

CCIII

TORNATA DEL 14 GIUGNO 1907

Presidenza del Presidente CANONICO

Sommario. — *Messaggio del Presidente della Camera dei deputati — Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie ed agli automobili in servizio pubblico » (N. 531) — Parlano nella discussione generale i senatori Parpaglia, e Mariotti G., relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Si approva un ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale; senza osservazioni sono approvati tutti gli articoli del disegno di legge — Presentazione di disegni di legge — Approvazione dei disegni di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369, e 378, 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 424, 569 e 636 per la riduzione di tariffe ferroviarie » (N. 536); « Autorizzazione alla Cassa dei depositi e prestiti a trasformare i prestiti contratti per esecuzione di opere riguardanti la provvista di acqua potabile » (N. 501); « Modificazioni alla legge 24 dicembre 1896, n. 554, relativa al matrimonio degli ufficiali del Regio esercito » (N. 543) — Avvertenza del Presidente relativamente ai lavori del Senato — Votazione a scrutinio segreto — Chiusura e risultato di votazione — Il Senato è convocato pel giorno 19 giugno.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro, d'agricoltura, industria e commercio, della pubblica istruzione, della guerra e della marina.

FABRIZI, *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, Fabrizi di dar lettura di un messaggio pervenuto alla Presidenza dalla Camera dei deputati.

FABRIZI, *segretario*, legge:

« Roma, addì 14 giugno 1907.

« Il sottoscritto ha l'onore di trasmettere a S. E. il Presidente del Senato del Regno le se-

guenti proposte di legge, d'iniziativa della Camera dei deputati, approvate nella seduta del 13 giugno 1907, con preghiera di volerle sottoporre all'esame di codesto illustre Consesso.

« 1° Costituzione in comune autonomo della frazione di Bova Marina;

« 2° Lotteria nazionale a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Bojano, Capracotta e Palata.

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

PRESIDENTE. Do atto al Presidente della Camera dei deputati dell'invio di questi progetti di legge.

Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie ed agli automobili in servizio pubblico» (N. 535).

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

«Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie ed agli automobili in servizio pubblico».

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

FABRIZI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 535).

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

PARPAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. Questo disegno di legge che si presenta modesto è di notevole importanza perchè risponde a soddisfare imperiosi bisogni delle nostre popolazioni; si provvede in diversi modi e diversa misura a rendere facili e rapide le comunicazioni. Non parlerò di ferrovie nè di tramvie, brevemente mi occuperò della parte minore, dell'impianto ed esercizio delle linee di automobili in servizio pubblico.

Queste linee sono indubbiamente destinate a portare vita a comuni lontani ed in località montuose, e ad esse si sono rivolte, in quest'ultimo tempo le cure delle pubbliche Amministrazioni e l'attrazione di molti industriali. L'utilità è indiscutibile, e così la necessità di un concorso o sussidio per parte dello Stato è oramai accettato dalla nostra legislazione fin dal 1904. Tanto l'onor. ministro come l'Ufficio centrale consentono in quest'avviso.

Ma per raggiungere il fine debbono essere proporzionati i mezzi; e ciò a me pare non siasi fatto finora nè si faccia col presente disegno di legge.

Dal 1904, come ho detto, si riconobbe la necessità di subsidiare le linee di automobili e la legge del 30 giugno 1904 autorizzò la spesa di L. 400,000 per concessione di sussidi per l'impianto ed esercizio di linee automobili in

servizio pubblico, ed a soli sei mesi di distanza con legge del 21 dicembre dello stesso anno si aggiunsero altre L. 500,000; e coll'art. 5 della legge 21 giugno 1906 si portò la somma totale per questi sussidi a L. 3,800,000 ripartita in tanti stanziamenti annuali di L. 400,000. Debbo aggiungere che colla legge 15 luglio 1905 per le provincie del Mezzogiorno fu decretato un sussidio per le automobili in una identica somma egualmente ripartita in tante annualità. In tal modo, colle leggi esistenti lo Stato dispone annualmente di L. 800,000. Con questo disegno di legge il Governo volle muovere ancora un passo, ma bisogna dire troppo corto e direi quasi insensibile. Si assegna per il corrente esercizio una maggior somma di L. 150,000, e L. 250,000 per cadauno dei due successivi esercizi, ma poi si ritorna all'assegno annuale di L. 800,000 fino al 1914-1915. Ora a me pare che con questi stanziamenti, con queste somme non si risponde alle esigenze dello svolgimento accentuato di questo servizio.

L'egregio relatore nella sua perspicua relazione, ammira e loda lo slancio delle pubbliche Amministrazioni e di coraggiosi industriali per stabilire questi mezzi di locomozione, ed avuto riguardo alle numerose domande, osserva saggiamente che traspasano troppe speranze di giorni migliori, troppo desiderio di proficuo lavoro, troppa fiducia nell'aiuto dello Stato, sicchè sorge spontaneo, necessario il timore di rimanere delusi. E giova notare che lo Stato ha e deve avere interesse di soddisfare questi bisogni con questo mezzo più economico di locomozione. Così facendo si libera da spese maggiori che potrebbero dirsi in alcuni casi spese anche di lusso, per richieste di ferrovie o di tramvie. Si fa così atto di buona ed avveduta politica economica.

Dalla relazione dell'Ufficio centrale rilevo che si sono già accordati sussidi e sono in esercizio linee automobili per una lunghezza di 400 chilometri (nelle provincie di Caserta, Lecce, Modena, Perugia, Roma, Grosseto); altre cinque linee (nelle provincie di Palermo, Cagliari, Catania, Perugia e Ravenna), per la lunghezza di 397 chilometri, già hanno decretato il sussidio, ma tuttora non sono in esercizio: ed altre 16 linee per 651 chilometri di percorrenza hanno assegnato il sussidio, ma mancano ancora i Reali decreti di concessione.

Così un totale di 1488 chilometri. Ma si deve aggiungere che sono in corso altre 69 domande.

Il linguaggio di queste cifre è troppo eloquente, per mostrare che le somme assegnate sono assolutamente insufficienti, tenendo conto che il sussidio è continuativo per alcuni anni; certo generalmente non può essere minore di lire 500 per chilometro; e secondo il regolamento in vigore il sussidio può estendersi fino ad un novennio. Come ho già osservato colla legge presente si consente un aumento solo per tre esercizi e poi si rientra nella annualità fissa di 800,000 lire, assolutamente insufficiente.

Onde è chiaro, onor. ministro, se siamo convinti della utilità e dirò anzi della necessità del servizio pubblico con trazione meccanica economica è necessario apprestare i mezzi adeguati. Ripeto ancora: con questo mezzo meccanico lo Stato risparmierà spese maggiori ed utilizzerà il patrimonio stradale che abbiamo già e soddisfa ai bisogni di tanti paesi quasi segregati dal comune consorzio.

Dalla relazione apprendo che in Sardegna ad una sola linea di automobili fu già accordato il sussidio e fra breve sarà in esercizio, la linea Cagliari-Muravera. Nella provincia di Sassari non ne figura alcuna, neppure la importante linea Sassari-Nulvi-Tempio-Palau per Maddalena, lungo tempo reclamata. So che altre domande devono essere presentate al ministro per concessione di linee per automobili.

In Sardegna in alcune parti questo servizio s'impone anche per i tracciati delle linee ferroviarie esistenti. Una parte delle ferrovie Reali percorre la parte occidentale dell'isola, e le ferrovie secondarie la parte orientale per Tortolì congiungendosi a Cagliari, formando un V. Ora è manifesto che onde evitare inutili e dispendiose percorrenze è necessario stabilire linee automobili intermedie; quindi la necessità di una linea Oristano-Laconi ed Oristano-Sorgono e del pari nella parte occidentale si manifesta la necessità di una linea Oristano-Cagliari-Bosa. Queste linee rispondono al fine di provvedere con un celere mezzo di comunicazione su paesi in luoghi montuosi e per facilitare le stesse comunicazioni ferroviarie. Ed altre non meno importanti nella provincia di Sassari.

