da ogni tassa e diritto erariale, e il piano relativo dovrà essere approvato dal Ministero delle finanze.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperto la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa e anche questo disegno di legge, di un solo articolo, sarà ora votato a scrutinio segreto.

**Votazione a scrutinio segreto.**

**PRESIDENTE.** Passeremo ora alla votazione a scrutinio segreto dei vari disegni di legge oggi discussi.

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

**MARIOTTI F., segretario, fa l'appello nominale.**

**Chiusura di votazione.**

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglio dei voti.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

**Risultato di votazione.**

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

Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate:

Senatori votanti . . . . .	71
Favorevoli . . . . .	66
Contrari . . . . .	4
Astenuti . . . . .	1

Il Senato approva.

Tombola telegrafica a favore degli Ospedali civili di Perugia ed Aquila:

Senatori votanti . . . . .	71
Favorevoli . . . . .	57
Contrari . . . . .	13
Astenuti . . . . .	1

Il Senato approva.

Tombola a beneficio della città di Vittorio:

Senatori votanti . . . . .	71
Favorevoli . . . . .	54
Contrari . . . . .	16
Astenuti . . . . .	1

Il Senato approva.

**Per la salute del senatore Cambray-Digny.**

PRESIDENTE. Sono lieto di dare una notizia consolante al Senato. In questo momento ricevo un telegramma dal prefetto di Firenze, Anarratone, a cui avevo chiesto notizie, a nome del Senato, della salute del senatore Cambray-Digny.

Il telegramma è così concepito: « Condizioni generali senatore Digny sempre migliori, intelligenza piena, anche le forze riprendono; se non sopravviene nuova crisi può dirsi scongiurato pericolo ».

A nome del Senato mi compiaccio di questa consolante notizia ed auguro che le previsioni abbiano a verificarsi. (*Bene*).

**Avvertenza del Presidente sui lavori del Senato.**

PRESIDENTE. Essendo esaurito l'ordine del giorno, avverto che il Senato è convocato per giovedì 5 luglio. L'ordine del giorno, che verrà distribuito a suo tempo, oltre la discussione di alcuni progetti di legge, porterà anche lo svolgimento della interpellanza del senatore Morin relativa all'inchiesta sulla marina.

Pregherei il Senato di autorizzarmi a ricevere i disegni di legge che dal Ministero o dalla Camera elettiva venissero inviati al Senato in questo frattempo. Se non si fanno osservazioni resta così stabilito.

La seduta è sciolta (ore 17.30).

Licenziato per la stampa il 5 luglio 1906 (ore 11.20).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche

ORDINE DEL GIORNO

Giovedì 5 luglio 1906.

ALLE ORE 10.30

Riunione degli Uffici.

ALLE ORE 15 — SEDUTA PUBBLICA.

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Convalidazione dei Decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1905-906 N. (302);

Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione provinciale dell'interno (N. 317);

Maggiori stanziamenti nel bilancio del Ministero dell'interno per soprassoldi e indennità ai Reali carabinieri (N. 318);

Modificazione all'organico dei funzionari di pubblica sicurezza e del Corpo delle guardie di città e miglioramenti economici (N. 319);

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 2,760,860.32 sopra alcuni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1904-905, risultanti dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso (N. 279);

Provvedimenti per il personale dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e per il Real Corpo del Genio civile (N. 304-*urgenza*);

Scioglimento dei Consigli provinciali e comunali (N. 247).

II. Interpellanza del senatore Morin al Presidente del Consiglio ed al ministro della marina sugli apprezzamenti e sulle intenzioni del Governo circa le conclusioni e le proposte della Commissione d'inchiesta sulla Marina.