Domande per concessioni devono essere pervenute al Governo, e non vorrei che fossero

dimenticate o peggio soffocate da burocratici ostacoli, dei quali purtroppo nelle opere pubbliche, per sussidi si hanno dolorose prove.

L'Ufficio centrale ha presentato un ordine del giorno che suona così:

« Il Senato esprime il voto che fra le diverse domande per concessioni di sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di linee di automobili, si dia la preferenza, e si accordino più larghi sussidi alle linee che attraversano l'Appennino o altre catene di monti, e congiungono con comunicazioni rapide e dirette, le reti ferroviarie o tramviarie o le linee di navigazione dei due opposti versanti ».

Il modo come è concepito quest'ordine del giorno potrebbe far nascere il dubbio che si voglia dare nei sussidi la preferenza alle linee del continente, perchè si parla dell'Appennino, di catene di montagne e dei due versanti, così quasi implicitamente escluse le isole. Ma, mi affretto a dirlo, non credo sia questo il concetto dell'Ufficio centrale, e molto meno del suo illustre relatore, e così penso perchè nella stessa relazione è ricordata la legge del luglio 1906 che accorda alle provincie del Mezzogiorno comprese le isole di Sicilia e Sardegna, un fondo per sussidi di L. 3,800,000.

Sarò lieto di avere un chiarimento dal mio amico Mariotti non per rassicurare me, ma per togliere qualunque equivoco e rassicurare le popolazioni delle isole che con vivo desiderio attendono in vari comuni l'impianto di questo servizio.

Prima di porre termine a queste mie modeste osservazioni, debbo dire che esiste ora un regolamento che regola questa materia per i sussidi da accordarsi alle linee di automobili di servizio pubblico, ma la necessità di modificarlo si impone. È necessario introdurre modificazioni sia per le condizioni e modalità per ottenere le concessioni, come per la misura del sussidio. La somma di L. 500 per chilometro non è assolutamente sufficiente in alcune condizioni speciali, e specialmente in luoghi montuosi con forti pendenze e di traffico limitato. È necessario facilitare le concessioni togliendo alcuni inutili e dannosi ingranaggi di procedura amministrativa.

Io confido che l'onorevole ministro potrà sollecitamente mano, con saggi criteri, a rivedere quel regolamento, onde introdurre quelle mo-

dificazioni che l'esperienza, per quanto breve, ha suggerito.

Non bisogna paralizzare il movimento così significativo che si è destato in tutte le parti d'Italia per questi servizi.

Conchiudo ricordando di nuovo al ministro le domande che sono pervenute o che perverranno dalla Sardegna. Conoscendo quanto studio, quanto zelo e quanto amore egli pone in qualunque ramo dei pubblici servizi che dipendono dalla sua Amministrazione, e quanto affetto egli mostrò sempre per l'isola, mi affido sinceramente a lui. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Ringrazio il senatore Parpaglia delle parole cortesi che ha avuto per me e del giudizio benevolo che ha portato sul disegno di legge, e mi associo a lui nel tributare lode all'onor. Mariotti per la relazione veramente perspicua e profonda.

I particolari trattati dall'onor. Parpaglia su questo disegno di legge sono senza dubbio di una grande importanza per l'avvenire delle nostre comunicazioni.

Noi abbiamo un regolamento del gennaio 1905 il quale regola i sussidi per il servizio di automobili.

Questo regolamento, nell'art. 1, dichiara che il sussidio non può eccedere le lire 500 annue per chilometro, purchè si tratti di un esercizio per viaggiatori, bagagli e merci; lire 400 per il servizio limitato al trasporto di viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli, e lire 200 per il servizio di trasporto merci. Il sussidio è concesso per un periodo non maggiore di nove anni, ma può essere rinnovato.

Questa disposizione dette luogo a molte censure nell'altro ramo del Parlamento, non tanto perchè il sussidio sia esiguo in tutti i casi, potendo riuscire tale solo per le linee automobilistiche che debbano superare forti pendenze, quanto perchè è condizionato al trasporto di viaggiatori, bagagli e merci. Io non potei non riconoscere la ragionevolezza di coteste censure, e promisi che avrei fatto tesoro dei suggerimenti della Camera dei deputati. Infatti incaricai una Commissione di studiare il grave problema e di esaminare in quali casi sia possibile

concedere un sussidio più elevato ancora del massimo e se convenga inoltre subordinare il sussidio massimo a disposizioni tassative e gravi quali le stabilisce il regolamento vigente. Orbene quella promessa io riconfermo innanzi al Senato.

La Commissione senatoria ha espresso qualche dubbio intorno all'insufficienza dei fondi stanziati; e le è sembrato giustamente che nel concorso di molte domande, e nel caso d'insufficienza di fondi si debbano stabilire criteri di preferenza; con apposito ordine del giorno, che io dichiaro di buon grado d'accettare, la Commissione ha invitato il Governo a fare di preferenza le concessioni per quelle linee le quali mettano in comunicazione altre reti, o linee di navigazione, o centri importanti di commercio.

Io devo dichiarare al Senato che sarò ben lieto, se si verificherà il presagio della Commissione senatoria. Se davvero i fondi riusciranno insufficienti, sarà confortante segno che da una parte avremo smesso l'antica smania, di voler fare dappertutto ferrovie senza contentarci dei mezzi più pratici di trasporto costituiti dalle tramvie e dagli automobili; e dall'altro che vi sarà stato un risveglio notevole nel movimento per nuove comunicazioni.

Certamente chiunque si troverà al mio posto, sarà lieto di venire innanzi al Parlamento per domandare i fondi necessari: ma pur troppo io sono meno ottimista, perchè, come il Senato sa, ed è stato splendidamente illustrato dalla relazione dell'onor. Mariotti, noi abbiamo un doppio fondo, l'uno comune per tutto il Regno e l'altro per le provincie meridionali e le isole. Gli stanziamenti si distribuiscono dal 1904 al 1915. Del primo fondo, che ascende a circa 4 milioni di lire, sono impegnati od assegnati circa 2,500,000 lire; poi vi è il fondo speciale per il Mezzogiorno e per le isole dell'ammontare di L. 3,600,000, e su questo sono impegnati od assegnati circa 1,600,000 lire: in totale abbiamo disponibile una somma di oltre 3 milioni.

Ora questa disponibilità distribuita in lunga serie di anni sembra alla Commissione che non possa essere sufficiente. Sarò lietissimo se ciò accadrà. Debbo però avvertire il Senato che le concessioni non sono punto in rapporto con le domande.

Pur troppo le strade non sempre sono tenute così bene, da permettere un normale servizio di automobili, mentre la buona manutenzione delle strade rotabili è la condizione *sine qua non* per il servizio automobilistico. Inoltre quando si tratta di raccogliere i fondi, i richiedenti non trovano sempre la finanza necessaria per assumere il servizio: infatti abbiamo dieci domande accolte, e per le quali fu emesso il decreto Reale di concessione del sussidio; ma di queste dieci linee sono in regolare esercizio soltanto cinque. Altre 24 linee a tutt'oggi ebbero pure promessa formale di sussidio; per le rimanenti domande l'istruttoria prosegue, ma talune possono ritenersi *fin d'ora* abbandonate, sembrando che per esse non si riesca a trovare la finanza sufficiente o non risulti la convenienza finanziaria.

Ho voluto dire ciò, perchè sono più pessimista del relatore della Commissione, ma ripeto che sarò lieto, come lo sarà qualunque mio successore, se i fondi non riusciranno sufficienti, di venire a domandare al Parlamento i mezzi necessari, perchè questa sarà la migliore testimonianza del rapido svolgimento del movimento industriale del nostro paese.

Concludendo, io provvederò alla riforma del regolamento nei sensi già dichiarati alla Camera dei deputati e nei sensi stessi di cui ha parlato oggi il senatore Parpaglia, e quando i fondi siano insufficienti, domanderò i mezzi opportuni per provvedere. (*Approvazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, per « Disposizioni a favore delle piccole Società agricole e delle piccole Associazioni agricole di mutua assicurazione ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito agli Uffici.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, riguardante la convalidazione di decreti Reali, coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva delle spese impreviste per l'esercizio finanziario 1906-907 durante le vacanze parlamentari.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questo disegno di legge che sarà passato alla Commissione di finanze per il necessario esame.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVALA, *ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato due disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento. Il primo riguarda « Modificazioni ai ruoli organici delle Intendenze di finanza, delle imposte dirette, del dazio consumo di Roma e di Napoli e provvedimenti per il personale del catasto ».

Domando al Senato che questo disegno di legge sia inviato per l'esame alla Commissione di finanze.

L'altro riguarda il « Compimento e la sistemazione delle opere di congiunzione del canale Depretis al canale Cavour per mezzo del naviglio d'Ivrea ».

Domando che questo disegno di legge sia inviato per l'esame agli Uffici.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questi due disegni di legge. Il primo sarà inviato per l'esame alla Commissione di finanze; il secondo seguirà la procedura ordinaria degli Uffici.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del progetto di legge N. 535.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore*. Sono grato all'onor. senatore Parpaglia, il quale, con le sue parole così calde d'affetto per l'isola natia, dà modo a me di spiegar meglio il concetto che ebbe di mira l'Ufficio centrale nel formulare l'ordine del giorno che propone oggi al

voto del Senato; e sono grato, del pari, anche all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che in gran parte ha già prevenuto me nel rispondere, mostrandosi disposto ad accogliere, con generosa condiscendenza, i giusti desideri espressi dal senatore Parpaglia.

Quando l'Ufficio centrale ha formulato il suo ordine del giorno, ha avuto di mira gl'interessi generali del paese e quelli speciali delle regioni montuose, ma, più di ogni altro, quelli della Sicilia e della Sardegna; tanto che, mentre prendeva a modello del suo ordine del giorno disposizioni già sancite in diverse precedenti leggi, e specialmente in quella del 15 luglio 1906, introduceva, però, nella dizione dell'articolo 48 di quest'ultima legge, in gran parte trasfuso nel proposto ordine del giorno, un'aggiunta di molto rilievo, quella, cioè, relativa alle linee di navigazione; e l'introduceva precisamente allo scopo di designare ben chiaro che le proposte sue erano rivolte non solo alle linee di terraferma, che possono collegarsi quasi tutte molto facilmente a reti di ferrovie e tramvie; ma erano rivolte più ancora alle linee da attuarsi nelle isole e che non potessero far capo ad altre reti ma dovessero necessariamente affluire a porti di mare.

L'articolo 48 della legge 15 luglio 1906, che parla delle sole tramvie delle provincie meridionali ed insulari, stabilisce: « Fra due o più domande riguardanti una stessa regione, sarà data la preferenza a quella avente per oggetto linee o tronchi che si completino tra loro, formando una rete tramviaria, o che servano a congiungere o completare altre reti, o che facciano capo a ferrovie già esistenti ».

Qui, adunque, come ben vede l'onor. senatore Parpaglia, non era alcun cenno di porti di mare, o di linee di navigazione. Noi abbiamo introdotto questa novità nel nostro ordine del giorno precisamente per far comprendere che volevano incluse fra le linee da sussidiarsi, a preferenza delle altre e con maggiore larghezza, anche quelle delle isole; e se, nella imminenza della sospensione dei nostri lavori, non avessimo avuto timore di ritardare di troppo lungo tempo l'approvazione di questo provvido disegno di legge, non avremmo mancato di pubblicare specchi, tabelle ed anche un'altra parte analitica della nostra povera relazione, nella quale avevamo indicate le linee a cui

più specialmente intendevamo si riferisse il nostro ordine del giorno, e fra esse non poche della Sardegna e della Sicilia.

A proposito della Sardegna, noi dell'Ufficio centrale avremmo, innanzitutto, ringraziato il ministro dei lavori pubblici che ha già sussidiata largamente, in modo che possa aprirsi in questi giorni, una prima linea automobilistica dal campidano di Cagliari alla foce della Flumendosa, la linea cioè che da Cagliari, a traverso i monti dei Sette Fratelli va a Muravera ed a S. Vito. Questa linea risponde ai concetti espressi da noi, giacchè essa valica un'alta catena di monti, mette in comunicazione la città e il porto di Cagliari con la foce della Flumendosa che è il maggiore fiume della Sardegna e crea una celere comunicazione fra popolazioni che ora non ne hanno affatto.

Raccomandiamo poi al ministro un'altra linea molto importante per la Sardegna, quella da S. Gavino a Iglesias, la quale parte dal cuore dell'isola e da una importante stazione della ferrovia centrale, va ad allacciarsi alla stazione capolinea della ferrovia di Iglesias, passa pei monti Iglesiesi, attraversa regioni ricchissime di miniere e scende fino al porto di S. Antioco, aprendo così una nuova comunicazione diretta fra il campidano di S. Gavino e gli altri campidani centrali e uno dei migliori porti della costa occidentale.

Un'altra linea molto importante per la Sardegna vorremmo raccomandare all'onorevole ministro, ed è quella da Oristano a Laconi, che aprirebbe una comunicazione nuova fra la costa orientale e l'occidentale attraverso la catena montuosa che occupa il centro dell'isola; ma prima, e più di ogni altra, gli raccomandiamo la linea da Sassari a Tempio e Palau, la quale attraversa tutti i monti dell'Anglona e gran parte di quelli della Gallura, e mette in comunicazione i capoluoghi della provincia e del circondario collo splendido porto della Maddalena, in cui pulsa così vivo il cuore della patria, fidente nella sua bella e forte armata. È una linea che darà la vita a paesi che non ne hanno alcuna; una linea destinata forse a far risorgere nella valle del Coghinas quelle saluberrime terme romane, ora dimenticate, che avevano dato al fiume l'antico nome di Thermus; destinata a legare al capoluogo della provincia, Osilo, Nulvi, Perfugas ed altri im-

portanti centri; ma soprattutto la città di Tempio, che ora appare lontanissima per la difficoltà di approfittare delle diverse linee ferroviarie della rete Reale e della rete sussidiaria, difettosissime per il tracciato, lente negli orari, discordi nel servizio; una linea destinata soprattutto, a riavvicinare alla Sardegna uno dei più grandi monumenti della patria, lo scoglio sacro di Caprera.

Onorevole ministro, fra pochi giorni, il 4 luglio, molti di noi — e, spero, ella pure con noi — saremo a Caprera.

Come sarebbe bello, se, dopo la commemorazione del Grande, proprio in quel giorno solenne, ella potesse salire primo sull'automobile alla marina del Palau e correre a Tempio e a Sassari, inaugurando la linea tanto vivamente desiderata da quelle nobili popolazioni, e unendo, così, ad una grande festa della patria una geniale festa della civiltà e del lavoro.

Onorevole ministro, per stabilire una linea di automobili non occorrono molti anni di lavoro come per costruire una ferrovia che valichi l'Appennino o l'Alpe.

Le strade nazionali da Sassari a Tempio e al Palau sono ottime, e le automobili in servizio privato già vi corrono velocissime; la linea in servizio pubblico fu già chiesta da anni, approvata dai Consigli superiori, giudicata degna di sussidio. Questo si dia adeguato all'importanza della linea, e il servizio sarà in pochi giorni attuato; è cosa — mi perdoni l'espressione energica del mio dialetto — è cosa che si fa in un *fiat*.

Pronunci ella, illustre ministro, la solenne parola; al suo *fiat* risponderanno dieci o dodici macchine velocissime, le quali forse porteranno scritta esse pure la parola fatidica, e saranno pronte al Palau la sera del 4 luglio per trasportare lei a Tempio ed a Sassari fra il plauso di popolazioni festanti e grate. Questo è l'augurio che, a nome dei miei colleghi dell'Ufficio centrale, io faccio a lei, onorevole ministro; e spero che ella lo vorrà accettare.

Non soltanto alla Sardegna noi abbiamo pensato nel formulare il nostro ordine del giorno; esso si riferisce anche alle altre isole. E dobbiamo fin da ora ringraziare il ministro che, prevenendo il nostro desiderio, già ha dato un largo sussidio ed ha resa così possibile

l'apertura, che avverrà fra pochi giorni, di una linea di automobili da Termini Imerese a Leonforte. Essa, nel primo tratto, seguirà l'ampia via che dalla valle dell'Imera, sale sulle alture di Gangi, Sperlinga e Nicosia, in direzione del mar Ionio; nel secondo tratto, da Nicosia a Leonforte, seguita la grande strada nazionale del centro di Sicilia, che mette in comunicazione il mare Africano col mar Tirreno.

Questa linea costituirà un grande beneficio per i paesi attraversati, ma a noi sembra che essa non sia completa; sulla stessa strada nazionale bellissima (e su cui quindi non ci sono quelle difficoltà di carreggio, cui accennava ora l'onorevole ministro), corrono ancora 50 chilometri da Nicosia alla stazione di Santo Stefano di Camastra sul mar Tirreno; e si incontra in questi 50 chilometri un capoluogo di un importante circondario, quello di Mistretta

Conceda, onorevole ministro, anche quest'altro piccolo tronco e avremo così una rete di quasi 200 chilometri, che metterà in comunicazione i tre mari che circondano la Sicilia, le tre provincie di Messina, di Catania e di Palermo e i due capoluoghi di circondario di Nicosia e di Mistretta, molto meglio che non si possa fare con delle ferrovie costosissime, le quali, ad ogni modo, non potrebbero venire compiute che fra molti anni.

Del resto, se nel nostro ordine del giorno, pure accennando a tutte indistintamente le catene di monti, abbiamo creduto di dover fare in modo speciale il nome di una di esse, l'Appennino, ciò fu per un solo motivo: perchè delle dodici regioni in cui si divide l'Italia continentale l'Appennino ne tocca 11, dal Piemonte, che ad esso si appoggia colle provincie di Cuneo e di Alessandria, e dalla Lombardia, che vi si spinge con i due circondari di Voghera e di Bobbio, sino alla estrema punta di Calabria, ove l'Appennino non termina, ma solo si avvala per riapparire in Sicilia; lo abbiamo ricordato soprattutto perchè siamo avvezzi a riguardare quasi con venerazione questa bella catena di superbe montagne, che Dante ha così giustamente chiamate « lo dosso d'Italia ». Se, però, o all'onor. senatore Parpaglia, o ad altri onorevoli colleghi, la parola Appennini, inserita nel nostro ordine del giorno, paresse poco rispettosa delle isole lontane, l'Ufficio centrale

non ha alcuna difficoltà a toglierla e sostituirla colla espressione più ampia: « regioni montuose ».

Nell' Appennino abbiamo, come nelle isole, diverse provincie che hanno già avanzato domande per ottenere linee di automobili; e l'Ufficio centrale ha visto con piacere che il Ministero ha già accordati larghi sussidi ad alcune linee che attraversano l'intera regione montuosa, passando dal versante Adriatico al Mediterraneo.

Così ha sussidiato la linea da Oneglia ad Ormea, e l'altra dalla stazione di Praduro-Sasso presso Bologna, a Prato in Toscana. Per altre linee sono state fatte domande non complete ed il Ministero le ha accettate, così come furono presentate; la provincia di Modena, ad esempio, ha chiesto un tratto solo della sua traversata appenninica, quello da Modena fino al Pavullo; ma dal Pavullo in poi continua fino al valico dell'Abetone una strada nazionale delle più belle e meglio mantenute, la quale scende poi nell'altro versante sino a Pistoia; la provincia di Modena presto chiederà di continuare la sua linea, il ministro l'aiuti ed avremo una nuova traversata d'Appennino che gioverà alle due provincie ed a tutto il paese, perchè porterà un rilevante movimento alle ferrovie e tramvie che sono nelle pianure dell'Emilia e della Toscana.

Così è stata chiesta una tramvia da Pontassieve a Rocca S. Casciano; largheggi il ministro nei sussidi, e spinga anche le provincie e i comuni che domandano, affinché si faccia l'intera traversata fino alla stazione di Forlì, ad avremo attivato, così, fra le ferrovie toscane e quelle di Romagna, un nuovo servizio ottimo che gioverà allo Stato ed ai paesi attraversati.

Così, fra le diverse domande, ve ne ha una per un gruppo di linee di automobili per oltre 100 chilometri intorno a Muccia, Tolentino e Camerino, gruppo che si spinge fino a Visso, nella valle della Nera, al di qua del valico dell'Appennino; orbene da Visso a Treponzo, ove passa l'automobile Spoleto-Norcia, vi sono appena 19 chilometri. Il ministro consigli coloro che domandano il sussidio per quella vasta rete a chiederlo anche per quei 19 chilometri ed avremo fra il versante tirreno e l'Adriatico una comunicazione di più, e una nuova ragione di affratellamento fra le popolazioni

dei due versanti che un tempo, quando non vi erano le ferrovie, erano in continua comunicazione fra loro, mentre oggi, fatte le ferrovie, sembrano lontane migliaia di chilometri perchè le strade ordinarie non si percorrono più.

Nel lungo elenco delle domande è compresa la bella traversata di 118 chilometri da Ascoli Piceno ad Aquila, e l'altra, di 150 chilometri, dalla stazione di Nuova Siri a Lagonegro, la quale costituirebbe un nuovo ottimo allacciamento fra il mar Ionio ed il Mediterraneo. E, insieme, con queste grandi traversate appenniniche, di così vitale interesse per le Marche, gli Abruzzi e la Basilicata, l'Ufficio centrale raccomanda vivamente all'onor. ministro un gruppo di linee che veramente dimostra il lodevole ardimento che si ha in alcune provincie meridionali, che davvero potrebbero essere citate come esempio alle altre provincie italiane.

La provincia di Avellino ha fatto un vasto progetto, non di poche linee ma di un'intera rete di linee automobilistiche, che è veramente ammirabile. Dalla stazione di Baiano, dove termina la ferrovia Napoli-Baiano, partirebbe una grande linea centrale, che per Avellino e Grotta-minarda tenderebbe a Lacedonia e alla stazione di Rocchetta S. Antonio all'estremo confine orientale della provincia; da quella linea principale partirebbero diramazioni verso i due capoluoghi di circondario di S. Angelo dei Lombardi e di Ariano di Puglia, i quali sono ancora privi di ferrovia, e verso diversi altri centri minori della provincia. Ma questa rete di 232 chilometri si ferma alla stazione di Rocchetta, mentre al di là, a soli 16 chilometri, che si percorrono su bella ed ampia via nazionale, comincia un'altra rete di linee di automobili, chiesta dal coraggioso comune di Maschito, per collegarsi con le città di Venosa e di Melfi, con Forenza, con Ripa Candida, con Rionero e con altri importanti comuni della Basilicata. Mancano, adunque, solo 16 chilometri, quanti ne corrono da Rocchetta a Melfi, per unire queste due reti in una; il ministro, nel fare la concessione, consigli, o la provincia di Avellino, o il comune di Maschito, a chiedere anche questo piccolo tronco, ed allora avremo, quasi dalle mura di Napoli, fino al Volture, una serie di oltre 300 chilometri di linee automobilistiche, e vedremo la macchina meravigliosa, che sarebbe davvero degna delle odi di Orazio, percorrere i

paesi che Orazio ha illustrato nelle sue odi. Attraverserà i boschi di Banzia, e i pingui campi di Ferento, seguirà il corso del rumoreggiante Aufido, passerà vicino alla fonte Bandusia, più splendida del cristallo, vedrà lontano sull'orizzonte l'eccelso nido di Acheronzia.

Io auguro che il ministro voglia concedere largo sussidio a queste bellissime linee in modo che a tutti sia lecito vedere quei luoghi incantevoli che adesso appaiono così lontani; e allora la macchina meravigliosa correrà in breve ora i versanti di tre mari; unirà più strettamente fra loro i popoli della Campania, della Lucania e delle Puglie; salirà le aspre cime dove l'Appennino si biparte per abbracciare il mar Ionio, e di là la vedremo discendere agilissima in rapide curve nel declivio dell'Appulo Vòlture,

*Ocior cervis, et agente nimbo
Ocior Euro.*

(Vivissime approvazioni).

Noi, onor. ministro, abbiamo chiesto speciali favori di più sollecita attuazione e di più larghi sussidi per le linee che attraversano l'Appennino; ma però non vorremmo dimenticare le altre. Vorremmo che i fondi di bilancio fossero aumentati, sicchè vi fosse modo di attuare tutte le linee che furono richieste.

Il ministro dice che siamo ottimisti, ma non siamo noi che parliamo; questi elenchi, che non abbiamo potuto pubblicare e che sono qui a disposizione del Senato, parlano per noi e dimostrano che in tutta Italia c'è qualche cosa che si agita e che accenna a un desiderio di vita nuova. C'è una grande speranza nell'aiuto del Governo; ed il Governo questa speranza non la deve deludere. I fondi sono scarsi per le automobili e sono forse abbondanti per le altre linee; e ciò già lo abbiamo accennato nella relazione. Il ministro — e questo lo può egli solo — corregga il regolamento troppo severo, e guardi se vi è modo che nelle grandi traversate dei monti si possa dare un sussidio maggiore delle 500 lire che sono insufficienti al bisogno. Fin lì può arrivare il ministro dei lavori pubblici, anche senza aiuto di altri; ma dove non può arrivar lui, si rivolga al ministro del tesoro, e gli dica che ogni linea di automobili che apriremo sarà una economia per l'erario, e ci permetterà di risparmiare una ferrovia o una tramvia, quasi inutile e costosissima. *(Vive approvazioni).*

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Non posso che esser grato all'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatto.

Sono poi lieto di aver provocato dall'egregio relatore una splendida illustrazione della sua relazione col suo discorso con vivo piacere ascoltato.

Ho già detto che si sono già consentiti sussidi quantunque non tutti decretati nella forma voluta, per 1488 chilometri. E basta questa lunghezza chilometrica per assorbire le somme assegnate per sussidi annuali, e si legge nella relazione che vi sono ancora in istruttoria oltre 59 domande per altrettante linee e ne perverranno certamente altre ancora.

Da questi dati io sono partito per giudicare che sono insufficienti le somme stanziato.

L'onorevole ministro mi osserva che è vero che le domande sono molte, ma alcune furono abbandonate; perchè non hanno le condizioni volute dal regolamento.

Dico francamente che mi preoccupa il pensiero ed il timore che la ristrettezza dei mezzi imponga un'eccessiva parsimonia nelle concessioni, che tornerebbe dannosa, ma assicurò il ministro che i fondi non mancheranno e quando sia necessario e pronto a provvedere, facendo anche assegnamento nel ministro del tesoro. A queste dichiarazioni non vi è da replicare e ne prendo volentieri atto.

L'egregio relatore si è adombrato perchè ho parlato dell'Appennino quasi volessi fare a lui appunto di aver dimenticato l'altra parte d'Italia. Non era questo il mio pensiero, e l'avevo già dichiarato. Sono però lietissimo che le mie, certo benevoli, osservazioni abbiano dato occasione al suo discorso. Egli mostrò di avere conoscenza esatta delle varie parti d'Italia e coscienza dei bisogni nei riguardi delle comunicazioni.

Egli parlò della Sardegna con giusti criteri, con interesse ed amore e le sono grato. In Sardegna questo servizio deve avere in alcune parti necessaria applicazione. Il vasto bacino di Oristano acquista una singolare importanza coi lavori di bonifica, di irrigazione e da quel punto è necessario partano linee di automobili che abbrevino e facilitino la comunicazione con

le parti montuose raggiungendo alcuni punti delle ferrovie.

Mi associo di cuore all'augurio patriottico che egli fa per la linea automobile da Sassari al Palau onde potesse essere inaugurata in occasione del pellegrinaggio a Caprera per la grande commemorazione dell'Eroe che ivi ha la gloriosa tomba. E vorrei che in quel giorno si inaugurasse quella linea anche come un augurio a nuove concessioni, perchè è mia convinzione che l'automobile è un mezzo modesto di locomozione, che ha tanta forza e potenza da infondere vita in molte parti del nostro paese.

Presentazione di un disegno di legge.

VIGANO', *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGANO', *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Pensioni relative agli ufficiali subalterni ».

PRESIDENTE. Do atto al ministro della guerra della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà trasmesso alla Commissione di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione del progetto di legge N. 535.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onor. senatore Parpaglia, che ha insistito sull'insufficienza dei fondi, mi permetterò di soggiungere che le somme iscritte nel disegno di legge furono stabilite secondo il risultato dell'esperienza, un'esperienza che può anche essere fallace.

PARPAGLIA. Una breve esperienza.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non solo breve, ma può anche essere fallace, perchè il paese pulsa con moto più rapido e vivo; ed io mi auguro che le previsioni riescano fallaci e che il risultato sia per essere maggiore dell'aspettativa.

In tal caso io faccio malleveria per la generosità del collega del tesoro, che senza dubbio

consentirà i fondi necessari per promuovere anche questi mezzi di comunicazione.

Sono poi ben lieto di aver provocato anche io il discorso dell'onor. relatore Mariotti, perchè non solo esso vibrava di una eloquenza caldissima e di un sentimento patriottico che non poteva non trovare eco nei cuori di tutti noi, ma ha dato una illustrazione notevolissima del concetto dell'ordine del giorno. Egli ha parlato della necessità di riunire le diverse reti fra loro; e ha fatto un accenno così simpatico ed eloquente a quella terra di Basilicata in cui sono nato ed alla quale mi legano i più dolci ricordi, che francamente non ha potuto non impressionare me e tutto il Senato. Là invero vi sono domande di linee automobilistiche importanti, le quali non sarebbero poi legate fra loro; l'onor. relatore dice: « È opera saggia del Governo, anche in mancanza di una domanda esplicita, fare in modo che quelle reti si ricolleghino, sicchè sia possibile utilizzarle tutte in una plaga più vasta con un concetto socialmente ed economicamente più fecondo ».

Ringrazio il relatore di aver illustrato questo concetto dell'ordine del giorno e dichiaro che seconderò quella tendenza che mi pare eccellente.

In quanto alle linee della Sardegna, lo stato di fatto è questo: Vi è la linea automobilistica Cagliari-San Vito concessa già; la Cagliari-Pulla concessa già; Oristano, con diverse destinazioni, in istruttoria, e poi quella di Sassari-Palau già in massima ammessa, ma per la quale gli enti locali non hanno ritenuti sufficienti i sussidi accordati. Alla Deputazione provinciale che se ne interessava, ho già risposto, invitandola ad esporre i motivi che fanno ritenere insufficienti quei sussidi per riproporre la pratica ai Corpi consultivi e vedere se si possa proporre un aumento.

Io desidererei con cuore italiano, onor. Mariotti, di potere per il prossimo 4 luglio inaugurare quelle linee automobilistiche, e farò di tutto per secondare il suo desiderio; ma non posso, evidentemente, per secondare il desiderio mio e suo, così nobilmente espresso, dimenticare che per l'art. 70 del regolamento occorre che io consulti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato. Sono pratiche che richiedono talvolta più tempo che sarebbe necessario; ma gli dichiaro che partecipando alla nobiltà dei suoi sentimenti farò

del mio meglio perchè la questione sia esaminata subito. E se mi sarà possibile secondare il desiderio di quelle popolazioni, lo farò con animo esultante; poichè sarebbe veramente accrescere decoro alla grande festa nazionale che tutti vogliamo sia la più degna e solenne testimonianza della gratitudine del popolo italiano verso l'Eroe immortale. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ricordo al Senato che l'Ufficio centrale ha proposto un ordine del giorno accettato dal Governo.

Quest'ordine del giorno è così concepito:

« Il Senato esprime il voto che fra le diverse domande per concessione di sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di linee di automobili, si dia la preferenza e si accordino più larghi sussidi alle linee che attraversino l'Appennino, o altre catene di monti, e congiungano con comunicazioni rapide e dirette, le reti ferroviarie o tramviarie o le linee di navigazione dei due opposti versanti ».

Lo pongo ai voti. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Si passerà alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato nelle concessioni di ferrovie all'industria privata, destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto a linee ferroviarie esistenti, è stabilito uno speciale limite d'impegno che, dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio del 1908-1909, viene fissato in lire 2,500,000.

Le concessioni sono sempre fatte in conformità alle disposizioni del Regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, della legge 30 aprile 1899, n. 168 e dell'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

(Approvato).

Art. 2.

Per la costruzione e l'esercizio di tramvie destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto a stazioni

ferroviarie prossime o di più conveniente accesso, il Governo del Re è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a lire 1500 per chilometro, e per un termine non maggiore di 30 anni, con le norme stabilite negli articoli 47 e 49 della legge 15 luglio 1906, n. 383.

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato la sovvenzione annua può essere elevata sino a L. 2000 a chilometro, quando le tramvie attraversino regioni montuose ed occorrano notevoli spese d'esercizio.

Le disposizioni del presente articolo possono essere applicate per le sovvenzioni di cui all'articolo 46 della legge 15 luglio 1906, n. 383.

(Approvato).

Art. 3.

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà iscritta in apposito capitolo la somma di lire 150,000 per l'esercizio 1906-907 e la somma di lire 300,000 in ciascuno degli esercizi 1907-908 e 1908-909 per le sovvenzioni alle tramvie di cui al precedente articolo.

Si provvederà a tali stanziamenti:

per gli esercizi finanziari 1906-907 e 1907-08 mediante prelevamento dal fondo di riserva assegnato al n. 15 della tabella B annessa alla legge 21 giugno 1906, n. 238;

per l'esercizio 1908-909 sull'assegnazione complessiva di lire 70,000,000 stabilita dall'articolo 1 della legge predetta.

Agli ulteriori stanziamenti sarà provveduto di anno in anno colla legge di approvazione del bilancio dei lavori pubblici, nei limiti dell'assegnazione stessa.

(Approvato).

Art. 4.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato nelle concessioni di ferrovie all'industria privata, non contemplate nell'articolo 1 della presente legge e non comprese fra le complementari, il limite d'impegno di cui all'articolo 4, della legge 30 aprile 1899, n. 168, è fissato in lire 3,000,000 per il periodo dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1908-909.

Con Regio decreto, previo parere del Consiglio

superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per regolare la determinazione delle legali offerte prescritte dall'articolo 2 del citato Regio decreto 25 dicembre 1887, avuto speciale riguardo alle condizioni finanziarie degli enti locali.

Al disposto dell'art. 1 comma 4° e 5° della legge 15 luglio 1906, n. 383, potrà essere derogato in caso di evidente pubblica utilità, per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato per le deliberazioni delle provincie e comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie e tramvie.

(Approvato).

Art. 5.

Le somme che al 30 giugno 1909 non fossero impegnate nei limiti fissati dagli articoli 1 e 4 della presente legge, saranno aggiunte a quelle che si stabiliranno nei successivi bilanci del tesoro per gli impegni da prendersi ai termini dell'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168.

(Approvato).

Art. 6.

Qualora entro il termine stabilito dall'articolo 14 della legge 9 luglio 1905, n. 413, si possa concedere all'industria privata la ferrovia Cosenza-Cotrone per la Sila, il Governo è autorizzato ad accordare la relativa sovvenzione chilometrica al di là dei limiti d'impegni stabiliti negli articoli 1 e 4 della presente legge.

(Approvato).

Art. 7.

Gli stanziamenti autorizzati dalle leggi del 30 giugno 1904, n. 293, 29 dicembre 1904, n. 674, e 21 giugno 1906, n. 238, per concessione di sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di linee di automobili fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie, sono estesi anche ad altre forme di trazione meccanica su strade ordinarie per servizio di viaggiatori e di merci, e sono aumentati di lire 150,000 per l'esercizio 1906-907, e di lire 250,000 in ciascuno degli esercizi 1907-908 e 1908-909.

L'indicata estensione dei sussidi ad altre forme di trazione meccanica è pure applicabile

agli stanziamenti autorizzati dalla legge del 15 luglio 1906, n. 383.

A tali aumenti sarà provveduto:

per gli esercizi finanziari 1906-907 e 1907-1908 mediante prelevamento dal fondo di riserva di cui al n. 15 della tabella B, annessa alla legge 21 giugno 1906, n. 238;

per l'esercizio 1908-909 sull'assegnazione complessiva di lire 70,000,000 stabilita dall'articolo 1° della legge predetta.

Sull'assegnazione stessa sarà provveduto, di anno in anno, colla legge di approvazione del bilancio dei lavori pubblici, agli aumenti che risulteranno necessari per gli esercizi successivi.

(Approvato).

Art. 8.

L'autorizzazione di emettere obbligazioni garantite, a norma dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, sulla parte delle sovvenzioni dello Stato relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione di una linea, sarà data dal Governo alle Società per azioni, concessionarie di ferrovie, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che lo statuto della Società e le successive modifiche siano approvati per decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

b) che almeno una metà della linea sia aperta all'esercizio e collaudata;

c) che una parte della sovvenzione dello Stato da impiegare nella costruzione, in misura non minore di un decimo e non maggiore di due decimi, resti sempre e in ogni caso a garanzia dell'esercizio;

d) che l'ammortamento delle obbligazioni sia stabilito in un periodo di tempo, non eccedente la durata della concessione.

Il ministro del tesoro, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, stabilirà caso per caso le norme opportune per regolare l'emissione delle obbligazioni stesse in rapporto delle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione.

Le disposizioni dell'articolo 3 della legge del 9 luglio 1905, n. 413, e quelle del presente

articolo sono applicabili alle Società per azioni, assuntrici di tramvie con sovvenzioni dello Stato.

(Approvato).

Art. 9.

Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie può essere in tutto od in parte sospeso, fino a che non cessi la causa della sospensione:

a) quando per cause, non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, è in tutto od in parte sospeso l'esercizio;

b) quando l'esercizio dà luogo a ripetute e gravi irregolarità debitamente accertate, o ne è compromessa la sicurezza;

c) quando non è dato adempimento alle prescrizioni degli articoli 16, 18 e 20 della presente legge.

Per le ferrovie la sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile a norma dell'articolo 8 della presente legge. Con tale limitazione la sospensione del pagamento può aver luogo anche quando, aperta all'esercizio una parte della linea, non vengono gli altri tronchi costruiti od ultimati nei termini rispettivamente stabiliti negli atti di concessione.

(Approvato).

Art. 10.

Il pagamento dei sussidi dello Stato per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie può essere sospeso nei casi di cui all'art. 17 ed alle lettere *a* e *b* dell'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 11.

Lo Stato ha diritto di partecipare ai prodotti lordi ultrainiziali di nuove ferrovie nella misura che sarà stabilita negli atti di concessione, tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione.

Lo Stato ha pure diritto alla partecipazione ai prodotti netti in misura non minore

della metà dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario approvato dal Governo quando sia concessionaria una Società per azioni, o sul capitale di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio negli altri casi.

(Approvato).

Art. 12.

Nelle concessioni di nuove ferrovie all'industria privata senza sovvenzione governativa il diritto di compartecipazione dello Stato resta regolato dall'art. 285 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, ma si esercita sul prodotto netto eccedente l'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario o su quello di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio a norma dell'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 13.

Nei decreti di autorizzazione di tramvie sovvenute dallo Stato debbono essere stabilite:

a) la durata dell'autorizzazione, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o dell'ente che ha concesso il suolo stradale, se la linea è impiantata in tutto od in parte su strade ordinarie, o del comune o dei comuni interessati, riuniti in consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

L'autorizzazione definitiva avrà una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada;

b) le norme e la misura per la compartecipazione dello Stato e degli altri enti sovventori ai prodotti lordi ed ai prodotti netti in ragione delle rispettive sovvenzioni;

c) il modo col quale gli enti proprietari della strada, riservata esclusivamente al Ministero dei lavori pubblici la sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio di cui al successivo art. 15, possono provvedere per la tutela del patrimonio stradale e per l'osservanza dei patti stabiliti a loro riguardo negli atti di concessione.

(Approvato).

Art. 14.

Le norme relative alla previdenza, stabilite negli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272, sono estese a favore del personale delle tramvie sovvenzionate dallo Stato.

(Approvato).

Art. 15.

Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tramvie extra-urbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse all'industria privata.

(Approvato).

Art. 16.

Per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie extra-urbane a trazione meccanica, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha diritto di prescrivere:

a) la riforma dei lavori di costruzione, di consolidamento o ripristino non eseguiti a regola d'arte nè in conformità dei progetti approvati e delle condizioni stabilite negli atti di concessione e di autorizzazione;

b) i lavori occorrenti per assicurare la buona manutenzione delle linee, dipendenze, accessori e di materiale fisso, rotabile e di esercizio;

c) gli aumenti e le modificazioni degli impianti, dei tipi e della quantità del materiale rotabile e di esercizio, necessari per la regolarità e la sicurezza del servizio.

Non ottemperandosi dal concessionario di ferrovie o dall'assuntore di tramvie nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può anche provvedervi d'ufficio, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, rivalendosi delle spese sulle sovvenzioni governative disponibili, o sui prodotti dell'esercizio con le forme e coi privilegi stabiliti per la riscossione delle imposte dirette. Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto.

(Approvato).

Art. 17.

Per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie, sono date dal Ministero dei lavori pubblici le disposizioni occorrenti per garantire la sicurezza dell'esercizio.

Non ottemperandosi dall'assuntore nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può escludere dalla circolazione le vetture che, a suo esclusivo giudizio, non presentino garanzie di sicurezza, ed anche sospendere l'esercizio.

(Approvato).

Art. 18.

Dai concessionari di ferrovie e dagli assuntori di tramvie sovvenzionate dallo Stato debbono essere ogni anno comunicati al Ministero dei lavori pubblici la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici di accordo col Ministero del tesoro, relativi ad ogni linea o gruppo di linee esercitate in base ad un solo atto di concessione o di autorizzazione, o per le quali sia stato consentito dal Governo di tenere riunite le contabilità.

La situazione patrimoniale ed il conto dell'esercizio debbono essere presentati al Ministero contemporaneamente al loro invio ai sindaci per l'approvazione dell'assemblea, quando si tratti di Società per azioni, ed entro tre mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario dell'azienda negli altri casi.

Al Ministero dei lavori pubblici debbono pure essere comunicati i verbali delle assemblee degli azionisti entro trenta giorni dalla loro data.

Le Società estere debbono tenere presso la loro sede o rappresentanza in Italia una copia di tali verbali e di quelli dei Consigli di amministrazione.

(Approvato).

Art. 19.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo col Ministero del tesoro, indipendentemente dalle azioni che loro competono e che possono esercitare ai termini delle vigenti leggi e degli atti di concessione, comunicherà al concessionario le osservazioni e riserve che ritenga di fare sul conto dell'esercizio.

Qualora, trattandosi di Società per azioni, il Consiglio di amministrazione reputi di sottoporre il bilancio all'assemblea degli azionisti prima che le osservazioni e riserve siano state risolte, il testo di esse dovrà allegarsi al bilancio.

L'approvazione del bilancio da parte dell'assemblea degli azionisti non pregiudica i diritti dello Stato derivanti dalle leggi e dagli atti di concessione.

(Approvato).

Art. 20.

Il concessionario di ferrovie e gli assuntori di tramvie sovvenzionate dallo Stato non possono opporsi a che il Ministero dei lavori pubblici faccia ispezionare tutti gli atti, registri e documenti contabili ed amministrativi concernenti l'azienda ferroviaria o quella tramviaria e sono tenuti a fornire tutti i dati, notizie e chiarimenti, anche relativi alla loro azienda generale e che esso ritiene opportuno conoscere per l'esercizio delle sue funzioni di vigilanza e sindacato.

(Approvato).

Art. 21.

Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 18 e 20 della presente legge sono punite con l'ammenda estensibile fino a L. 1500 e, in caso di recidiva, fino a L. 3000.

Tali pene sono applicate al direttore, od a chi ne fa le veci, nei casi di Società concessionarie di ferrovie o assuntrici di tranvie.

(Approvato).

Approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369, 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 per la riduzione di tariffe ferroviarie » (N. 536).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369, 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 per la riduzione di tariffe ferroviarie.

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

MELODIA, segretario, legge:

(V. Stampato N. 536).

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

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Sono convertiti in legge i regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, numeri 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, numeri 429, 569 e 636, coi quali furono istituite, in via di esperimento fino al 30 giugno 1905, tariffe eccezionali sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, sulle reti Sarde principale e secondarie, sulla linea Palermo-Trapani e su altre ferrovie secondarie.

Le disposizioni dei detti decreti continueranno ad avere vigore finchè non siasi definitivamente regolata la materia.

(Approvato).

Art. 2.

È convalidata la iscrizione ed il corrispondente accertamento nel conto consuntivo del Ministero del tesoro per l'esercizio 1903-904 del capitolo n. 139-*decies*:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie, non compensabili coi prodotti, per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, numeri 249, 369 e 378 » con l'assegnazione di lire duecentosedicimilanovanta e centesimi trentanove (L. 216,090.39).

(Approvato).

Art. 3.

È convalidata la iscrizione ed il corrispondente accertamento nel conto consuntivo del Ministero del tesoro per l'esercizio 1904-905 del capitolo n. 141-*septies*:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie, non compensabili coi prodotti, per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903;

numeri 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, numeri 429, 569 e 636 » con l'assegnazione di lire duecentonovantadue-mila (L. 292,000).

(Approvato).

Art. 4.

È convalidata l'iscrizione ed il corrispondente accertamento nel conto consuntivo del Ministero del tesoro per l'esercizio 1905-906 del capitolo n. 143-septies:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie, non compensabili coi prodotti, per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi Regi decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 » con l'assegnazione di lire 87,240.40.

(Approvato).

Art. 5.

A cominciare dall'esercizio 1906-907 il Ministero del tesoro è autorizzato ad iscriverne nel proprio bilancio di spesa apposito capitolo con la denominazione:

« Rimborsi dovuti a Società ferroviarie per le perdite derivanti dalle tariffe eccezionali istituite coi regi decreti 24 giugno, 27 luglio, e 3 agosto 1903, nn. 249, 369 e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 ».

Con decreto del Ministero del tesoro verranno assegnate al detto capitolo le somme necessarie per provvedere a tali rimborsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Autorizzazione alla Cassa dei depositi e prestiti a trasformare i prestiti contratti per esecuzione di opere riguardanti la provvista di acqua potabile » (N. 501).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione alla Cassa dei depositi e prestiti a trasformare i prestiti contratti per esecuzione di opere riguardanti la provvista di acqua potabile ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Melodia di dar lettura di questo disegno di legge.
MELODIA, *segretario*, legge:

Articolo unico.

La eccezione contenuta nella lettera a dell'art. 4 della legge 19 maggio 1904, n. 185, estesa a tutto il Regno con la legge 19 luglio 1906, n. 364, non è applicabile ai prestiti contratti per l'esecuzione di opere riguardanti la provvista di acque potabili in applicazione dell'art. 3 delle leggi 8 febbraio 1900, n. 50 e 13 luglio 1905, n. 399 e dell'art. 1 della legge 28 dicembre 1902, n. 566.

La trasformazione dei detti prestiti avrà luogo mantenendo fermo l'originario periodo di ammortamento.

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

Nessuno chiedendo la parola, la discussione è chiusa, e trattandosi di un disegno di legge di un articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 24 dicembre 1896, n. 554 relativa al matrimonio degli ufficiali del R. esercito » (N. 543).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 24 dicembre 1896, n. 554, relativa al matrimonio degli ufficiali del Regio esercito ».

Prego il senatore, segretario, Fabrizi di dar lettura di questo disegno di legge.

FABRIZI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 543).

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

Nessuno chiedendo la parola, la discussione generale è chiusa.

Passeremo quindi alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

All'attuale testo dell'art. 2 della legge 24 dicembre 1896, n. 554, relativa al matrimonio degli ufficiali del Regio esercito, è sostituito il seguente:

« L'ufficiale che sia provvisto di uno stipendio lordo inferiore a lire quattromila annue, computati gli aumenti quinquennali, non può ottenere il Regio assentimento, se non abbia provato di possedere, oltre all'ammontare del suo stipendio lordo, un reddito annuo netto, corrispondente ai *quattro quinti* della differenza fra quattromila lire e il detto ammontare lordo dello stipendio. Tale reddito annuo deve essere assicurato con vincolo ipotecario a favore della futura sposa e della prole nascita sul debito pubblico consolidato o sopra beni stabili, ovvero assicurato su titoli garantiti dello Stato.

« La differenza indicata nel comma precedente va computata sulla somma di lire tremila, anzichè di lire quattromila, per quelli dei detti ufficiali che abbiano compiuto il quarantesimo anno di età e per gli ufficiali dei carabinieri di qualunque età, provenienti dai sottufficiali della stessa arma ».

(Approvato).

Art. 2.

All'attuale testo dell'art. 6, comma *a*, della suddetta legge, è sostituito il seguente:

« La rendita diviene liberamente disponibile:

« *a*) quando lo stipendio lordo dell'ufficiale, computati gli aumenti quinquennali, raggiunga le lire quattromila, ovvero tremila secondo il reddito rispettivamente posseduto *al giorno del matrimonio*, a norma dei casi preveduti nell'art. 2 ».

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Avvertenza del Presidente.

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione a scrutinio segreto, debbo avvertire il Senato che, per dar tempo alla stampa e alla distribuzione delle relazioni in corso, si sospendranno le sedute pubbliche, che saranno riprese mercoledì 19 corrente.

Avverto pure che martedì 18 vi sarà alle ore 15 riunione degli Uffici per esaminare diversi disegni di legge. Il relativo ordine del giorno sarà distribuito questa sera stessa o domani.

Prego poi il Senato a volermi autorizzare a ricevere direttamente dal Governo e dalla Presidenza della Camera, in questi giorni in cui non vi saranno sedute, i progetti di legge approvati dall'altro ramo del Parlamento.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Passeremo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella seduta di ieri ed in quella di oggi.

Prego l'onor. senatore, segretario, Melodia di procedere all'appello nominale.

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

Chiusura di votazione.

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

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Provvedimenti per agevolare le comunicazioni coi capoluoghi di circondario e disposizioni relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie ed agli automobili in servizio pubblico:

Senatori votanti	78
Favorevoli	73
Contrari	5

Il Senato approva.

Conversione in legge dei RR. decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, nn. 249, 369, e 378; 11 luglio, 22 settembre e 7 novembre 1904, nn. 429, 569 e 636 per la riduzione di tariffe ferroviarie:

Senatori votanti	77
Favorevoli	71
Contrari	6

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXII — I^a SESSIONE 1904-907 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 GIUGNO 1907

Autorizzazione alla Cassa di depositi e prestiti a trasformare i prestiti contratti per esecuzione di opere riguardanti la provvista di acqua potabile:

Senatori votanti	77
Favorevoli	70
Contrari	7

Il Senato approva.

Modificazione alla legge 24 dicembre 1896, n. 554, relativa al matrimonio degli ufficiali del Regio esercito:

Senatori votanti	77
Favorevoli	73
Contrari	4

Il Senato approva.

Corpo nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti:

Senatori votanti	78
Favorevoli	69
Contrari	9

Il Senato approva.

Disposizioni sugli esami nelle scuole medie ed elementari:

Senatori votanti	77
Favorevoli	62
Contrari	15

Il Senato approva.

Lotteria nazionale a favore del Comitato civico di Benevento pel suo teatro romano:

Senatori votanti	77
Favorevoli	50
Contrari	27

Il Senato approva.

Proroga delle disposizioni contenute nei capi I e II della legge 23 luglio 1896, n. 318 e di quella della legge 16 maggio 1901, n. 176 sui provvedimenti a favore della marina mercan-

tile, con le modificazioni portate dalla legge 28 giugno 1906, n. 260:

Senatori votanti	77
Favorevoli	71
Contrari	6

Il Senato approva.

Disposizioni relative al matrimonio degli ufficiali della Regia marina:

Senatori votanti	77
Favorevoli	72
Contrari	5

Il Senato approva.

La seduta è sciolta (ore 17.15).

Ordine del giorno.

Mercoledì 19 giugno 1907.

ALLE ORE 15 — SEDUTA PUBBLICA.

I. Votazione per la nomina di sei componenti della Commissione d'inchiesta sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 547);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 588);

Modificazioni alla legge del 26 gennaio 1902, n. 9, sulle associazioni o imprese tontinarie o di ripartizione (N. 466);

Pensione alla vedova del professor Giovanni Rossi (N. 585);

Assegnazione di un'annua pensione alla vedova del professore Ernesto Cesàro (N. 584).

Licenziato per la stampa il 19 giugno 1907 (ore 18)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche