

CCLXX

TORNATA DEL 2 LUGLIO 1908

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Votazione a scrutinio segreto* — *Discussione generale del disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie »* (N. 867) — *Discorsi dei senatori Cerruti Alberto, Pedotti, Massabò, Cadolini, Di Prampero, De Seta Enrico, Finali, Visocchi, Cavalli, Mezzanotte, relatore e Bertolini, ministro dei lavori pubblici* — *Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge, il quale è rinviato allo scrutinio segreto* — *Presentazione di relazioni* — *Chiusura di votazione* — *Senza discussione si approvano i seguenti disegni di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sul servizio telefonico, ed aggiunte alle leggi 24 marzo 1907, n. 111 e 15 luglio 1907, n. 506 »* (N. 879); « *Maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'insegnamento industriale e commerciale* » (N. 899); *Spesa addizionale per la costruzione dell'edificio ad uso di dogana al confine del Ponte di Ribellasca (Novara)* » (N. 902); « *Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908* » (N. 878); « *Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia) durante l'esercizio finanziario 1908-909* » (N. 905); « *Modificazioni agli organici per il personale forestale* » (N. 826); « *Autorizzazione di una tombola a beneficio dei Regi Ospedali ed Ospizi di Lucca e dell'istituendo ospedale di Viareggio* » (N. 835) — *Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e tutti i ministri.

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

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla ripartizione delle spese stabilite con la legge 2 luglio 1905 e assegnazione di lire 2,000,000 per altre spese straordinarie del Ministero della marina;

Modificazioni alle vigenti leggi di leva marittima;

Miglioramenti economici pel personale civile tecnico della Regia marina;

Miglioramenti ai contabili, al personale subalterno dei guardiani di magazzino e disegnatori della Regia marina;

Autorizzazione di spese per opere pubbliche, trasporti di fondi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1907-908 e saldo di spese residue degli esercizi precedenti;

Divieto di fabbricazione, emissione e circolazione di stampe o biglietti imitanti biglietti o altri valori di Banca e di Stato;

Modificazioni ai ruoli organici del personale

delle dogane, dei laboratori chimici delle gabelle e per il servizio delle tasse di fabbricazione, e istituzione degli ispettori superiori delle gabelle;

Spesa straordinaria di lire 80,000 per ultimare i lavori della volta celeste, affidati al Regio Osservatorio di Catania;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-1908;

Separazione del comune di San Nicola la Strada dal mandamento di Marcianise ed aggregazione al mandamento di Caserta:

Prego il senatore, segretario, Di Prampero di fare l'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie » (N. 867).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Arrivabene di darne lettura.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 867).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Primo iscritto a parlare nella discussione generale è il senatore Cerruti Alberto, il quale ha facoltà di parlare.

CERRUTI ALBERTO. Non ho alcuna intenzione di proporre modificazioni od aggiunte a questo disegno di legge che merita, a mio avviso, l'approvazione del Senato, con un voto di plauso all'onor. ministro Bertolini, il quale ha saputo tradurre in proposte concrete un'importante serie di lavori ferroviari che corrispondono ai più urgenti bisogni dell'economia nazionale.

Voglio soltanto ricordare all'onor. ministro la necessità di provvedere, in un avvenire non troppo remoto, alla costruzione di una linea interna tra Genova e Spezia, per considerazioni riflettenti la difesa nazionale.

Le infelici condizioni dell'attuale linea litoranea, sia essa a semplice od a doppio binario,

furono già ripetutamente messe in rilievo da autorevoli scrittori nazionali ed esteri; e si può asserire che in caso di guerra, fin dall'inizio delle ostilità, non si può fare su di essa alcun assegnamento. Nulla può impedire che una nave nemica giunga per sorpresa di fronte ad una di quelle visibilissime opere d'arte esistenti lungo quella linea; profitti della profondità delle acque in vicinanza dalla costa, per collocarsi a brevissima distanza di tiro; ed eseguisca, con poche cannonate, la sua opera di distruzione intesa a troncare ogni comunicazione della piazza di Genova con quella di Spezia e con l'Italia centrale.

I predecessori dell'onor. Bertolini, pur avvertendo che vi erano altre linee più urgenti, ammisero la necessità di pensare alla costruzione della linea interna Genova-Spezia; e nella seduta della Camera dei deputati del 28 febbraio 1907, il sottosegretario di Stato, onorevole Dari, rispondendo all'onor. Fiamberti, accennò anche che si erano già iniziati studi in proposito, per parte della Direzione delle costruzioni.

Ora che, con l'attuale progetto, si è provveduto alle linee più urgenti, mi limito a pregare l'onorevole ministro di voler riconoscere la necessità della ferrovia da me propugnata e di volere, per ora, far proseguire gli studi per la compilazione di un progetto, la cui esecuzione potrà poi essere rimandata al momento in cui le finanze permetteranno la spesa occorrente.

Se l'onorevole ministro ha qualche dubbio su l'importanza di questa linea nell'interesse della difesa nazionale, chieda il parere dei capi di stato maggiore dell'esercito e della marina.

Io sono sicuro che questi pareri lo persuaderanno dell'obbligo che spetta al Governo di provvedere in tempo a questo assoluto bisogno pel caso di guerra. (*Bene*).

PEDOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDOTTI. L'onor. senatore Cerruti ha chiuso il suo discorso invitando l'onor. ministro dei lavori pubblici, qualora avesse dei dubbi intorno al valore delle sue affermazioni sulla grande importanza militare d'una ferrovia interna Genova-Spezia, a sentire in proposito il parere del capo di stato maggiore dell'esercito e del capo di stato maggiore della marina. Il

senatore Cerruti ha voluto essere molto modesto nel valutare la propria competenza in materia.

Da oltre due anni io mi trovo a reggere il comando appunto del Corpo d'armata di Genova, e poichè di quella interessante questione ho avuto ripetutamente l'opportunità di occuparmi, in quegli studi del territorio di mia giurisdizione che sono uno dei miei doveri, così io mi trovo ora nella condizione di potere anch'io fornire all'onor. ministro e sottoporre al Senato un parere che, senza pretesa di una competenza pari a quella dei due capi di stato maggiore, può forse corroborare quello già così autorevolmente manifestato dall'onorevole Cerruti.

Ond'è ch'io confido non spiacerà all'onorevole ministro se aggiungo la mia preghiera a quella del collega ed amico mio che così chiaramente ha toccato l'importante argomento; tanto più che l'onor. Bertolini vorrà ricordare come già io lo abbia brevemente intrattenuto in privato, prima ancora che il presente disegno di legge fosse discusso nell'altro ramo del Parlamento, intorno alla linea interna Genova-Spezia, e come lo abbia pregato di volere quanto meno ammettere e riconoscere l'importanza grande, grandissima, che questa linea ferroviaria potrebbe avere nei riguardi della difesa dello Stato.

Molti e lunghissimi tratti delle nostre ferrovie litoranee — non tema l'onor. ministro, non tema il Senato ch'io voglia addentrarmi nello esame di un argomento che per quanto interessante le circostanze non consentono ora di svolgere. So quanto lavoro, onor. colleghi ancora ci incombe, e come il tempo stringe. Saprà quindi esser breve, molto breve. Ma qualche parola mi sento in dovere di dirla. —

Molti e lunghissimi tratti adunque delle nostre ferrovie litoranee, che poi rappresentano le maggiori linee di comunicazione nostre, sono sgraziatamente esposti alle offese dal mare: è una delle nostri grandi iatture nei riguardi militari. Nessuno però di questi tronchi ferroviari potrebbe essere, in caso di guerra, tanto facilmente e tanto gravemente guastato dalle navi nemiche quanto il tronco Genova-Spezia, e nessuno al pari di questo, una volta interrotto, potrebbe avere più gravi più perniciose conseguenze per la nostra difesa.

Io affermo, perchè non ho il tempo di dimostrare, tuttavia valga un breve ricordo personale come la migliore dimostrazione forse di quel che dico circa la facilità, con cui anche una sola nave nemica potrebbe rovinare quel tratto di ferrovia, che è una interminabile serie d'opere d'arte esposte al cannone del mare. Undici anni or sono presi parte ad esercitazioni tra la nostra flotta e le truppe costiere, esercitazioni che si svolsero fra Genova ed il Capo Argentario: comandava la squadra il nostro collega onor. ammiraglio Morin. Egli potrebbe farmi fede come in quella circostanza sia stato bene assodato quanto fondamento di verità vi è in ciò che il senatore Cerruti ha esposto e che io confermo. Gallerie, ponti, viadotti, stazioni, da Genova a Spezia, potrebbero essere in poche ore terribilmente rovinati, e così rovinati che, specie per taluni manufatti, non basterebbero mesi e mesi, per riattarli: non se ne parlerebbe forse più che a guerra finita.

Quanto alle gravi conseguenze che l'interruzione di quella comunicazione potrebbe avere per la nostra difesa, occorrerebbe lungo discorso, ma mi limiterò a poche parole.

Nella nostra seduta del 29 scorso maggio ebbi l'onore di ricordare incidentalmente al Senato, quanta sia l'importanza militare di quel massimo emporio commerciale che è Genova. Dell'importanza poi della grande piazza marittima di Spezia anche nei riguardi della difesa terrestre, sarebbe ozioso discorrere.

Orbene, se, fors'anche fin dal principio delle ostilità, tra quelle due piazze forti non fosse più possibile comunicare (a parte tante altre considerazioni di carattere anche più generale, come gli impediti trasporti di mobilitazione) il danno, lasciate che anche questo io lo affermi, potrebbe essere grande, incalcolabile. Perchè Genova divisa da Spezia vorrebbe dire, oltre al resto, Genova separata da tutta la penisola; perchè Genova, in certe non impossibili ipotesi di guerra, potendo essere attaccata da terra, correrebbe anche il rischio di perdere pure la maggior parte delle sue comunicazioni con la valle del Po, onde è maggiore il bisogno di assicurare quella con Spezia, e per Spezia con Parma, con la penisola, con la capitale.

E la possibilità di assicurare una così vitale

comunicazione esiste... Onorevole ministro Bertolini, ella sa che esiste, qualora appunto si costruisse la così detta linea interna. Sarà una linea relativamente costosa, non sarà una linea di grande traffico, di molto rendimento, ma sarà una grande risorsa che avrà valore inestimabile, vitale, il giorno in cui dovessimo vederla rovinata e resa del tutto inservibile l'attuale ferrovia litoranea.

Per ora non si può pensarvi, risponderà l'onorevole ministro; e sia... nessuno domanda l'impossibile — e del resto è risaputo come da noi in fatto di costruzioni ferroviarie non siano mai stati — o quasi mai — gli interessi cosiddetti militari, che sono poi gli interessi della difesa del paese, che siano stati tenuti in gran conto. E di ciò io mi rendo ragione: me ne rendo tanta che sorvolo e mi affretto a finire.

Dunque non vi si pensi ora alla interna Genova-Spezia, ma non la si dimentichi per l'avvenire, e per un avvenire non troppo lontano. Questo e non altro mi pare abbia domandato il collega onorevole Cerruti, e questo, a lui calorosamente associandomi, mi permetto domandare io pure. Di questo il precedente ministro dei lavori pubblici, il compianto deputato Gianturco, mi aveva dato promessa.

L'onorevole Bertolini, invece, ho pur troppo ragione di temere che nulla vorrà promettere, che nessun impegno, neanche di far studiare quella linea, egli vorrà assumere.

Ebbene, onorevole ministro Bertolini, se male io non mi sarò apposto, rimanga ella pur fermo nel suo diniego di accogliere la nostra preghiera, ma mi permetta di soggiungere: ella sa quanta alta stima io faccio delle sue eminenti qualità di ingegno e di carattere; fra queste ultime è senza dubbio apprezzabilissima la fermezza, però mi dorrebbe che in questo caso la fermezza sua fosse eccessiva, perchè ella si assumerebbe in faccia all'avvenire una ben grave responsabilità.

Il mio amico senatore Cerruti ed io avremo fatto il nostro dovere.

MASSABÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSABÒ. Nella elaborata relazione presentata alla Camera elettiva in ordine all'odierno disegno di legge, è stato nettamente scolpito il programma del Governo rispetto alle nuove linee con questa lucidissima formola: *nessuna*

promessa attuale, nessun pregiudizio per il futuro.

Non credo però che questa formola si possa prendere così rigidamente da respingere qualunque proposta per quanto suggerita da gravi ragioni. E per cominciare dalle cose minime, non devo tacere, che nella relazione dell'onorevole Calissano in ordine alle rettifiche suggerite alla linea attuale Torino-Savona si legge questa gravissima avvertenza « che un ponte solo, quello sul Po a Moncalieri, serve a tutte le linee del sud di Torino, donde il pericolo e il danno d'una interruzione del medesimo, la quale farebbe isolata da quella parte una città importante come Torino ».

M'associa ben volentieri al relatore dell'altro ramo del Parlamento nel ripetere che il danno d'una simile situazione sarebbe incalcolabile, ed il prevenirlo è doverosa saggezza, come il segnalarne il pericolo è stretto dovere. E tutto ciò ho creduto bene di ripetere, perchè il Governo ha completamente sorvolato sopra questa gravissima avvertenza nella discussione svoltasi nella Camera elettiva e perchè reputo che fra gli studi a farsi debba necessariamente essere incluso quello sovraccennato e che è stato rilevato opportunamente dai rappresentanti del comune di Carignano, e di cui meritamente si è reso interprete il diligente relatore della Camera dei deputati.

In secondo luogo devo rilevare che il nostro Ufficio centrale a proposito del raccordo di S. Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e S. Giuseppe-Acqui linea questa non proposta nel primitivo disegno ministeriale e tuttavia accolta nell'art. 1 per quanto non avesse e non abbia nei lavori preparatori una sufficiente illustrazione, ha creduto suo dovere rivolgere due quesiti all'onor. ministro dei lavori pubblici, fra cui il seguente:

« A quanto si calcoli la lunghezza approssimativa ed il tempo di costruzione di detto tronco, e se avrà *doppio innesto verso Ponti per Savona e verso Bistagno per Genova* ».

Al quale quesito il Ministero ha risposto testualmente così: « Dagli studi d'esecuzione, che si faranno, si rileverà se possa assegnarsi al tronco il doppio collegamento, a Ponti verso S. Giuseppe ed a Bistagno verso Acqui ».

Credo mio dovere il rilevare che col suddetto quesito suggestivo e colla data risposta

s'altera la portata dell'art. 1° all'alinea *t*, il quale è chiarissimo nel segnare il punto di partenza del raccordo, senz'indicare il punto preciso, in cui l'innesto dovrà effettuarsi.

A fronte dell'antitesi, che rilievo fra il testo proposto e la lettera ministeriale precitata, parmi opportuno dissipare qualunque equivoco epperò domando spiegazioni in proposito.

Ciò premesso, devo fare più gravi rilievi, in ordine ad una linea, che ho sempre vivamente caldeggiata, siccome quella che da 50 anni si trova sul tappeto e non ha mai avuto una definitiva risoluzione; parlo del raccordo della linea *Garessio-Oneglia-Porto Maurizio*; e ne parlo perchè ho la coscienza, nel sostenere questo raccordo, non di difendere un interesse regionale, ma di patrocinare un altissimo interesse nazionale, sia dal lato economico, sia dal lato strategico. Mi consentirà il Senato che esamini il grave problema sotto i suoi multiformi aspetti perchè, sebbene non abbia nella speciale materia una competenza, devo dichiarare, che ho l'onore di far parte da oltre venti anni del Comitato promotore di questa linea, ciò che mi autorizza ad esporre il criterio che mi sono formato e che mi permette di dire col sommo poeta: *valgami il lungo studio e il grande amore*.

Questa linea è principalmente raccomandabile per una ragione di giustizia distributiva, perchè la Riviera ligure occidentale, come il Senato sa, era allacciata alla grande metropoli subalpina, a Torino, e a tutto il Piemonte con quattro grandiose vie nazionali; l'una faceva capo a Genova, la seconda a Savona, la terza ad Oneglia, la quarta a Nizza.

Tutte queste strade rotabili sono state trasformate, o stanno per essere trasformate in vie ferrate; unica questione è solamente per la via che metteva ad Oneglia, la quale, sebbene sia stata in massima parte surrogata dalla ferrovia che da Ceva va già fino ad Ormea, non ha mai potuto ottenere la prosecuzione fino al mare, il che importerebbe un tronco di 45 chilometri circa.

Ora, questa strada, come strada nazionale, era la più frequentata dopo quella di Genova, come ne fanno fede due porti gemelli che esistono *ab antiquo*, e precisamente allo sbocco di questa grande arteria, che attraversa le ricche vallate dell'Impero, dell'Arroscia e dell'alta

valle del Tanaro, tanto vero che il nome di Porto Maurizio viene dall'essere stato sempre porto di mare al quale più tardi si è aggiunto il porto di Oneglia per fronteggiare il sempre crescente movimento commerciale attestato dalle statistiche doganali d'onde consta che nonostante la mancanza d'una linea di penetrazione dal 1881 al 1906 il solo porto d'Oneglia ha sestuplicato il suo lavoro destinato a crescere sempre stante l'impianto di nuovi impianti industriali.

Entrambi questi porti sono dotati di banchine che permettono l'accosto di cinque vapori per ciascuno ed hanno la potenzialità di 350,000 tonnellate di merci l'anno per ciascuno.

E ciò è tanto vero che risulta dai lavori della Commissione del piano regolatore dei porti che sono stati accolti i *desiderata* dei Consigli comunali per la fusione dei due porti in un porto unico già preconizzato col nome di *Umberto Primo*. Ed era doveroso questo ricordo, non dovendosi dimenticare che il principato d'Oneglia fu aggregato agli Stati sardi nel 1540 e che le antiche relazioni politiche fra Oneglia e Torino esercitarono la loro benefica influenza sul movimento degli scambi commerciali.

A questo proposito devo ancora ricordare che prima dell'apertura della ferrovia di Savona, la città di Porto Maurizio era sede d'una importante Società anonima costituita con capitali locali ed avente per iscopo l'esercizio del traffico per mezzo di diversi piroscafi, che facevano un regolare servizio di navigazione fra Porto Maurizio e gli scali di Savona, Genova e Livorno da una parte e quelli di Nizza e Marsiglia dall'altra parte. Questo movimento di traffico, superiore a qualunque città della Liguria, non esclusa Savona, scomparve quando venne aperto il tronco Savona-Torino; il quale ha necessariamente spostato ed assorbito la massima parte di quella corrente di traffici, che regolarmente si svolgevano fra la provincia di Porto Maurizio e il Piemonte. E tutto ciò ho dovuto ricordare per far conoscere al Governo che la nostra incessante agitazione per la ferrovia col Piemonte ha il suo sostrato in una ragione di giustizia per cui dobbiamo essere reintegrati in quella corrente che è stata artificiosamente spostata a nostro danno col l'apertura della linea Savona-Torino e che riceverà ancora una nuova perturbazione quando

sarà aperta la linea in costruzione Cuneo-Nizza e Broglio-Ventimiglia, perchè entrambe queste linee non potranno che favorire i porti francesi di Mentone, Villafranca e Nizza, a non parlare di quello di Marsiglia. Il quale è il gran porto naturale della Francia, ma come porto europeo tiene un gran posto solo per la limitata potenzialità del porto di Genova e del suo sussidiario di Savona, poichè in caso diverso, dati gli ingenti maggiori percorsi ferroviari, che lo dividono dalla Svizzera e dalla Germania meridionale in confronto dei porti italiani, non potrebbe fare a questi in alcun modo la concorrenza. È quindi non soltanto nell'interesse della provincia di Porto Maurizio, ma negli interessi generali dello Stato il promuovere la creazione di un nuovo porto grandioso nel centro della Liguria occidentale e che possa fronteggiare vittoriosamente la concorrenza, che sarà creata a beneficio dei porti francesi dall'apertura delle cosiddette due linee.

E ad insistere m'incoraggiano le solenni e formali promesse dei predecessori dell'onorevole Bertolini e principalmente dal ministro Giusso, il quale a proposito dell'esecuzione delle linee complementari del 1879, mandò una Commissione non solo ad esaminare la linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia ma ancora a porla in confronto colla linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio.

Ora l'aver preso in considerazione con una Commissione che si recò sul luogo, una linea, che non rientrava nel novero delle linee complementari rileva la tendenza a proporre una *errata corrige* alla precitata legge del 1879.

Più tardi, e precisamente nell'ottobre 1902, il ministro Balanzano col sottosegretario di Stato al tesoro, onorevole De Nobili, non solo visitò la città di Porto Maurizio e le vallate dell'Impero e dell'Arroscia per rendersi esatto conto dell'importanza della linea da me e dai compianti onor. Berio e Borelli costantemente propugnata, ma ne riportò la più favorevole impressione che non ha potuto fare a mezzo di manifestare in presenza dei deputati e senatori della città di Torino come possono confermare i senatori Badini-Gonfalonieri e Biscaretti qui presenti e che fanno cenni col capo di manifesta adesione a quanto affermo.

Finalmente avemmo promesse esplicite da parte dell'onor. ministro Ferraris nel 1905 in

occasione della discussione della legge sulle complementari, tanto nella Camera elettiva quanto in quest'Aula in seguito alla mia interpellanza. Ecco le parole precise che il Ferraris rispose a me: « Ciò che è stato rilevato dall'onorevole Massabò è dovuto ad un equivoco aggravato dal non aver potuto egli leggere il resoconto parlamentare che riproduce per intero quanto io dissi alla Camera.

« L'onor. Berio ha fatto un discorso eloquente « relativamente alle ferrovie che dovrebbero « partire da Ceva e arrivare a Oneglia e così « mettere Oneglia e Porto Maurizio in comunica- « zione con Torino. Allora dissi in Parlamento: « ecco le ragioni importantissime che devono « richiamare l'attenzione del Governo su questa « linea, si tratterebbe di creare una nuova con- « giunzione quasi diretta fra quei porti liguri e « le grandi città piemontesi. Ma l'onor. Berio « aggiunge anche un'altra considerazione che « mi fece molto impressione. Egli disse: badate, « oggi giorno la linea, che muore a Ormea, è pas- « siva perchè non ha una continuazione fino alla « spiaggia della Liguria; se costruite la conti- « nuazione fra Ceva-Oneglia-Porto Maurizio « l'aumento del traffico la renderà attiva e la « spesa sarà compensata da quest'aumento del « traffico. Inoltre questa comunicazione fra To- « rino-Oneglia e Porto Maurizio farà sì che le « merci arrivino in gran quantità, e l'aumento « del traffico portuale darà un altro provento « che gioverà al Governo per compensare le « spese di costruzione della nuova linea. In se- « guito a queste considerazioni feci, così dichiarò « il ministro Ferrari, nell'altro ramo del Parla- « mento questa testuale dichiarazione: l'argo- « mentazione dell'onor. Berio ha fatto molta im- « pressione sull'animo mio; ma dirò che questo « è uno di quei casi tipici da regolarsi con una « legge speciale. A me non pare che date le par- « ticolari condizioni fra cui si presenta questa « nuova linea, dobbiamo conglobarla col pro- « getto delle complementari, rendendolo così più « completo. *Si tratta di un problema che si pre- « senta con un carattere particolare e che quindi « dovrà dar luogo ad una speciale soluzione le- « gislativa* ».

« Mi pare che questo implichi una promessa solenne. Mi dirà l'onor. ministro che egli non è vincolato da queste dichiarazioni, ma io credo che, moralmente, un impegno esista per una

certa contiguità d'azione del Governo, a meno che non vi fossero ragioni gravi che autorizzassero di ritornare sopra i precedenti impegni. Ora fatti nuovi non ve ne sono, anzi se ve ne sono, sono fatti, che rincalzano le dichiarazioni dell'onor. Ferraris; e questi fatti nuovi, sono principalmente il parere della Commissione Adamoli. Nel maggio 1907 la Commissione presieduta dall'onor. senatore Adamoli e composta di competenti autorità tecniche, quantunque non avesse nel suo compito di esaminare la questione della Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, essendo il problema ristretto al triangolo Torino-Milano-Genova, tuttavia ha creduto suo dovere segnalare all'attenzione del Governo la prosecuzione della Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, consigliandola come una succursale indispensabile della Torino-Ceva-Savona, nelle presenti comunicazioni fra il Piemonte e la Liguria occidentale. Queste sono le ragioni per cui il voto di quella Commissione che spontaneamente ha fatto queste dichiarazioni meritava di esser tenuto in considerazione, come un fatto che veniva a ricalzo delle precedenti dichiarazioni dell'onor. Ferraris. Vi è poi un altro fatto che forse il ministro ignora ed è la proposta della Società mediterranea la quale il 27 giugno 1906 faceva formale proposta al Comitato promotore di assumersi la costruzione della linea ed anche la riunione dei due porti in un porto unico e l'esercizio di entrambi per 70 anni, sempre quando fosse concesso un sussidio chilometrico fissato a 18 mila lire per chilometro. Ora il Comitato ha cercato di portare la questione sul terreno pratico provocando le adesioni degli enti locali interessati; e sono molto importanti le risoluzioni prese dal Consiglio provinciale di Porto Maurizio, nonché quelle di tutti i comuni interessati e specialmente di quello di Torino che recentemente ha votato all'unanimità il sussidio di lire 80 mila per lo spazio di 70 anni. Ma degno di nota è il voto del Consiglio provinciale di Porto Maurizio nonostante che esista un lieve consenso quanto al tracciato suggerito da un Comitato costituitosi all'ultim'ora a favore dell'Ormea-Taggia-San Remo, ciò che non ha impedito di raccogliere una maggioranza sul sussidio di lire 30 mila per 70 anni a favore del tronco Garessio-Oneglia-Porto Maurizio.

Questo significa che in tutte quante le rap-

presentanze elettive della regione è radicata la convinzione che questa linea si deve eseguire.

Questi precedenti sono finora ignorati dal Governo, tuttavia ritengo che non siano ignorati dall'onor. Presidente del Consiglio che è pure il presidente del Consiglio provinciale di Cuneo, perchè a quella Deputazione provinciale sono state comunicate le istanze per ottenere l'adesione del Consiglio provinciale di Cuneo, il quale non ha ancora deliberato in proposito, come non ha ancora deliberato il Consiglio provinciale di Torino, il quale non vorrà disconoscere il voto unanime di quel Consiglio comunale. Intanto sta il fatto delle adesioni, che ho voluto segnalare, a ricalzo della tesi, sostenuta dal Comitato promotore, di cui ho l'onore di far parte.

Infine devo invocare il lungo stadio d'incubazione che questa linea ha sostenuto, perchè se voi risalite al 1857, epoca in cui la prima Commissione nominata dal Sella esaminò questi progetti di una linea che tendesse alla Riviera ligure, rileverete come degli undici tracciati, che sono stati presentati due soltanto meritavano la discussione del Parlamento, quello di Savona e quello di Oneglia, gli altri furono tutti ripudiati. Ed a proposito dei due progetti in contestazione vi fu una discussione importante nel Parlamento Subalpino, il 24 e 25 aprile 1861, nella quale il conte di Cavour intervenne personalmente, raccomandando la mozione sospensiva sostenuta dai fautori del tronco di Oneglia; e se il 6 giugno 1861, non si fosse avuta la disgrazia di veder l'Italia priva di quell'insigne maestro, forse la questione di questa linea sarebbe stata risolta diversamente.

Ma quando si potesse prescindere da questi autorevoli precedenti, mi pare che anche il senso comune suggerisca la soluzione da me propugnata. Infatti fra Genova e Savona corrono chilometri 43 ed esistono 4 valichi appenninici, ed ora se ne apre un quinto, mentre invece da Savona a Ventimiglia vi sono chilometri 108 e vi sono altri porti importanti, fra cui Diano Marina, Oneglia, Porto Maurizio e San Remo, eppure non esiste alcun valico, non potendosi tenere in conto il valico del Colle di Tenda che si formerà nella valle del Roia, perchè questo valico tende ai porti francesi di Mentone, Villafranca, Nizza e Marsiglia.

È poi da notare come Porto Maurizio e il circondario di Albenga rappresentano una zona ricca per commerci mondiali, quale è quello dell'olio ed anche per sviluppo d'industria sempre ascendente e per l'industria agricola come ne fanno fede le esportazioni di fiori, agrumi e frutti primaticci.

Vi è insomma una continua esportazione e per tutto questo commercio esiste una sola linea ferroviaria che mette capo a Savona la quale non può smaltire tutto il traffico. Quindi senza addentrarmi in indagini minute di calcolo basta solo osservare che si tratta di una linea che ha per capolinea il centro commerciale della Liguria, fra Savona e Ventimiglia quindi sarà una ferrovia produttiva e raccomandabile.

Non parlo poi del movimento dei viaggiatori perchè tutti sapete che la costa azzurra è molto frequentata in grazia della ricercate stazioni climatiche di Alassio, Dianio Marina, Porto Maurizio, San Remo, Ospedaletti e Bordighera. Tutto questo naturalmente provoca un continuo movimento di viaggiatori che renderebbero sempre più produttiva questa linea, la quale sarebbe importante non tanto per il trasporto delle merci quanto per il movimento dei viaggiatori.

Vedo dalla relazione Calissano che il Governo non ha creduto opportuno di accettare queste proposte, perchè fu ritenuto che presentemente bastavano i provvedimenti e le migliorie che si facevano nella linea Savona-Ceva e che quindi bisognava rimandare all'avvenire la soluzione di questa nuova linea.

Io non starò a ripetere le ragioni che a questo riguardo sono state esposte nell'altro ramo del Parlamento, e che risultano anche dal memoriale elaborato dall'onor. ingegnere Agnesi e distribuito a tutti i senatori e deputati, d'onde risulta che la distanza maggiore dei 30 chilometri si riduce effettivamente a nove e che non si deve badare alla distanza orizzontale quando c'è quella virtuale a favore di Oneglia, perchè la zona montana interposta fra Savona e Ceva è più vasta ed intricata per enormi acclività, sicchè la distanza virtuale fra Torino e Savona è tanto aumentata da queste condizioni svantaggiose che il traffico della capitale del Piemonte preferisce in massima parte la via di Genova, sebbene sia lunga 15 chilometri di più.

Con le proposte migliorie sarà certo aumentata la potenzialità della linea di Savona, ma siccome sono tre linee nuove che verrebbero a svilupparsi, quella di Mondovi, quella del raccordo S. Stefano Belbo e quella per l'attuale esistente, si corre rischio che la potenzialità del porto di Savona non basti per sostenere tutto questo carico.

E qui ho notato che si fa assegnamento sulla relazione Adamoli, la quale sostiene che non conviene frazionare le forze finanziarie dello Stato in tanti porti mercantili. Ma la relazione Adamoli, pur professando questa massima, ha fatto una eccezione pel caso speciale. Quindi prendendo nel suo insieme la relazione Adamoli, non può essere invocata come argomento contro la nostra tesi, non potendosi scindere a brani una tale relazione per ripudiarla nella parte che è favorevole al nostro assunto.

Inoltre bisogna notare che noi dobbiamo fronteggiare la concorrenza straniera. Ora la Francia segue una politica portuale ben diversa da quella che verrebbe proclamata con questo disegno di legge. La Francia, nonostante il porto di Marsiglia, che ha 18 chilometri di calata, ha recato un grande miglioramento al porto di Cette, quantunque da esso parta una strada ferrata, che arrivata a Bordeaux, mette in comunicazione l'Oceano col Mediterraneo.

In questa materia la Francia segue una politica non diversa da quella che raccomandava il Paleocapa. L'immagine geografica raffigurante l'Italia, gettata come un ponte fra l'Europa centrale e l'Oriente, indica chiaramente che la nostra penisola coi suoi mari è un paese di transito per i commerci mondiali. La sua parte continentale a contatto con popolazioni francesi, germaniche, magiare, slave, le conferisce il carattere di molteplicità delle relazioni internazionali, a differenza delle altre due penisole mediterranee che sono legate esclusivamente l'una a popolazioni galliche, l'altra a popolazioni slave.

La relazione Adamoli conforta questa asserzione col dire che il porto di Genova si trova ingombrato continuamente dalla merce povera del carbone che rappresenta il 60 per cento delle merci che passano per quel porto.

In uno studio critico pubblicato nella *Nuova Antologia* si lamenta appunto che le banchine del porto di Genova siano continuamente ingom-

brate per il 60 per cento dal carbone. E del resto questa è una conseguenza dello sviluppo che l'intensa vita industriale ha assunto nella valle del Po, di modo che il carbone non serve soltanto per l'approvvigionamento delle navi, ma specialmente per gli stabilimenti industriali del Piemonte e della Lombardia, ed è quindi necessario che questo carbone, invece di affluire a Genova ad a Savona trovi posto in altri porti sussidiarii, tanto più che non richiede speciale custodia trattandosi di merce povera, e non richiede tutti quegli arredamenti che sono necessari per le altre merci, sicchè sarebbe conveniente che ai porti di Genova e di Savona fosse riservata principalmente la funzione di porti per le merci ricche, e che per i carboni, il ferro ed il petrolio funzionasse come succursale il porto unico formato dalla riunione in un solo dei due porti gemelli di Porto Maurizio e di Oneglia. E che questa sia la tendenza prevalente presso i corpi tecnici del Ministero dei lavori pubblici lo attesta lo schema del porto unico elaborato dall'ispettore dipartimentale Arimondi ed approvato il giorno 11 gennaio 1908 della Commissione portuaria locale di Oneglia e Porto Maurizio, decisione questa che è stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che è stata pure adottata come criterio nella distribuzione dei 30 milioni assegnati colla legge 14 luglio 1907.

Quanto poi al concetto manifestato di utilizzare il porto di Vado io non ho nessuna difficoltà che si faccia questo tentativo, ma per notizie raccolte dal Comitato, è risultato che se il porto di Vado costituisce una eccellente baia di rifugio, stante però la enorme profondità dei suoi fondali lo sviluppo delle banchine richiederebbe una spesa ingentissima.

Ad ogni modo, prima di dare corso a porti nuovi, bisogna utilizzare quelli che già esistono e che quindi hanno un diritto di preferenza, anche per i molti milioni che vi sono stati profusi.

Queste sono le osservazioni che mi permettono di segnalare non già perch'io voglia proporre (Dio me ne guardi) delle modificazioni all'articolo primo del disegno di legge; ma perchè tra le promesse di studio, per cui è consacrata la cifra di lire 500,000, sia inclusa questa povera cenerentola della linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio. Nè devo tacere che anche

nel 1879 nel dibattito oratorio tra l'onor. Biancheri e l'onor. Borelli, il Governo in quell'occasione ha dato la Ceva-Ormea, considerandola come *concessione preliminare*. E non solo questa dichiarazione ha fatto il Governo, ossia il Depretis, l'11 giugno 1879, ma il fatto stesso del robusto armamento con cui fu costrutta la Ceva-Ormea indica palesemente ch'essa venne considerata come linea di grande traffico, destinata ad allacciarsi ai porti vicini d'Oneglia e Porto Maurizio, senza la quale finalità l'esercizio di quella linea si risolve in una permanente e notevole passività. Quindi non si tratta di linea nuova, ma di un semplice raccordo, ossia di un completamento di quella che fu nell'intenzione del Parlamento quando la decretava.

Queste sono le modeste ragioni per le quali io voglio sperare che il ministro vorrà accettare, almeno come raccomandazione, la preghiera che io gli rivolgo di sottoporre a nuovi studi queste nostre ragioni, le quali sono già state apprezzate, vagliate e discusse dalla pubblica opinione in tutti i modi e in tutti i sensi.

Una soluzione definitiva s'impone anche per troncane l'agitazione ferroviaria, di cui si preoccupò anche il venerando nostro Biancheri nel discorso fatto nell'altro ramo del Parlamento.

Io quindi termino e raccomando al Governo di tener presenti i suggerimenti della Commissione Adamoli, la quale ha detto che è tempo di troncane le esitanze e di risolvere definitivamente questo problema affinché non siano spostate le correnti commerciali. È tempo che le popolazioni laboriose della provincia di Porto Maurizio e del circondario d'Albenga possano sviluppare le loro energie e prendere parte alla benefica gara del lavoro e della civiltà, per cui la nostra Italia s'incammina meravigliosamente a prender posto onorato nel concerto europeo. (*Vivissime approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

ANNARATONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ANNARATONE. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni alla legge 22 luglio 1906 sulle rivendite di generi di privativa dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Annarotone della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

SANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti per la pensione e per il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Sani della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione sul disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie ».

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Certamente la linea interna fra Genova e Spezia, della quale ha parlato l'onorevole senatore Cerruti, è delle più importanti. Le ragioni da lui esposte valgono a dimostrare che il Governo ha il dovere di studiare l'importante disegno. È ben vero però, che quella linea interna deve presentare gravissime difficoltà, e potrà richiedere una spesa rilevantissima perchè, qualunque sia il tracciato che si preferisca, sarà tutto tra i monti.

Debbo poi osservare che, come ha evidente importanza la linea interna tra Genova e Spezia, una importanza pressochè uguale ha la linea Aulla-Lucca, che di quella è la naturale continuazione, e che fu sempre sostenuta per le stesse ragioni che militano in favore della Genova-Spezia. Questa linea fu più volte invocata da autorevoli generali dell'esercito, tra i quali il compianto Corvetto, che vivamente l'ha propugnata alla Camera dei deputati.

Della linea Aulla-Lucca si stanno costruendo i due tronchi estremi, e rimane dimenticata la parte intermedia perchè la più costosa. Ora conviene riconoscere che l'onor. ministro dei lavori pubblici non debba dimenticare la necessità di completare la predetta linea costituente il complemento della linea interna parallela al litorale che congiunge Genova con la valle dell'Arno. Si può benissimo ammettere che la linea interna Genova-Spezia risponda a certi interessi più rilevanti di quelli della linea Aulla-

Lucca, ma è pure evidente la necessità strategica che la linea interna debba proseguire fino a Lucca.

L'onor. ministro dinanzi all'altro ramo del Parlamento ha sostenuto, con argomenti efficacissimi il principio, che una linea a doppio binario vale cinque volte due linee che ne congiungano con un solo binario i punti estremi. Non vi è dubbio che se il ministro seguirà questo concetto, rispetto alle linee del Veneto, renderà un gran servizio, e preparerà condizioni ottime ed utilissime per il caso di una mobilitazione dell'esercito.

Se non che il concetto dei doppi binari deve avere un'applicazione più estesa, e cioè anche nell'Italia peninsulare. Giova pertanto considerare che, obbedendo al concetto stesso, fu per ragioni strategiche costruito il doppio binario fra Roma e Chiusi; ma al di là di Chiusi ci troviamo in condizioni poco favorevoli, perchè, invece del doppio binario, abbiamo due linee, quella per Empoli e quella per Arezzo. Deriva da questo stato di cose che, in caso di mobilitazione, la mancanza del doppio binario al di là di Chiusi, produrrà l'effetto di intercettare la continuità del servizio ordinario.

Imperocchè il doppio binario, oltre che permette un movimento quintuplo dell'unico binario, presenta il vantaggio di non interrompere il servizio ordinario. Mentre se in un dato momento di grandi trasporti militari la linea Chiusi-Firenze per Arezzo, e l'altra per Empoli fossero percorse dai trasporti medesimi, l'una da nord a sud, e l'altra da sud verso il nord, il servizio ordinario non si potrebbe più fare, perchè la corrente continua che va sempre in un senso, impedisce il movimento nel senso contrario. Nè è a dirsi quale danno ne deriverebbe al commercio che ora non possiede altri mezzi di trasporto che le strade ferrate.

Ecco le ragioni per le quali importa richiamare l'attenzione del ministro sopra la necessità di provvedere in modo che il doppio binario che ora termina a Chiusi, sia proseguito fino a Firenze, indi nella valle del Po, per mezzo della direttissima Firenze-Bologna che appunto è proposta a doppio binario come, se non erro, ha dichiarato l'onor. ministro nell'altro ramo del Parlamento.

Giacchè siamo su questo terreno delle linee strategiche, giova ricordare all'onorevole mi-

nistro l'importanza che può avere la linea Civitavecchia-Orte, che sarebbe una nuova congiungente la maremmana con le linee interne, mentre ora esiste quella soltanto da Grosseto ad Asciano.

La Civitavecchia-Orte sarà utilissima per il movimento commerciale, perchè accorcia, di almeno 80 chilometri, le comunicazioni fra il mare e l'Umbria, con sommo vantaggio per quella industriale provincia.

Di questa linea furono compilati diversi progetti, dei quali non importa ora esaminare i particolari. Importa soltanto accennare alla tendenza di ammetterne il tracciato percorrente un tronco della litoranea maremmana, senza tener conto che, nell'interesse della difesa nazionale, sarebbe da preferirsi quello che, partendo da Civitavecchia, si diriga a Orte senza toccare il mare; dappoichè non risponde ai fini della difesa una comunicazione la quale sia esposta alle offese delle navi straniere. Laonde importa che il Ministero non accolga un disegno il quale sia ideato con altri criteri; e ad ogni modo sarebbe necessario che, prima di dare la precedenza a questo o a quel disegno, esso chiedesse il parere dello stato maggiore generale dell'esercito.

Passando ad altro argomento osservo che nella legge del 1888 concernente la costruzione di molte strade ferrate, per ciascuna delle più importanti linee, furono categoricamente indicati i raggi minimi delle curve e le pendenze massime, perchè siffatte condizioni valgono a determinare la lunghezza virtuale delle linee stesse, in rapporto con la maggiore o minore importanza commerciale di esse. Come ognuno sa, quanto sono minori le pendenze e maggiori i raggi delle curve, è più intensa la velocità e la possibilità di fare treni più pesanti.

In questa legge non si è creduto necessario di indicare, come in quella del 1888, per ciascuna linea, le pendenze massime e i raggi minimi delle curve, nè parmi che sia il caso di farne rimprovero all'onor. ministro. Importa però esortarlo ad essere molto rigoroso rispetto a quelle due condizioni, e a non ammettere pendenze maggiori e raggi inferiori di quelli che furono allora adottati per le linee più importanti, cioè la succursale dei Giovi e la Genova-Asti. Anzi sarebbe desiderabile che si adottas-

sero pendenze minori quando, per raggiungere questo fine, non si accrescesse troppo la spesa.

Poche parole sopra un altro argomento ed ho finito.

Si parlò in una recente tornata dei progetti di massima e dei progetti definitivi, e quanto fu detto va ricordato. Ora che il Governo si pone sulla via di costruire direttamente importanti linee, conviene che esso tenga fermo questo concetto — pure consentito in una tornata precedente dall'onor. ministro — e cioè che tutti gli appalti, o meglio le aste, abbiano per fondamento progetti definitivi. I risultati rovinosi dei contratti per costruzioni ferroviarie in un periodo anteriore al presente, furono sempre cagionati dall'aver indetto le aste sopra progetti di massima; sopra progetti sommari e incompleti.

Si stipulava un appalto poi, al momento della consegna, s'imponevano al deliberatario varianti e radicali modificazioni ai progetti. L'appaltatore faceva allora le consuete riserve, poi sorgevano litigi e si sospendevano i lavori. In conseguenza di tutto ciò il compimento della linea era talvolta per anni ritardato, e il Governo si trovava obbligato a pagare milioni per compensi all'appaltatore. Da tutto ciò si volle inferire che lo Stato era un cattivo costruttore, il che non era punto conforme al vero.

Su quest'argomento fu ordinata un'inchiesta, il cui risultato trovasi compendiato in un'importantissima relazione dell'onor. nostro collega senatore Inghilleri. L'inchiesta aveva lo scopo di indagare e spiegare quali fossero state le cause per le quali il Governo erasi trovato condannato a pagare centinaia di milioni di compensi agli appaltatori; imperocchè, per talune linee, la spesa finale, raggiunse il doppio ed anche il triplo della spesa preveduta nei progetti.

Ora, la conclusione di quella relazione fu questa, che per $\frac{9}{10}$ la maggiore spesa di tanti milioni verificatasi ad opere finite, fu cagionata dal fatto che erano state appaltate le opere sopra progetti di massima.

Io ricordo tutto ciò, non perchè dubiti che l'onor. ministro voglia ripetere gli antichi errori, ma perchè vorrei convincerlo della necessità ch'egli, con tutta l'energia di cui ha già dato prova, resista alle pressioni che talvolta si usano per ottenere il sollecito cominciamento

dei lavori, sacrificando ogni altra considerazione, e senza curarsi della insufficienza dei progetti.

Per avvalorare siffatte considerazioni, mi permetto citare un esempio.

I lavori del Tevere furono studiati frettolosamente nel 1876. Dopochè nel luglio era stata promulgata la legge, il ministro dei lavori pubblici di quel tempo ordinò agli ingegneri del Genio civile la sollecita compilazione del progetto. Gli ingegneri risposero che a preparare studi, anche d'una parte sola dell'opera, non sarebbe bastato un anno. Ma il ministro non ne fu pago, ed espresse la ferma volontà che nell'ottobre successivo fossero indetti gli appalti. Così si fece, ma è facile indovinare quali furono le conseguenze della inconsulta fretta.

Fu compilato un progetto di massima il quale servi di base all'appalto. Essendo mancato il tempo di fare esplorazioni nel sottosuolo, non si poté prevedere che il sistema ordinario delle fondazioni non era applicabile alla costruzione dei muraglioni. Fallito l'esperimento, si riconobbe la necessità di adottare quello delle fondazioni ad aria compressa. Allora furono sospesi i lavori, fu sciolto il contratto coll'appaltatore, mediante compensi di oltre un milione, fu compilato un nuovo disegno, ordinato un nuovo appalto, con quanto ritardo nella sistemazione del fiume, con quale spreco di spese, ognuno può indovinare.

Abbiamo inoltre avuto l'esempio del palazzo di Giustizia, di cui si discusse recentemente in Senato, e abbiamo moltissimi altri esempi che non starò a ricordare. Ciò che importa si è di convincere l'onorevole ministro a non fare mai transazioni rispetto alla rigorosa compilazione dei progetti che devono servire di base agli appalti, e di persuaderlo che se per fare il progetto definitivo s'impiegherà un anno, o anche talvolta due anni, se ne risparmieranno cinque o sei nell'esecuzione, e l'opera riuscirà molto più perfetta in confronto con quelle per le quali sia stato necessario modificare i progetti durante l'esecuzione.

Io ho la fiducia che l'onorevole ministro terrà conto di queste osservazioni e non aggiungo altro.

Presentazione di relazioni.

PATERNÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PATERNÒ. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui disegni di legge:

Provvedimenti per favorire il commercio degli agrumi e loro derivati;

Autorizzazione di fondi per la liquidazione del riscatto della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Paternò della presentazione di queste due relazioni, che saranno stampate e distribuite.

FINALI, *presidente della Commissione di finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *presidente della Commissione di finanze*. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare al Senato le relazioni dei seguenti disegni di legge:

Spese militari straordinarie fino al 30 giugno 1917;

Autorizzazione per la spesa straordinaria di lire un milione dipendente dalla definizione di una causa col comune di Napoli relativa a lavori eseguiti nel 1868 per la frana del monte Echia a Pizzofalcone;

Proroga delle disposizioni contenute nella legge 9 dicembre 1901 relative al conto corrente tra il Ministero del tesoro e l'Amministrazione militare.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Finali della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

VISOCCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISOCCHI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione intorno al disegno di legge:

Esenzione dalle imposte fondiari delle case dei contadini nelle provincie meridionali, nella Sicilia e nella Sardegna.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Visocchi della presentazione dell'indicata relazione, che sarà stampata e distribuita.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ho l'onore di comunicare al Senato la relazione della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo dell'emigrazione.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della comunicazione di questa relazione.

DE SETA E. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA E. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Nuovo ruolo organico del personale del R. Istituto femminile di Montagnana.

PRESIDENTE. Do atto al senatore De Seta della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del disegno di legge per la costruzione delle ferrovie.

DI PRAMPERO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI PRAMPERO. Per accaparrarmi la benevolenza del Senato e del ministro, darò subito la notizia che non parlerò più di un minuto. È inutile che dica che darò con due mani il voto favorevole a questo progetto. Se ho preso la parola è perchè mi sarebbe doluto che in questa discussione fosse passato sotto silenzio un progetto di ferrovia che, se non ha potuto essere contemplato dal presente progetto di legge, è però un progetto il quale ha un interesse commerciale della massima importanza, non solo per la sfera d'azione della regione veneta, ma per quella di tutta l'Italia. Ha un interesse maggiore ancora di quello del passaggio della Pontebba, intendo parlare della ferrovia Civile-Podresca-Assling.

A me basta di aver fatto questo accenno e di aver richiamato l'attenzione del Senato sull'importanza del progetto, non attendendomi altro dal Governo che una buona parola; l'assicurazione che, se non potrà fare nulla per il presente, si penserà almeno per l'avvenire.

DE SETA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE SETA ENRICO. Comunque nuovo in quest'Aula, non spingo la mia ingenuità al punto di credere, che, nell'ora in cui ci troviamo, si possa discutere di altre ferrovie, che non siano quelle, contenute nella legge, che siamo chiamati ad approvare, o respingere. Il ministro ha recisamente dichiarato nell'altro

ramo del Parlamento, che di altre linee non potesse, per ora, discutersi, ed il vostro Ufficio centrale ce lo ha pure, opportunamente, ricordato, con la pregevole sua relazione.

I precedenti oratori si sono perciò limitati a raccomandare, autorevolmente, lo studio di linee nuove, quasi, per incominciare ad ipotizzare l'avvenire. Io non farò neanche questo. Domanderò invece, notizie di una linea vecchia, la quale, dopo lunghe, ed ansiose aspettative, nel momento, in cui doveva diventare un fatto concreto, si vide abbandonata, senza potersene assegnare una plausibile ragione. Intendo parlare della ferrovia Silana, oggetto di tante speranze, e che tocca gravissimi interessi di due popolose provincie. L'onor. ministro sa, che, in forza di leggi precedenti, quella ferrovia doveva appaltarsi all'industria privata; ed era testualmente detto, che, se, a tutto il 1907, la concessione all'industria privata non si fosse fatta, il Governo doveva assumere l'obbligo di costruirla direttamente.

Mi sia lecito quindi di domandare: il 1907 è passato, siamo alla metà del 1908, che cosa si è fatto, e si farà di questa ferrovia? So che nell'altro ramo del Parlamento il ministro ha risposto, che il Governo ha l'obbligo di presentare un'altra legge, e la presenterà nel momento, che crederà opportuno, anche perchè vi sono altre trattative di concessione con altra Società.

Io non so per verità comprendere, come un obbligo tassativo ed imperativo di una legge precedente di assumere, lo Stato direttamente, la costruzione della linea possa dissimularsi, con tanta disinvoltura, e rimandarsi a tempo indeterminato.

Ora però la quistione è ben diversa, ed anche più grave. Col progetto di legge, che sottoponete alla nostra approvazione, avete fatto un nuovo programma ferroviario, che graverà sul bilancio dello Stato, per 551 milioni e mezzo, con ipoteca del bilancio medesimo per 14 anni.

Mi sia lecito quindi domandare alla cortesia del ministro quale sarà la posizione della ferrovia Silana, quando questa legge sarà approvata?

Aspetterei una parola, che potesse almeno contenere una speranza, e non si potrebbe essere più discreti, domandando speranze, in luogo di diritti quesiti e certi; e aspetterei una pa-

rola, che potesse essere pacificatrice degli animi, giustamente esasperati.

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI. Quando l'onor. Cadolini cominciava il suo discorso con una raccomandazione al ministro di prendere in considerazione la ferrovia Lucca-Aulla, le sue parole facevano balzare nella mia mente la memoria della opinione, che intorno a questa ferrovia manifestò a me, personalmente, un uomo, che tutti ancora desidereremmo di avere tra noi, il generale Cosenz.

Io aveva l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici, e chiesi a lui un parere intorno alla convenienza ed utilità di intraprendere i lavori di quella ferrovia Lucca-Aulla, che non erano ancora cominciati; ed egli mi espresse la sua opinione favorevole in questo modo: senza la Lucca-Aulla, la strada ferrata Parma-Spezia non ha neppure la metà del suo valore militare. Credo che questo argomento di un uomo, la cui competenza nessuno contesta, avvalorò di assai le savie considerazioni del nostro collega Cadolini.

Ma non era per questo che io aveva pregato l'onorevole Presidente di darmi la parola; era per un altro argomento.

Nella relazione, colla quale l'onor. ministro presenta a noi il progetto, si esprime il desiderio, il voto, l'augurio, che la finanza si possa trovare in condizioni da soddisfare ad antiche aspirazioni ed a legittime aspettative. Ora vi è un'antica aspirazione, la quale è stata argomento di un eloquente, vivo discorso e di una raccomandazione, che avrei desiderato fosse più efficace, nella Camera dei deputati; alludo ad una ferrovia, del merito della quale ho avuto l'onore di intrattenere in privato l'onor. ministro dei lavori pubblici, quale mandatario di una Commissione, in cui erano rappresentati tutti gli interessi di molte provincie del Veneto e dell'Italia Centrale. Ricordo benissimo quale fu la poco confortante risposta data dal ministro dei lavori pubblici, ma non dispiacciavi se quella raccomandazione, che feci in privato, oso ora ripetere in pubblico Senato.

La ferrovia Adriaco-Tiberina mi occupò per molti anni: consacrai ad essa molte cure, molti studi con quella alacrità che in anni meno avanzati mi abbondava. Ebbene, due dei ministri che sono stati ai lavori pubblici e che più facevano

ricordare il gran ministro Paleocapa, perchè erano due ministri tecnici, il Menabrea ed il Baccarini, qualificarono questa ferrovia come l'ideale delle linee di accorciamento.

E tutte le provincie Venete, molta parte delle provincie centrali, della Romagna, dell'Umbria e del Lazio sarebbero interessate nella sua costruzione.

Nel 1885, quando si trattava di approvare le Convenzioni ferroviarie, forse l'Adriaco Tiberina avrebbe avuta diversa sorte, se quel fecondo facitore e disfacitore di partiti che era a capo del Governo, non vi avesse messa la sua mano. Qualcuno qui presente potrebbe attestarlo. L'onor. Pellegrini, che vedo accennar col capo, credo voglia attestare la veridicità delle mie parole.

Io non pretendo, perchè sarebbe una stranissima pretesa, di fare una modificazione a questo progetto di legge, per farvi includere l'Adriaco-Tiberina. Ma ad essa furono consacrati tanti studi, per essa i comuni hanno fatto tante spese che mi pare sia discreta la preghiera che io rivolgo al signor ministro, vale a dire di non metterla nel dimenticatoio, e, quando si studieranno i progetti delle ferrovie, che prima o poi le migliori condizioni delle finanze permetteranno siano accolti e soddisfatti, di non voler dimenticare questa linea, la quale è stata la più sfortunata, mentre era una delle migliori linee che si siano progettate.

Desidero e spero dall'onor. ministro di avere una risposta abbastanza soddisfacente alla mia discreta preghiera.

VISOCCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISOCCHI. Non era mia intenzione di indugiare il corso dei lavori del Senato con un mio discorso intorno a questa legge; ma l'aver udito altri senatori i quali hanno raccomandato dei tronchi di ferrovie, non iscritti nella presente legge, ma da studiarsi e costruirsi in avvenire ed interamente a carico dello Stato e con spese enormi, mi muove a richiamare la considerazione del Governo sul fatto seguente.

Se noi gettiamo l'occhio sulla carta ferroviaria d'Italia, troviamo che una parte di essa è tutta solcata d'una fitta rete di ferrovie, mentre un'altra ha scarse linee, quasi solo le longitudinali più importanti, e scarse diramazioni atte a recar movimento alle linee principali e

ad agevolare e promuovere i commerci tra l'una e l'altra contrada, e sviluppare le industrie e l'agricoltura di quelle provincie. E questa parte meno abbondante di ferrovie è appunto quella che generalmente è riconosciuta molto atta a dare grandi risorse alla ricchezza nazionale, ma che, per diverse contingenze, rimane ancora la meno produttiva ed agiata, principalmente, io credo, per la mancanza di comunicazioni ferroviarie.

Ora che cosa avviene, o signori? Che nelle provincie nelle quali abbondano le ferrovie, si chiedono incessantemente nuove linee, se ne magnifica l'importanza strategica, commerciale e nazionale, e se ne adotta la costruzione a carico dello Stato.

Nelle altre provincie poi che di ferrovie più difettano, non si riconosce niuno di questi caratteri strategici e nazionali e si dice invece: ormai le linee importanti sono fatte, se altre ne abbisognano è mestieri che siano costruite dall'industria privata, coi sussidi che le leggi autorizzano a concedere; ed allora, o signori, l'esecuzione di nuove costruzioni trova due grandi intoppi. Primo, la condizione montuosa dei luoghi, che rende la costruzione difficile e tanto costosa, che i sussidi sono di gran lunga inferiori all'interesse del capitale da spendere. Il secondo è la poca fiducia, anzi il generale discredito del traffico che si possa ottenere, il che rende difficilissimo il concorso dei capitali alla costruzione di nuove linee. Onde avviene che, dove abbondano le ferrovie, ivi maggiormente si accresceranno; ove sono scarse, non è da sperare che altre se ne aggiungano, quale che ne sia il bisogno.

Questa considerazione io ho voluto mettere innanzi agli occhi del Governo, affinché sappia tutte le vere condizioni del Paese, conosca le varie necessità d'ogni parte d'Italia ed in avvenire provveda, non solo ai progetti e costruzioni delle linee di cui fu da vari oratori dimostrata la grande importanza, ma anche a far studiare e render possibile la costruzione di nuove linee in quelle provincie che di ferrovie sono più scarse, affinché anch'esse possano venire al godimento dei vantaggi delle comunicazioni ferroviarie, ed elevarsi a quel grado di produzione e di ricchezza, che le uguaglierà alle altre provincie italiane, arrecando così alla Nazione quella vigoria e grandezza che ancora vera-

mente le manca; perchè una parte d'Italia è viva, vigorosa, produttiva e forte, e l'altra è ancor molto lontana dal guadagnare tanto floridezza.

CAVALLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVALLI. Dell'importanza della linea Lucca-Aulla, specialmente dal lato militare, ha detto opportunamente il collega Cadolini; vi aggiunse poi il grande valore della sua parola, citando anche la opinione di un illustre, compianto patriotta e generale, Cosenz, il nostro collega Finali.

A me corre obbligo morale d'insistere sull'argomento, persuaso che all'animo correttissimo ed onesto del ministro dei lavori pubblici debba essere grandemente dispiaciuto di non poter comprendere in questo progetto di legge il completamento della linea Lucca-Aulla.

Quando si discuteva la legge 1905 per le costruzioni ferroviarie, non esitava a propugnare i diritti della Garfagnana, dichiarando che io, veneto, riteneva come un dovere di completare prima la linea Lucca-Aulla anzichè le linee di Poggio-Rusco-Verona e l'altra Spilimbergo-Genova.

Quindi io prego l'on. ministro a voler considerare come un dovere, ed un dovere di equanimità e di distribuzione di giusti interessi, il completamento della linea Lucca-Aulla.

A proposito della linea Adriaco-Tiberina ricorderò appunto che nel 1885, in un convegno a Venezia di numerosi senatori e deputati, fu proclamata la necessità di questa linea, e di questa necessità si sono fatti interpreti molti Consigli provinciali, non solo quelli citati dal senatore Finali, ma anche della Toscana e specialmente quello di Arezzo. Ora qui non è il caso che di fare una semplice raccomandazione, ma io voglio credere e spero che la raccomandazione debba essere raccolta dall'animo giusto del nostro ministro dei lavori pubblici.

Presentazione di relazione.

MELODIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MELODIA. A nome della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, ho l'onore di presentare al Senato la relazione per la convalidazione della nomina a senatore dell'onor. avv. Francesco Bruno.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Melodia della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

ANNARATONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ANNARATONE. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge:

Dichiarazione di pubblica utilità della costruzione di una piazza nella città di San Pier d'Arena.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Annarotone della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del disegno di legge sulla costruzione delle ferrovie.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Innanzi tutto debbo fare una dichiarazione, la quale agevererà molto il compito della mia risposta ai singoli oratori, che ebbero la cortesia di prendere la parola in questa discussione e che mi furono così larghi di benevolenza; dichiarazione che ebbi già occasione di fare più di una volta nell'altro ramo del Parlamento e di ripetere nella relazione con cui presentai questo disegno di legge al Senato.

La dichiarazione è che nel mettere insieme il progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie il Governo dovette tener ben presente quale era l'estremo limite, entro cui fosse possibile provvedere, senza turbare in alcun modo nè le condizioni della finanza dello Stato, nè quelle del credito pubblico. Noi eravamo e siamo convinti, che coi mezzi del bilancio consolidato del Ministero dei lavori pubblici non è assolutamente possibile far fronte alla spesa di nuove linee ferroviarie, ed abbiamo dovuto riconoscere la necessità di provvedervi in massima parte con mezzi straordinari.

Ma la disponibilità di questi mezzi straordinari è evidentemente limitata ed è limitata soprattutto pel prossimo quadriennio, perchè non occorre che io ricordi al Senato come nell'anno 1911 si compia, sia pure automaticamente, la

grande operazione della conversione della rendita; è pertanto indispensabile che con emissione di titoli di rendita dello Stato, ovvero di obbligazioni ferroviarie garantite dallo Stato, non siano rese meno favorevoli le condizioni del mercato, non si provochi un ribasso nel corso della nostra rendita. Infatti un ribasso nel corso della rendita e la conseguente diminuzione del credito dello Stato sarebbero una sventura economica, che non potrebbe essere compensata dalla esecuzione di qualsiasi più splendido programma di opere pubbliche.

Partendo da questo concetto abbiamo delimitato severamente il campo di questo disegno di legge, comprendendovi soltanto la costruzione di quelle linee, che rappresentano una assoluta necessità nei riguardi del traffico (come le due direttissime), di alcune linee che interessano la difesa nazionale, mentre rispondono ad aspirazioni antiche delle popolazioni che per esse hanno già votato notevoli contributi, ed infine di quelle linee, delle quali la legge, in massima, aveva decretato la costruzione, accordando sussidi in larga misura e stabilendo che, ove ciò malgrado non fossero entro un certo tempo concesse all'industria privata, il Governo avrebbe provveduto alla loro costruzione diretta; alludo alle linee complementari sicule, a quelle della Calabria e della Basilicata.

E qui mi cade in acconcio di rispondere alle osservazioni fatte dall'onor. Visocchi. L'onorevole Visocchi si è fermato alla prima parte del nostro programma e non ha badato alla seconda, la quale riguarda la costruzione da parte dello Stato di oltre 400 chilometri di strade ferrate in Sicilia e centinaia di chilometri in Calabria ed in Basilicata con una spesa abbastanza notevole. Infatti questo progetto di legge chiede altri 30 milioni per il completamento della rete sicula, 90 milioni per le linee della Basilicata, 7 milioni per le linee della Calabria; e tutto questo senza dire degli 84 milioni che si domandano per la direttissima Roma-Napoli.

VISOCCHI. Mi sono fermato alla discussione avvenuta.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io dovevo far notare come in questo progetto di legge non vi sia sproporzione di trattamento tra Nord e Sud, perchè questo in sostanza era

il dubbio che turbava l'animo del senatore Visocchi. Egli infatti si preoccupava che si provvedesse a costruire linee ferroviarie nel Nord e si lasciasse al Sud di provvedere per mezzo di iniziative private. Ora il progetto di legge dispone ben diversamente.

Però giova notare che, se si propone di costruire molte linee nel Mezzogiorno, non si può dimenticare che l'esercizio delle ferrovie è un esercizio industriale e che quindi è indispensabile fare in modo che possa regolarmente svolgersi. Ora la costruzione di alcune linee, come è il caso delle direttissime, rappresenta una necessità nell'interesse stesso del traffico. Tanto è vero che l'industria privata sarebbe stata ben contenta di assumerne la costruzione anche senza alcun contributo da parte dello Stato; il che prova che queste linee troveranno in sé stesse la loro remunerazione e rispondono ad una necessità assoluta del servizio ferroviario.

E vengo alle considerazioni svolte dai senatori Cerruti e Pedotti, relativamente alla linea interna Genova-Spezia. Dico considerazioni, perchè essi si sono astenuti (e di ciò li ringrazio) dal fare alcuna concreta proposta. Ora io ebbi già occasione di dichiarare ampiamente quale è lo stato delle cose rispetto a quella linea.

Anzitutto giova sapere che sembrava impresa di quasi insuperabile difficoltà la costruzione del doppio binario da Riva-Trigoso a Spezia, mentre il doppio binario esiste fra Chiavari e Riva-Trigoso, ed è in costruzione quello tra Chiavari e Genova. Ma studi recentemente fatti hanno dimostrato la possibilità di costruire il doppio binario fra Riva-Trigoso e Spezia senza spesa esagerata e senza spostamento delle stazioni. E allora, data questa possibilità, era evidente la convenienza di costruire il secondo binario fino a Spezia, perchè senza dubbio per il grande traffico è preferibile la linea litoranea, che è pianeggiante. Ed il raddoppio del binario potrà essere compiuto in un tempo relativamente breve, mentre la costruzione di una linea interna richiederebbe non pochi anni. Non è poi da tacere che quando la linea litoranea sia a doppio binario, essa sarà in grado di sopperire ai bisogni del traffico, per quanto grande abbia da essere il suo futuro sviluppo. Infatti, oggi la linea ad un solo binario basta ad un traffico di circa 80 mila lire a chilometro; trasformata

che sia a doppio binario essa basterà anche ad un traffico di 200 e più mila lire al chilometro.

La costruzione di una linea interna tra Genova e Spezia, che il mio compianto predecessore avrebbe promesso all'onor. Pedotti di far oggetto di studi, costerebbe circa 200 milioni. Ora nel nostro programma non abbiamo creduto in alcun modo di poter comprendervi una linea così dispendiosa: anzi non abbiamo creduto di poterla comprendere, nemmeno se, invece di costruirla come linea di grande traffico, fosse da costruire come una linea di montagna: nel qual caso essa costerebbe poco più di 80 milioni. E ciò perchè siffatta linea non soddisferebbe in alcun modo a quelle esigenze strategiche e militari, sulle quali si sono fondati i senatori Pedotti e Cerruti per raccomandare la costruzione della linea interna Genova-Spezia. Ed invero essa, costruita come linea di montagna, avrebbe pendenze del 25 per mille e forti curve, quindi sarebbe inadatta a grandi trasporti militari.

Io non posso addentrarmi nella discussione tecnica che, con la competenza che tutti loro riconoscono, hanno fatta gli onorevoli senatori Pedotti e Cerruti. Io, ministro dei lavori pubblici, non ho alcuna competenza per dichiarare quale possa essere il valore strategico dell'una o dell'altra linea; sotto tale riguardo debbo attenermi alle indicazioni del ministro della guerra, il quale naturalmente si attiene alle conclusioni del Comando del Corpo di stato maggiore. E pertanto nel caso concreto non ho da discutere dei pericoli che possa presentare la linea litoranea Genova-Spezia, nè dei vantaggi che per la difesa militare del nostro paese avrebbe una linea interna Genova-Spezia. Debbo semplicemente dichiarare che la costruzione di quest'ultima linea, nei riguardi della suprema necessità della difesa nazionale, non mi è stata richiesta. Evidentemente anche in tale materia vi è una graduatoria; e, per quanto io sia incompetente, comprendo che, per es., determinate opere di fortificazione, determinate costruzioni ferroviarie siano ravvisate più urgenti di altre. Vuol dire, dunque, che il ministro della guerra mi ha indicato (ed io ho dato soddisfazione alle sue domande), alcune linee che ritiene necessarie in prima linea, mentre altre ve ne saranno che, sebbene abbiano una grande

utilità, dati i mezzi limitati di cui possiamo disporre, il ministro della guerra non crede che debbano essere immediatamente costruite.

Il senatore Massabò mi ha anzitutto domandato particolari informazioni sul raccordo fra le linee Bra-Nizza e S. Giuseppe-Acqui. Io non posso che ripetere quanto sta scritto nel disegno di legge; cioè che si chiede l'autorizzazione di costruire il raccordo a S. Stefano fra quelle due linee. L'Ufficio centrale ha chiesto notizie degli studi, su cui s'era fondata la Direzione generale delle ferrovie nel prevedere all'uopo una spesa di 9 milioni; ed io ho comunicato la risposta fatta dalla Direzione stessa al quesito. Devo però aggiungere che non è ancora precisato il punto del raccordo a sud, poichè sono da farsi quegli studi particolareggiati, che stanno tanto giustamente a cuore al senatore Cadolini; e quindi, riaffermando che i termini del problema sono 9 milioni di spesa e tre anni di tempo per l'esecuzione, non posso che rinviare al compimento degli studi ogni concreta decisione.

In secondo luogo l'onor. Massabò ha patrocinato la costruzione della linea Garessio-Oneglia. A proposito di questa linea debbo anzitutto dichiarare che essa si collega con la costruzione del nuovo gran porto Imperia, che dovrebbe riunire gli attuali di Oneglia e Porto Maurizio; ma questa è un'impresa di là da venire, poichè, come ministro dei lavori pubblici, dichiaro di non poter assumere la responsabilità di incoraggiarla in alcun modo e credo necessario parlar franco per non creare illusioni.

Infatti, non è quando si hanno disponibili somme insufficienti per provvedere all'ampliamento di una gran parte dei porti del Regno, in cui il traffico va fortunatamente crescendo oltre ogni speranza, che si può pensare alla creazione di un nuovo porto, quale sarebbe quello di Imperia. D'altra parte, il Governo sta imprendendo dispendiose opere per il porto di Savona, il quale in tal modo sarà messo in grado di bastare ai bisogni del traffico fra il Piemonte ed il mare.

Del resto la costruzione della linea Garessio-Oneglia rappresenterebbe, nei riguardi di quel traffico, una ben discutibile agevolezza, perchè importerebbe un maggior percorso di circa 30 chilometri in confronto della linea di Savona. Furono per verità fatti calcoli molto sot-

tili per dimostrare che questi 30 chilometri potrebbero esser ridotti a sette, ma questi calcoli si basano soprattutto su rettifiche da farsi nella linea fra Torino e Garessio: un sistema che può essere teoricamente applicato per abbreviare la distanza di qualsiasi porto dalle città della terraferma.

La Garessio-Oneglia costerebbe 50 milioni circa. Ora io non ho ragione alcuna per negare l'utilità di questa ferrovia; ma dichiaro che essa non ha carattere di vera necessità, così da essere inclusa nel programma attuale del Governo. Pertanto per quella linea, come per le molte altre, di cui si è parlato nei due rami del Parlamento, posso soltanto esprimere l'augurio che un ulteriore svolgimento dell'economia nazionale e della finanza dello Stato possano in futuro consentire la loro costruzione. Più di questo non posso assolutamente dire, come non posso nemmeno assumere impegno che con i fondi che si chiedono al Parlamento per lo studio di nuove linee, si studierà questa piuttosto che quella linea.

Se il Governo già alla Camera dei deputati avesse dichiarato che si farà tosto lo studio di determinate linee, esso avrebbe con ciò fatto una graduatoria dell'importanza delle varie linee; abbiamo invece creduto opportuno di non assumerne per ora la responsabilità, mentre trarremo consiglio dalle necessità del traffico, che si manifesteranno.

L'on. Massabò accennava anche ai gravi dispareri che ci sono, circa il percorso di una nuova comunicazione tra il Piemonte occidentale e la Liguria. In proposito ripeto qui quanto dissi nell'altro ramo del Parlamento, cioè che appunto perchè il Governo non crede di assumere impegni in ordine a tale nuova comunicazione, ogni soluzione resta impregiudicata e quindi non è ora da preoccuparsi della probabilità che prevalga l'una piuttosto che l'altra soluzione.

Gli onor. Cadolini, Cavalli e Finali hanno caldamente raccomandato il completamento della Aulla-Lucca. Anzitutto mi permetto di osservare, per quanto sia incompetente in materia, che il valore strategico di quella linea è grandemente mutato dal tempo, nel quale ne furono rese le testimonianze a cui accennavano l'onor. Finali e l'onor. Cavalli.

Dell'Aulla-Lucca le leggi del 1879 e del 1882

aveano ordinata la costruzione ed autorizzata la relativa spesa in 50 milioni; ma nel 1897 la costruzione fu sospesa per quella linea come per le altre complementari. Risorta l'agitazione per la loro costruzione, la legge del 1902 stabilì che fossero concessi all'industria privata i due tronchi estremi dell'Aulla-Lucca verso un rilevante sussidio.

Ora quei due tronchi sono tuttora in costruzione e non saranno finiti che nel 1911; pertanto il deliberare ora circa la costruzione del tronco intermedio turberebbe le condizioni della concessione. È una questione, la cui soluzione dev'essere rinviata a quando saranno completati i due tronchi in costruzione. Ho avuto occasione di far notare nell'altro ramo del Parlamento che in ogni modo sembrerebbe più giustificata la costruzione, anziché dell'intero tronco intermedio, dei due tratti Equi-Monzone e Castel Nuovo-Piazza, giacché una delle due valate tende per lo sbocco a Spezia e l'altra a Livorno,

L'onor. Cadolini si è interessato anche della costruzione del doppio binario tra Firenze e Chiusi. Veramente tale costruzione, come gli altri lavori occorrenti al completamento delle ferrovie dello Stato, non formano oggetto del presente disegno di legge, poichè vi si provvede in base a leggi che autorizzarono all'uopo la spesa di 910 milioni. Ma non ho difficoltà a dichiarare che si sta procedendo alla costruzione del doppio binario fra Firenze e Chiusi: il tratto Firenze-Pontassieve è quasi ultimato ed è pronto il progetto del tronco Montevarchi-Laterina. Bisognerà però in questi lavori procedere a grado a grado, secondo che si abbiano disponibili i mezzi tecnici necessari e per modo da non turbare il servizio delle linee.

L'onor. Cadolini parlò anche della Civitavecchia-Orte. Come forse il Senato sa, per questa linea furono presentate parecchie domande di concessione. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ebbe recentemente da dichiarare ammissibili tecnicamente tre progetti. Ma siccome questi tre progetti hanno un percorso diverso, lo Stato non potrà concedere il suo sussidio se non in ragione del progetto che rappresenta il percorso minore. Infatti la differenza del sussidio tra l'un progetto e gli altri è assai notevole, perchè con un progetto si arriverebbe a un sussidio annuo complessivo di 624,000 lire,

con un altro a 643,000 e col terzo a 425 o 525,000 lire, secondo che si riterrà sussidiabile il tronco oltre Civitavecchia, concorrente alla linea di Pisa.

L'onor. Cadolini mi raccomandava di essere molto rigoroso, approvando i progetti ferroviari per quanto riguarda la pendenza ed il raggio della curva. In proposito mi permetto d'informarlo come le determinazioni delle pendenze e delle curve dipendano dalla classificazione delle ferrovie fra le principali o le secondarie. Infatti per ciascuna classe sono prescritti regolamentarmente i limiti delle pendenze e determinati i minimi raggi per le curve, e questi limiti sono rigorosamente osservati.

L'onor. Cadolini rappresentava infine la necessità di non appaltare lavori ferroviari se non sopra progetti definitivi. Io gli rinnovo l'assicurazione che gli detti giorni fa. Del resto questo stesso disegno di legge prova tale mio intendimento, perchè fu appunto in seguito agli studi particolareggiati che per le linee della Basilicata il costo, che ne era stato sommariamente calcolato in 50 milioni, è ora determinato in 90 milioni. E nel disegno di legge, per le concessioni di semplice costruzione, è bensì disposto che si proceda all'aggiudicazione in base ad un progetto di massima, ma l'onor. Cadolini avrà osservato come disposizioni susseguenti assicurino che non si porrà mano ai lavori, se non quando sia stato approvato il progetto particolareggiato.

L'onor. Di Prampero ha raccomandato la costruzione della ferrovia Cividale-Assling, ferrovia che tanto interessa il Friuli. Ora una domanda per la costruzione della ferrovia da Cividale a Podresca è in corso di istruttoria, e mi auguro che la risoluzione possa, a suo tempo, essere favorevole.

L'onorevole De Seta ha parlato della ferrovia Silana. Per questa ferrovia la legge del 1906 ha stabilito che, ove entro il 31 dicembre 1907 non fosse stata concessa all'industria privata, si sarebbe provveduto con legge alla sua costruzione diretta; ma appunto, come l'onorevole De Seta ha osservato, non è prefisso un termine per la presentazione del relativo disegno di legge. Cosicché spetta al Governo decidere quando sia da farlo. Ora è in corso di istruttoria una domanda di concessione all'industria privata che viene esaminata con la maggiore

benevolenza, ed è desiderabile che la concessione possa aver luogo, poichè essa si collegherebbe ad un risveglio di energie locali, al sorgere d'industrie per utilizzare risorse di quella regione.

Gli onorevoli Finali e Cavalli rinnovarono le antiche loro raccomandazioni per la ferrovia Adriatic-Tirreno. Ora l'onor. Finali non avrebbe potuto adoperare parole più cortesi ricordando il colloquio che ebbe con me, relativamente a questa linea; ma sono dispiacente di non potergli dare risposta diversa da quella che già gli diedi.

Quella ferrovia ha perduto oggi del valore che poteva avere nel 1884, quando, però, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ebbe (ed a me pare giustamente) a riscontrare una sproporzione fra la gravità dei sacrifici finanziari che importerebbe ed i benefizi che darebbe. Il costo di quella ferrovia, dato l'aumento odierno dei prezzi, si deve ritenere non inferiore a 300 milioni ed all'interesse di questa somma si dovrebbero aggiungere le spese di esercizio certo notevoli. Ora altre due linee assicurano all'incirca le stesse comunicazioni, e non si può quindi fare che un assegnamento limitato sopra il nuovo svolgimento di traffico che sarebbe provocato dalla costruzione dell'Adriatic-Tiberina. Diceva poc' anzi che l'importanza della linea sarebbe minore che nel 1884; infatti, dopo d'allora, sono state molto migliorate ed in parte andranno a grandemente migliorare le attuali comunicazioni tra il Veneto e Roma, ed a tal riguardo basti accennare alla costruzione della direttissima Firenze-Bologna.

Io credo di avere risposto a tutti gli oratori, i quali mi rivolsero raccomandazioni, certo degne di ogni maggiore considerazione, rispetto a linee le quali non sono comprese nel disegno di legge. Da questo fatto traggo grande conforto, perchè evidentemente il Senato approva la costruzione di tutte le linee incluse nel disegno di legge ed approva anche il concetto a cui sono informate le nuove disposizioni proposte per le concessioni all'industria privata e per i riscatti. Del consenso dell'assemblea ad un disegno di legge, che tocca così importanti materie, io altamente mi rallegro e ringraziando il Senato di tanta benevolenza ed in particolare rendendo grazie agli oratori che furono tanto cortesi verso di me, mi auguro di

avere anche nella discussione degli articoli l'approvazione del Senato. (*Vivissime approvazioni*).

VISOCCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISOCCHI. Son grato all'onor. Bertolini della cortesia con cui si è compiaciuto di tener conto del mio discorso, ma debbo notare che non ho mia intenzione di esaminare o criticare il disegno di legge sulle ferrovie che ci sta dinanzi; le mie parole furono mosse piuttosto dalla presente discussione, nella quale molte raccomandazioni sono state fatte per nuove costruzioni, per nuovi studi, ed in mezzo a queste io credetti che fosse utile anche che giungessero all'onor. ministro alcune raccomandazioni per quelle provincie più mancanti del beneficio delle ferrovie.

È necessario che il silenzio d'una parte del nostro paese non sia interpretato come un contentamento del suo stato attuale, ed importa eziandio che il Governo consideri come il dare una medesima parte a chi ha tanto, ed a chi non ha nulla, non significa fare una equa ripartizione.

Ma l'onor. Bertolini mi diceva anche: nella costruzione delle ferrovie è necessario porre mente al tornaconto della loro costruzione ed esercizio. Ed anche intorno a ciò io debbo fargli osservare che in quelle provincie dove più difettano le ferrovie è naturale lo scarso provento dell'esercizio, ma l'on. ministro Bertolini sa benissimo che questa è una ragione maggiore per accrescere le costruzioni, quando la ricchezza del suolo, la popolazione abbondante ed altri elementi assicurano che un largo traffico non mancherà.

Queste considerazioni dunque io credei mio dovere di porre innanzi al Governo per quello che esso abbia a proporre in leggi susseguenti; con ciò si mostrerà all'altezza del suo compito, e continuerà le buone tradizioni italiane, per le quali, senza far conti sulle convenienze del domani, si gettaron le basi del meraviglioso progresso del Piemonte.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. L'onor. ministro dei lavori pubblici è uomo di finanza, e però l'indirizzo, al quale egli ha coordinato il disegno di legge, risponde assai equamente alle esigenze delle

finanze. Tale indirizzo è una ragione perchè noi riponiamo sincera fiducia nell'onor. Bertolini, dovendo essere paghi che l'opera del ministro dei lavori pubblici sia posta sempre in armonia col bilancio della nazione.

Se non che, nel replicare alle osservazioni che io mi permisi di fare riguardo alla linea Civitavecchia-Orte, egli si occupò soltanto di ciò che concerne le convenienze finanziarie. Forse l'onor. ministro non ha udito l'osservazione principale da me esposta, cioè la convenienza di scegliere il tracciato, che, penetrando direttamente nella penisola, non percorra alcun tratto nella linea maremmana. Le ragioni finanziarie accennate dall'onor. ministro sono assai più modeste, sono assai meno importanti di quelle concernenti la difesa nazionale da me esposte, e intese a creare questa linea assolutamente al coperto da qualunque offesa verso il mare. Se si osserverà siffatta condizione, la linea servirà anche alle necessità strategiche, se no, no. Questo è il punto principale, sul quale io mi sono fermato, e non avevo nessuna altra ragione per parlare di tale linea.

Riguardo poi ai progetti definitivi ed ai progetti di massima, l'onor. ministro ha fatto richiamo all'art. 3, nel quale è detto che l'appalto si concederà sul progetto di massima; poi si compilerà il progetto definitivo. Ora, mi permetta l'onorevole ministro che io gli faccia osservare come questo sia un sistema vizioso, essendo fuori di dubbio, che non si dovrebbe indire l'appalto di alcuna opera prima di avere accertato il costo dell'opera stessa, il quale costo non si può sapere se non quando sia compilato il progetto definitivo.

Il progetto di massima è utile, anzi indispensabile, come elemento preliminare di studio sulla opportunità di un'opera, non già per farne l'appalto. Allorchè si volle seguire una diversa via, si raccolsero le più dolorose delusioni.

Delle strade provinciali, decretate con le leggi del 1879, del 1873 e del 1881, e da costruirsi per cura dello Stato col concorso delle province, furono compilati i progetti di massima, dal complesso dei quali risultò la presunta spesa di 194 milioni, mentre poi — come risulta dalla statistica pubblicata dal Ministero — per opere compiute e da compiersi la spesa è salita a 466 milioni. Questi dati confermano che gli

appalti sopra progetti di massima conducono sempre alle più umilianti delusioni e a inevitabili relevantissimi aumenti di spese. Ed dico umilianti le delusioni, perchè siffatti risultati non fanno certo onore all'Amministrazione di uno Stato.

L'onor. ministro ha citato l'art. 3 del disegno di legge che stiamo discutendo, nel quale si ammette appunto l'appalto della concessione avente per fondamento il progetto di massima con l'obbligo nell'appaltatore di compilare il progetto definitivo.

Il contratto serve essenzialmente a determinare la natura, l'entità e il costo dell'opera, e non si comprende che cosa avverrà allorchè l'appaltatore, col progetto definitivo, dimostrerà che la spesa sia molto maggiore di quella prevista nel progetto di massima, che solo esisteva al momento dell'appalto.

Siamo sempre nella necessità di ricordare la relazione dell'onor. Inghilleri, nella quale è dimostrato in modo assoluto, che allorchando si vogliono stipulare contratti, questi devono essere fondati sopra progetti di esecuzione, completi ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e qualche volta non basta neppure.

Bisogna persuadersi che la misura della spesa, che deve servir di guida nell'esecuzione, non può determinarsi se non mediante un progetto definitivo, perchè di questo fanno parte le analisi dei prezzi e il computo metrico della quantità dei lavori richiesti per l'esecuzione dell'opera.

Il progetto di massima non contiene questi due essenziali documenti; i prezzi e le quantità sono in esso esposte sommariamente e senza giustificazioni. Come volete dunque che esso valga a dare una dimostrazione persuadente del costo dell'opera?

Si deve perciò riconoscere non già che i progetti di massima siano inutili; bensì che essi servono soltanto come studi preliminari, per determinare in massima l'utilità e l'importanza di un'opera.

Ed ora finisco, facendo voti che l'onor. ministro tenga conto delle modeste mie osservazioni nell'applicare l'art. 3, il quale — se ammette l'appalto in base al progetto di massima — non vieta al Ministero di indire gli appalti fondati sopra progetti definitivi, pur consen-

tendo che nuovi studi di controllo siano fatti dall'appaltatore, per meglio accertare i reciproci impegni.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Per verità io ho dubitato se dovessi o no parlare, perchè tutta la discussione che è avvenuta in questo sine-drio riguarda ferrovie, alle quali oggi non si provvede, non riguarda il progetto di legge di cui io sono relatore.

Non vi è stata che una sola osservazione fatta dall'onor. Massabò riguardo la ferrovia S. Stefano-Belbo, alla quale il ministro dei lavori pubblici ha risposto in modo esauriente. Io mi unisco a quanto egli ha detto.

Quanto al resto io non posso che ringraziare il Senato di non aver toccato affatto il progetto di legge così com'è, il quale è importante non solo per la parte che riguarda le costruzioni, ma anche per l'altra parte che riguarda il modo come addivenirvi. Ed io non ne parlerò, perchè s'intende che il Senato annuisca a quanto è stato proposto dall'onorevole ministro.

Io soltanto, se entrerò un momento nell'altra questione che dovrebbe uscire dalla mia competenza, quella, cioè, che ha indotto a parlare alcuni senatori, lo farò per questo fine. A me pare che noi in questa seduta possiamo arrestarci all'approvazione del presente disegno di legge. L'onor. ministro ha risposto alle varie osservazioni che si sono fatte. Egli non può introdurre nuove linee - ora ci sono 500,000 lire nel progetto per nuovi studi: ed egli non ancora ha detto a quali studi si volgerà quella spesa. Anche la Commissione ha parlato di novelle ferrovie all'onorevole ministro; e l'onorevole ministro non ha voluto fin da ora impegnarsi.

Io adesso non accennerò nemmeno a quello che ha detto la Commissione, ma dico: arrestiamoci qui, e speriamo che la conversione della rendita e quelle altre operazioni finanziarie che dovranno aver luogo nel 1911, ci mettano in condizioni di poter provvedere con maggior larghezza a queste spese.

Ricorderò poi anche un'altra cosa, e cioè che i nostri 10,800 km. di ferrovia diventeranno 16,000 a causa delle aggiunte proposte in questo disegno di legge. Ed io mi auguro che possa accrescersi anche questo numero; ma

questo mio augurio non può che riferirsi all'avvenire.

Detto questo, senza entrare in particolari, io raccomando al Senato di dare la sua piena approvazione a questo disegno di legge, e sono sicuro che ciò farà, dal momento che non c'è stata nessuna osservazione in contrario alle disposizioni che esso contiene.

Presentazione di relazioni.

FAINA E. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FAINA E. A nome della Commissione dei trattati internazionali, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge:

Approvazione: 1° della Convenzione fra l'Italia e l'Etiopia in data di Addis-Abeba 16 maggio 1908 per la delimitazione della frontiera tra la Somalia italiana e l'Etiopia; 2° della Convenzione tra l'Italia e l'Etiopia in data di Addis-Abeba 16 maggio 1908 per la delimitazione della frontiera tra l'Eritrea e l'Etiopia verso la Dancalia; 3° dell'Atto addizionale italo-etio-pico, in data di Addis-Abeba 16 maggio 1908, alla Convenzione della stessa data, relativa al confine tra la Somalia italiana e l'Etiopia pel pagamento di 4 milioni di lire italiane all'imperatore di Etiopia.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Faina della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

BLASERNA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BLASERNA. A nome della Commissione permanente di finanze ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge:

Aumento di stanziamenti per la completa applicazione della legge 8 luglio 1904, contenente provvedimenti per le scuole e per i maestri elementari.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. senatore Blaserna della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

PENSERINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PENSERINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Provvedimenti relativi alla banca autonoma di credito minerario della Sicilia.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Penserini della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione. Se nessun altro domanda la parola, dichiaro chiusa la discussione generale sul disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie ».

Passeremo perciò alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Sono autorizzate le seguenti spese da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici:

a) lire 66,000,000 in aggiunta alle somme autorizzate dalle leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 21 giugno 1906, n. 238, e cioè lire 7,000,000 per le linee Pietrafitta-Rogliano, Cosenza-Paola e Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, lire 30,000,000 per le complementari della Sicilia, e lire 29,000,000 per la Sant'Arcangelo-Urbino;

b) lire 90,000,000 per la costruzione delle ferrovie di Basilicata contemplate dalla legge 31 marzo 1904, n. 140;

c) lire 86,000,000 per la costruzione dei tronchi Roma-Amaseno e Minturno-Napoli della direttissima Roma-Napoli, contemplata dalla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e per l'impianto del secondo binario sull'intera linea;

d) lire 150,000,000 per la costruzione della direttissima Genova-Tortona;

e) lire 150,000,000 per la costruzione della direttissima Firenze-Bologna;

f) lire 9,000,000 per la costruzione del raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e S. Giuseppe-Acqui;

g) lire 500,000 per studi relativi a nuova ferrovie principali.

Gli stanziamenti per le costruzioni ferroviarie sono stabiliti in conformità alla tabella annessa alla presente legge per gli esercizi 1908-909, 1909-910, 1910-911 e 1911-1912, provvedendosi con altre leggi per gli esercizi successivi sino a tutto il 1923-924.

Le somme assegnate per ogni linea o gruppo di linee in ciascuno degli esercizi 1909-910,

1910-911 e 1911-912 possono essere stornate a favore di linee o gruppi di linee contemplate nella tabella stessa, salvo reintegro nell'esercizio immediatamente successivo.

Con la prima legge di provvista dei fondi per gli esercizi successivi al 1911-912 sarà provveduto per il raddoppio di binario da Bra a Ceva ovvero per la costruzione della Fossano-Mondovi-Ceva, e per la costruzione di una seconda linea Savona-S. Giuseppe.

Per le linee direttissime indicate ai commi c, d, e, non sono applicabili le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'art. 92 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, nè si può tener conto dei relativi abbreviamenti di percorso delle merci.

Nell'applicazione delle disposizioni relative alla tassazione delle merci, di cui al primo comma dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429, non sarà neppure tenuto conto degli abbreviamenti di percorso dipendenti da nuove linee concesse all'industria privata dopo la promulgazione della presente legge, salvi eventuali accordi sugli istradamenti.

È soppresso l'ultimo comma dell'art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(Approvato).

Art. 2.

Per le ferrovie principali necessarie al completamento della rete di Stato, le concessioni all'industria privata col sistema delle sovvenzioni chilometriche e delle offerte degli enti interessati secondo le disposizioni del Regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-bis, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, possono essere limitate alla sola costruzione, riservando allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile. In tali casi:

a) la differenza tra l'annualità necessaria per l'ammortamento in cinquant'anni del capitale occorrente alla costruzione e l'ammontare della sovvenzione governativa e delle offerte degli enti interessati è corrisposta al concessionario mediante compartecipazione ai prodotti della linea, quali risultano dalle contabilità dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, depurati dalle spese d'esercizio da calcolarsi in base al coefficiente determinato nell'atto di concessione: tale compartecipazione fa carico al bi-

lancio dell'Amministrazione stessa e non può eccedere in ciascun anno la somma stabilita nell'atto di concessione;

b) la concessione ha termine quando sono rimborsate le spese di costruzione, ma non può avere durata superiore a 70 anni;

c) la concessione può essere riscattata nel termine indicato nell'atto di concessione, pagando al concessionario il capitale corrispondente alle residue annualità per sovvenzioni e partecipazioni ai prodotti, depurate dall'ammontare delle imposte, e calcolato al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Alle condizioni stesse è obbligatorio per lo Stato il riscatto, a richiesta del concessionario, quando nel decennio precedente alla richiesta non siasi raggiunto in media il prodotto lordo iniziale previsto nell'atto di concessione.

La determinazione delle linee ferroviarie, alle quali è applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche è fatta per legge. Col relativo disegno di legge saranno comunicati al Parlamento i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato sulla necessità che le linee stesse facciano parte della rete di Stato.

Per effetto della presente legge, il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzione le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito Motta Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue lire 15,000 per la Belluno-Cadore e lire 8500 per le altre.

Quando nel termine di un anno dalla promulgazione della presente legge non abbia avuto luogo la concessione di tali linee, il Governo è autorizzato ad assumerne la costruzione diretta nei limiti di spesa di lire 15,900,000 per l'Asti-Chivasso, lire 15,800,000 per la Belluno-Cadore, lire 7,100,000 per la Borgo San Lorenzo-Pontassieve, e lire 8,000,000 per la San Vito-Motta-Portogruaro, provvedendosi ai relativi stanziamenti con la legge di bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

In tal caso i progetti già presentati possono essere acquistati dal Governo con le norme dell'articolo seguente, e sono devolute al Tesoro le offerte che dovranno essere state previamente assunte dagli enti interessati.

(Approvato).

Art. 3.

Ultimata l'istruttoria della domanda di concessione di sola costruzione, il Ministero dei lavori pubblici indice l'asta con unico esperimento, o la licitazione privata, in base al progetto di massima approvato o redatto dal Governo ed alle condizioni stabilite per la concessione.

All'asta od alla licitazione privata sono ammesse soltanto Ditte che, a giudizio insindacabile del Governo, sieno ritenute idonee e di notoria solvibilità.

L'aggiudicazione è fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo.

Il richiedente la concessione, che non resti aggiudicatario ed al quale appartenga il progetto approvato, ha diritto solo al rimborso delle spese incontrate per la compilazione del progetto stesso, in misura non maggiore di lire 750 a chilometro.

Quando l'asta sia andata deserta o sia rimasta senza effetto la licitazione privata, il Governo ha facoltà di accordare la concessione a trattativa privata.

Nel termine stabilito l'aggiudicatario provvede, sotto pena di decadenza, alla compilazione del progetto esecutivo in base al quale è definitivamente stabilito dal Governo l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche e della partecipazione ai prodotti, a norma dell'articolo precedente.

L'approvazione del progetto esecutivo nei riguardi tecnici ed economici e quella delle varianti successivamente richieste dal concessionario sono riservate al giudizio esclusivo e insindacabile del ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono divise per metà fra concessionario e Stato, con una corrispondente diminuzione del corrispettivo della concessione.

Approvato il progetto esecutivo, se dal Governo sieno richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore spesa, l'ammontare della sovvenzione chilometrica o della partecipazione ai prodotti è aumentato in ragione del maggior costo delle opere, da determinarsi di

accordo od a mezzo di tre arbitri nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma. Oltre tale caso, nessun aumento di sovvenzione o di compartecipazione ai prodotti può essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo è dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

Per la vigilanza ed il sindacato dei lavori valgono le norme vigenti nelle concessioni di ferrovie all'industria privata per la parte relativa alle costruzioni.

Al personale di assistenza occorrente per la vigilanza sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il ministro dei lavori pubblici coi fondi autorizzati dalla legge 6 giugno 1907, n. 300, e con quelli che saranno stanziati nel bilancio dei lavori pubblici.

Durante la concessione lo Stato può sempre rivalersi sulla sovvenzione, che non risulti vincolata a norma dell'articolo 7 della presente legge, e sulle quote di compartecipazione ai prodotti per i danni di cui all'articolo 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.

(Approvato).

Art. 4.

Alla dotazione di materiale mobile e all'esercizio delle linee che lo Stato costruisce direttamente si provvede con legge.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato è però autorizzata ad esercitare provvisoriamente i tronchi che si apriranno all'esercizio entro il 30 giugno 1910, ed a provvedere il relativo materiale rotabile e di esercizio coi fondi autorizzati dalla legge 23 dicembre 1906, n. 638.

Con legge si provvede pure all'assunzione dell'esercizio, da parte dello Stato, di linee concesse all'industria privata, anche se a rimborso di spesa o per conto del concessionario, ed alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti alla rete di Stato.

(Approvato).

Art. 5.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilome-

triche, e ad aumentare da lire 5000 a lire 5700, da lire 7500 a lire 8500 e da lire 8000 a lire 9100 il limite massimo rispettivamente stabilito dagli articoli 1 della legge 30 aprile 1899, n. 168, 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 55 della legge 14 luglio 1907, n. 562, e 7 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Il limite massimo di cui all'articolo 55 della legge 14 luglio 1907, n. 562, è applicabile indipendentemente dalle condizioni prescritte con l'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

Per la determinazione delle sovvenzioni il saggio lordo di capitalizzazione sarà stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del Debito Pubblico consolidato italiano 3.50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentata dell'uno e mezzo.

Tali sovvenzioni non possono essere accordate, se non risultino intervenute offerte legali di enti morali o di privati interessati a norma degli articoli 2 e 4 del Regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, fatta eccezione:

a) per le linee a sezione ridotta, di cui all'art. 5 della legge 4 dicembre 1902, n. 506;

b) quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravii.

Al Governo è data anche facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a lire 1200 a chilometro, e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Le somme da pagarsi annualmente per tali sovvenzioni nei limiti d'impegno di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, ed in quelli di cui agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, che restano per ogni effetto riuniti, sono stanziati nel bilancio dei lavori pubblici in un capitolo denominato:

« Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata ». Tali limiti sono però aumentati dell'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui all'articolo 2 della presente legge.

Quando le sovvenzioni da pagare per una linea eccedono la somma di annue lire 500,000, il corrispondente stanziamento è fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 6.

Non possono essere imposti dal Governo:

a) i raccordi e gli allacciamenti di cui all'articolo 4 della legge 30 giugno 1906, n. 272, quando le spese relative sono sproporzionate alla entità della nuova linea;

b) l'uso delle stazioni in comune, quando le spese di ampliamento ed adattamento ed i corrispettivi da pagarsi per l'esercizio in comune sieno rispettivamente superiori al capitale d'impianto ed alla somma occorrente per l'esercizio di una stazione indipendente adeguata alle esigenze della nuova linea.

Le spese per i raccordi, allacciamenti ed uso comune di stazioni debbono essere comprese nei progetti di massima delle linee da concedere all'industria privata anche agli effetti della determinazione delle sovvenzioni chilometriche.

(Approvato).

Art. 7.

Negli atti di concessione, di costruzione e di esercizio deve essere dichiarato quale parte della sovvenzione chilometrica governativa sia attribuita alla costruzione e quale all'esercizio.

Quando, secondo le risultanze dell'istruttoria, l'esercizio sia attivo, la parte riservata a garanzia dell'esercizio stesso non può eccedere la misura stabilita dall'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente in Italia o all'estero al servizio delle obbligazioni con le norme dell'articolo 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, od anche a garanzia di operazioni finanziarie con banche o con istituti di credito per la provvista dei capitali necessari alla costruzione della linea

concessa ed all'acquisto del materiale rotabile, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che sieno comunicate al Governo le condizioni dell'operazione finanziaria;

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici;

c) che l'ammortamento del prestito sia stabilito in un periodo di tempo non eccedente quello della durata della sovvenzione.

In caso di decadenza della concessione per mancato compimento della costruzione, la sovvenzione resta vincolata per la sola parte corrispondente alla somma effettivamente somministrata in base ai certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici. Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamento della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 9 della legge 16 giugno 1907, n. 540, è limitata alla sola parte non vincolata.

Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura della linea all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuita alla costruzione è suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota di sovvenzione può essere vincolata al servizio delle obbligazioni od a garanzia delle suindicate operazioni finanziarie, senza osservanza delle condizioni rispettivamente stabilite dall'articolo 8, comma b, della legge 16 giugno 1907, n. 540, e dal comma b del presente articolo.

Le obbligazioni emesse esclusivamente per la costruzione delle nuove ferrovie concesse all'industria privata in forza della presente legge, sono soggette alla tassa di negoziazione di cui all'articolo 73 della legge 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico) nella misura di una lira e centesimi venti per ogni mille lire (decimi compresi).

(Approvato).

Art. 8.

Nelle nuove concessioni di costruzione e di esercizio, quando non sia fissato termine nell'atto di concessione, lo Stato ha facoltà di provvedere, prima del termine stabilito dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, al riscatto delle linee

principali e delle secondarie divenute principali, ritenute necessarie al completamento della propria rete, corrispondendo al concessionario una indennità determinata in base:

a) al valore della linea, che in nessun caso può eccedere l'ammontare del capitale occorso per la costruzione e per i successivi aumenti patrimoniali debitamente autorizzati ed accertati, detratte le quote di ammortamento per gli anni già trascorsi: da tale valore si deducono le quote di sovvenzione riservate all'esercizio e non occorse per esso, e le offerte degli enti interessati;

b) al rimborso delle spese generali, valutate in misura non eccedente il 2 per cento del capitale di primo impianto o del capitale azionario, di cui all'art. 11 della legge 16 giugno 1907, n. 540;

c) al rimborso delle complessive perdite d'esercizio eventualmente verificatesi sino all'epoca indicata per il riscatto, in eccedenza della parte di sovvenzione riservata all'esercizio;

d) ad un premio per l'avviamento dell'industria, che in nessun caso può eccedere il 5 per cento delle somme determinate a norma dei commi a, b, c.

Le quote d'ammortamento del capitale occorso per la costruzione e per aumenti patrimoniali si calcolano per un periodo corrispondente a quello della sovvenzione governativa, o sino al termine della concessione quando non vi è sovvenzione.

Nelle quote d'ammortamento per le linee sussidiate si comprendono le rate pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

Il concessionario ha inoltre diritto all'importo degli oggetti mobili e provviste a norma dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

Sulla necessità che la linea da riscattare faccia parte della rete di Stato sono intesi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato, ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui al seguente articolo.

Trascorsi trent'anni dal giorno in cui una nuova ferrovia pubblica concessa all'industria privata è stata aperta al permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorso il ter-

mine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto:

1° alle condizioni dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, per le ferrovie non collegate o collegate da un solo capo ad altre linee ferroviarie o di navigazione;

2° alle condizioni dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, od a quelle del presente articolo, a scelta del Governo, per le ferrovie collegate da entrambi i capi ad altre linee ferroviarie o di navigazione.

In mancanza di accordo l'indennità di riscatto è in ogni caso determinata da tre arbitri, nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Tale indennità può, a scelta del Governo, essere convertita in annualità al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Per le linee concesse anteriormente alla presente legge è in facoltà del Governo di stipulare convenzioni con i concessionari per la proroga dei termini di riscatto nei casi d'importanti aumenti patrimoniali debitamente autorizzati.

(Approvato).

Art. 9.

Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, notificato al concessionario od al subconcessionario almeno un anno prima della data indicata per la sua effettuazione.

La diffida non produce alcun effetto, se non è seguita dall'accordo sull'indennità di riscatto o se non viene confermata dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici entro tre mesi dalla data della determinazione arbitraria, di cui al precedente articolo; ed in ogni caso ne è subordinata l'efficacia all'approvazione del Parlamento a norma dell'art. 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato.

(Approvato).

Art. 10.

Al personale delle ferrovie riscattate è conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti organici, fino a quando non siasi provveduto alla classificazione delle ferrovie e alla determinazione del trattamento del personale delle ferrovie secondarie, esercitate dallo Stato a norma degli articoli 1 e 18 della legge 30 giugno 1906, n. 272.

(Approvato).

Art. 11.

Le ferrovie secondarie da stabilire su strade ordinarie a norma dell'art. 2 della legge 30 giugno 1906, n. 272, debbono avere sede separata dal carreggio.

In casi eccezionali, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può prescindersi dall'obbligo della separazione di sede su saltuari tratti, che nel loro complesso non superino un terzo dell'intera lunghezza della linea da costruire.

Tali prescrizioni non derogano all'art. 63 della legge 31 marzo 1904, n. 140, nè sono applicabili alle ferrovie secondarie concesse e non ancora costruite, o non ancora concesse ma i cui progetti e piani finanziari sono stati al primo marzo 1908 già riconosciuti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici meritevoli d'approvazione per l'impianto su strade ordinarie senza sede separata dal carreggio.

La servitù passiva di cui agli art. 16 della legge 9 luglio 1905, n. 413 e 2 della legge 30 giugno 1906, n. 272 non può essere imposta senza il consenso dei singoli enti proprietari delle strade o dei tratti di strada nei quali la ferrovia deve avere sede separata dal carreggio.

Nei casi di decadenza o di scadenza delle concessioni di ferrovie stabilite in tutto od in parte del percorso su strade ordinarie valgono le disposizioni dell'art. 29 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

Nei tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie senza sede separata, la velocità massima di corsa per i treni muniti di freno continuo viene determinata dal Ministero dei lavori pubblici secondo le speciali condizioni locali, ma in nessun caso può superare i 50 chilometri all'ora. Tale disposizione è applicabile alle tramvie extraurbane a trazione meccanica.

(Approvato).

Art. 12.

Alle ferrovie concesse all'industria privata sono applicabili le disposizioni dell'art. 18 della legge 30 giugno 1906, n. 272, purchè:

a) l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 per cento del maggior prodotto che si otterrà in confronto a quello medio dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 per cento, oppure quella somma che per tale titolo sarà di biennio in biennio determinata d'accordo;

b) non sia diminuito il numero delle coppie di treni esistenti in base all'ultimo orario estivo ed invernale, anche se attuate in via di esperimento oltre gli obblighi di concessione e di legge;

c) non venga stabilita concorrenza a linee di Stato, che servano direttamente gli stessi centri e alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

(Approvato).

Art. 13.

Nelle nuove concessioni il Governo può consentire per i percorsi locali la temporanea applicazione di tariffe massime superiori a quelle delle ferrovie di Stato, ferma rimanendo l'applicazione di tariffe uguali a quelle delle ferrovie di Stato agli effetti dei servizi cumulativi e delle riduzioni derivanti dall'applicazione della base differenziale al cumulo delle distanze, a norma dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(Approvato).

Art. 14.

I concessionari di ferrovie hanno l'obbligo di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici il conto di liquidazione totale dei lavori di costruzione entro sei mesi dalla data del verbale d'ultimazione dei lavori stessi, ferma rimanendo in ogni tempo l'applicazione dell'art. 20 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

Nelle nuove concessioni valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite a norma dell'art. 21 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

(Approvato).

Art. 15.

Le nuove derivazioni d'acque pubbliche, accordate ad un concessionario di ferrovia pubblica per l'applicazione della trazione elettrica, hanno la durata della concessione della ferrovia e ne sono parte integrante.

(Approvato).

Art. 16.

Nei riguardi dell'esercizio delle linee di navigazione lacuale in servizio pubblico ed in corrispondenza con le ferrovie la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

(Approvato).

Art. 17.

Per le tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico la costituzione del Consorzio, di cui all'art. 38 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, è necessaria solo quando l'intrapresa sia assunta in comune dagli enti proprietari delle strade, o si stabiliscano in comune rapporti di gestione con l'assuntore.

Al Consorzio possono partecipare altri enti interessati in ragione delle rispettive quote di concorso.

Negli altri casi sono applicabili le disposizioni degli articoli 16 della legge 9 luglio 1905, n. 413, e 2 della legge 30 giugno 1906, n. 272, purchè non vi siano opposizioni da parte degli enti proprietari di tratte di strade che nel loro complesso superino i due terzi dell'intera lunghezza della tramvia da costruire.

Le tramvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

Nel decreto Reale di concessione, oltre le prescrizioni indicate nel comma *c* dell'art. 13 della legge 16 giugno 1907, n. 540, sono stabilite, nei casi di tramvie sovvenzionate, la misura per la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi e la durata della concessione stessa, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea è impiantata in tutto od in parte su strade provinciali o comunali, oppure del comune o dei comuni interessati riuniti in consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

La concessione ha una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada, quando sia previamente intervenuto il loro consenso o sia stato costituito il Consorzio, ma non può mai eccedere il limite stabilito dall'art. 1° della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

L'articolo 2 della legge 27 dicembre 1906, n. 561, non è applicabile alle funicolari ed alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tramvie.

(Approvato).

Art. 18.

Per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico il Governo è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a lire 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni.

Tali sovvenzioni possono essere elevate sino a lire 2000 a km. quando le tramvie:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di esercizio;

b) oppure sieno destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto ad una stazione ferroviaria prossima, o di più conveniente accesso, o ad un approdo marittimo, lacuale o fluviale, e richiedano una spesa d'impianto non inferiore a lire 45,000 a km. compresa la prima dotazione di materiale mobile.

Le sovvenzioni sono accordate col decreto stesso di concessione della tramvia, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, tenendo distinta la parte attribuita alla costruzione da quella attribuita all'esercizio, e possono essere vincolate a norma dell'art. 7.

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi alle sovvenzioni, di cui agli art. 45 della legge 15 luglio 1906, n. 383, e 3 della legge 16 giugno 1907, n. 540, sono riuniti in un solo con la denominazione « Sovvenzioni alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico », ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno con la legge di approvazione del bilancio stesso nei limiti d'assegnazione stabilita dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238.

(Approvato).

Art. 19.

Gl'Istituti di emissione e le Casse di risparmio sono autorizzati a fare anticipazioni sopra le obbligazioni emesse ai termini dell'art. 171 del Codice di commercio e degli art. 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, 7 e 18 della presente legge, dalle Società concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane sussidiate.

Tali anticipazioni potranno essere fatte a non più di sei mesi e per non oltre i tre quarti del valore corrente delle obbligazioni.

(Approvato).

Art. 20.

I sussidi dello Stato pei servizi pubblici di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie su strade ordinarie, sono accordati sino ad annue lire 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma.

La riconferma è di diritto per un altro novennio, quando le località servite non vengano congiunte da ferrovie o tramvie ed il servizio abbia proceduto con costante regolarità nell'ultimo triennio.

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, i sussidi possono:

a) essere elevati sino ad annue lire 800 a chilometro, quando occorranò notevoli spese di esercizio, e sino ad annue lire 1000 quando si tratta di filovie;

b) essere concessi a servizi pubblici di trasporto stabiliti in via di esperimento o per determinati periodi dell'anno.

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi ai sussidi per automobili ed altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie in dipendenza delle leggi 15 luglio 1906, n. 383 e 16 giugno 1907, n. 540, sono riuniti in un solo con la denominazione « Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie tra località non congiunte da ferrovie o tramvie », ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno a norma dell'art. 18 della presente legge.

Allo Stato, alle provincie ed ai comuni è data

facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie, sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può essere superiore alla spesa media incontrata per la manutenzione delle strade stesse nell'ultimo triennio. In caso di proroga o di rinnovazione della concessione il limite massimo del corrispettivo è determinato dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 21.

L'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira, stabiliti dall'art. 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475, per gli atti di concessione di ferrovie, sono estese all'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma degli articoli 18 e 19 della presente legge.

(Approvato).

Art. 22.

Per far fronte alle spese stanziare per costruzione di ferrovie, in conformità alla tabella annessa alla presente legge, a quelle da stanziare eventualmente negli esercizi 1909-910, 1910-911 e 1911-912 per le linee di cui all'art. 2 ed alle altre di compimento e saldo relative alle linee complementari nei limiti delle somme autorizzate dalla legge 27 giugno 1897, n. 228, il Tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, in quanto non si possa provvedere nei limiti dell'assegnazione di spesa per la parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, fissata dall'art. 1° della legge 21 giugno 1906, n. 238.

I certificati nominativi coll'interesse del tre e mezzo per cento, da emettere ai sensi dell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 e della presente, saranno del valore di lire centomila o cinquantamila o ventimila.

(Approvato).

Art. 23.

Sono abrogati gli articoli 25, 26, 27 e 28 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, 12 della

legge 4 dicembre 1902, n. 506, 2 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 3 comma ultimo, 17 comma ultimo e 19 meno ultimo comma della legge 30 giugno 1906, n. 272, 46, 47 e 49 della legge 15 luglio 1906, n. 383, 2 e 13 meno il comma c della legge 16 giugno 1907, n. 540, e le altre disposizioni contrarie alla presente legge.

È data facoltà al Governo di provvedere con decreto Reale, udito il Consiglio di Stato, al coordinamento in testo unico delle disposizioni di legge vigenti per le concessioni di ferrovie

all'industria privata, per le tramvie e per le automobili in servizio pubblico.

Al Governo è data anche la facoltà di comprendere nel coordinamento delle disposizioni di cui all'art. 88 della legge 7 luglio 1907, n. 429, le disposizioni della presente legge e delle altre emanate nel frattempo, per quanto si riferiscono all'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

(Approvato).

TABELLA.

	Esercizio 1908-909	Esercizio 1909-910	Esercizio 1910-911	Esercizio 1911-912
Allacciamento Trastevere-Termini		600,000	300,000	»
Cuueo-Ventimiglia		1,600,000	7,000,000	7,000,000
Roma-Napoli.		8,000,000	10,000,000	10,000,000
Spilimbergo-Gemona.	(a)	2,000,000	3,000,000	2,800,000
Poggio Rusco-Verona		3,000,000	2,700,000	2,000,000
Pietrafitta-Rogliano-Lagonegro-Spezzano e Cosenza- Paola		5,000,000	6,000,000	7,000,000
S. Arcangelo-Urbino.		1,000,000	2,000,000	2,000,000
Complementari Sicule	3,000,000	8,000,000	8,000,000	10,000,000
Linee di Basilicata	1,000,000	5,000,000	8,000,000	8,000,000
Genova-Tortona	»	3,000,000	10,000,000	10,000,000
Firenze-Bologna	»	3,000,000	10,000,000	10,000,000
Raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e S. Giuseppe-Acqui	»	3,000,000	3,000,000	3,000,000
Studi di nuove linee principali.	»	100,000	200,000	200,000
Totali	(b) 4,000,000	43,300,000	70,200,000	72,000,000

(a) Restano fermi i rispettivi stanziamenti proposti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909.

(b) Aumento sul fondo complessivo proposto per costruzioni ferroviarie nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909.

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto, e prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sul servizio telefonico ed aggiunte alle leggi 24 marzo 1907, n. 111 e 15 luglio 1907, n. 506 » (N. 879).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sul servizio telefonico ed aggiunte alle leggi 24 marzo 1907, n. 111 e 15 luglio 1907, n. 506 ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

(V. Stampato, n. 879).

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

Nessuno chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione.

Si passerà quindi alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

L'Amministrazione dei telefoni dello Stato è autorizzata a provvedere gradualmente, su richiesta di comuni o di altri interessati, e alle condizioni e nei limiti stabiliti nei seguenti articoli 2 e 6, all'esecuzione degli impianti appresso indicati:

1° Costruzione di linee telefoniche interurbane e impianto dei relativi uffici;

2° Impianto di reti telefoniche urbane con non meno di 25 abbonati da collegare subito;

3° Estensione delle reti telefoniche urbane governative oltre i dieci chilometri, ma entro il raggio di 25 chilometri mediante il collegamento diretto di abbonati o l'apertura di posti pubblici.

(Approvato).

Art. 2.

Le spese necessarie per questi impianti saranno metà a carico dello Stato e per l'altra

metà a carico dei comuni o degli altri interessati che ne chiedano la costruzione. Il computo delle spese sarà fatto con regolare perizia, eseguita dai funzionari dell'Amministrazione dei telefoni, ai quali spetterà la determinazione del tracciato delle linee e delle modalità d'impianto.

La proprietà delle linee, degli apparati, dei mobili degli uffici e del materiale tecnico degli uffici stessi e dei posti telefonici spetterà per intero allo Stato.

(Approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione potrà subordinare l'esecuzione dell'impianto alla condizione che i comuni interessati forniscano gratuitamente i locali per gli uffici.

Le tariffe saranno determinate dall'Amministrazione dei telefoni secondo le norme ordinarie vigenti. La sorveglianza, la manutenzione e l'esercizio delle linee, degli uffici e dei posti telefonici sono a totale carico dell'Amministrazione medesima alla quale appartengono per intero i prodotti dell'esercizio.

(Approvato).

Art. 4.

La disposizione del secondo alinea dell'articolo 16 del testo unico delle leggi sul servizio telefonico 3 maggio 1903, n. 196, si applicherà soltanto per i collegamenti che non eccedono i 10 chilometri computati in linea retta dal luogo dove ha sede l'ufficio centrale della rete e per i collegamenti, sempre nei limiti di 10 chilometri, a posti telefonici pubblici impiantati nei comuni collegati per estensione di rete urbana all'ufficio centrale della rete stessa.

Per i collegamenti eccedenti i 10 chilometri, ma sempre nel raggio di 25, la quota di concorso a fondo perduto per l'impianto sarà del 50 per cento della spesa totale occorrente, ai sensi dell'articolo 2 della presente legge.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche per le reti urbane concesse all'industria privata.

(Approvato).

Art. 5.

Le spese per le costruzioni indicate all'articolo 1 non potranno superare l'annuo importo di lire 400,000.

Esse saranno imputate ad un capitolo speciale da iscriversi *per memoria* nella parte straordinaria del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Le quote di concorso dovute dagli enti e dai privati di cui all'art. 2 saranno versate in tesoreria, e imputate ad un capitolo speciale della parte straordinaria del bilancio dell'entrata.

Le somme così introitate saranno con decreto del Ministero del tesoro iscritte al capitolo di spesa di cui al comma 1° del presente articolo, insieme con le corrispondenti quote di concorso liquidate a carico dello Stato.

(Approvato).

Art. 6.

Quando il Governo ritenga necessario stabilire ed esercitare direttamente una rete urbana, in un comune dove già esiste altra rete accordata all'industria privata, il cui concessionario sia inadempiente ai sensi dell'art. 11 del testo unico delle leggi telefoniche, 3 maggio 1903, n. 196, si preleveranno le somme occorrenti dall'assegnazione straordinaria prevista all'articolo 17 della legge n. 506 del 15 luglio 1907.

Il Governo avrà anche la facoltà di stabilire ed esercitare direttamente una linea interurbana dove già altra ne esiste, quando lo giudichi d'interesse pubblico, ovvero quando il concessionario non ottemperi agli inviti fatti dal Governo di perfezionare od ampliare il servizio, oppure si rifiuti di apportare un'equa diminuzione o modificazione nelle tariffe.

Anche le somme all'uopo occorrenti saranno prelevate dall'assegnazione straordinaria prevista dell'art. 17 della legge 17 luglio 1907, n. 506.

(Approvato).

Art. 7.

Il Governo è autorizzato a provvedere con i fondi stanziati dall'art. 17 della legge n. 506 del 15 luglio 1907 alla costruzione delle seguenti linee e reti:

1° Alla costruzione della rete telefonica urbana di Girgenti ed alla costruzione della linea telefonica interurbana Roma-Viterbo-Orvieto;

2° Alla costruzione di un tratto di 8 chilometri di linea fra Ventimiglia e la frontiera francese per lo stabilimento di una nuova comunicazione telefonica con la Francia;

3° Alla costruzione di un tratto di linea fra Udine e la frontiera austriaca, per l'impianto di una prima linea telefonica con l'Austria.

Il Governo inoltre è autorizzato ad eseguire nell'esercizio 1909-910 le due linee telefoniche Bologna-Milano e S. Remo-Ventimiglia previste nel quadro nn. 1 e 4 allegato alla legge 22 marzo 1907, n. 111.

(Approvato).

Art. 8.

L'articolo 29 del testo unico delle leggi telefoniche 3 maggio 1903, n. 196, modificato dalla legge 1° luglio 1906, n. 302, è abrogato; però per le linee costruite e da costruire con anticipazioni di fondi, già effettuate in base al citato articolo 29, l'Amministrazione dei telefoni dello Stato continuerà a tenere la relativa gestione in conto separato da allegarsi al bilancio.

Gl'interessati potranno fare le anticipazioni relative ad impianti di linee e reti previste dalla legge 24 marzo 1907, n. 111.

Queste anticipazioni saranno rimborsate senza interessi nel biennio successivo all'esercizio finanziario pel quale è prevista la costruzione.

(Approvato).

Art. 9.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare e raccogliere in un nuovo testo unico le disposizioni degli articoli precedenti e quelle del testo unico 3 maggio 1903, n. 196, modificato dalla legge 1° luglio 1906, n. 302, e dalla legge 15 luglio 1907, n. 506.

(Approvato).

Art. 10.

Per l'esercizio 1908-909, con decreto Reale, su proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello per le poste ed i telegrafi, verrà provveduto a introdurre nel bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'insegnamento industriale e commerciale » (N. 899).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'insegnamento industriale e commerciale ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 899).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

È autorizzata la maggiore assegnazione di lire 100,000 per l'esercizio 1908-909, di lire 200,000 per l'esercizio 1909-910 e lire 300,000 per l'esercizio 1910-911 e per i successivi, da portarsi in aumento alle attuali dotazioni iscritte nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per contributi, concorsi e incoraggiamenti dello Stato in sussidio alle scuole industriali, commerciali, di arte applicata e professionali femminili.

(Approvato).

Art. 2.

L'assegnazione di lire 100,000 autorizzata a carico dell'esercizio 1908-909 sarà iscritta per lire 80,000 al capitolo n. 139 e per lire 20,000 al capitolo n. 140 dello stato di previsione della spesa del Ministero predetto; e in analoga proporzione saranno distribuite fra i capitoli medesimi iscritti negli esercizi successivi le rispettive maggiori assegnazioni stabilite con l'articolo precedente.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Spesa addizionale per la costruzione dell'edificio ad uso di dogana al confine del Ponte di Ribellasca (Novara) » (N. 902).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Spesa addizionale per la costruzione dell'edificio ad uso di dogana al confine del Ponte di Ribellasca (Novara) ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È autorizzata la spesa addizionale di lire 10,000 per la costruzione dell'edificio ad uso di dogana al confine del ponte di Ribellasca (Novara).

La detta spesa sarà portata in aumento allo stanziamento del capitolo 274 della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1907-1908.

Il capitolo 121 della parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per il detto esercizio è ridotto di lire 10,000.

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

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

Approvazione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 » (N. 878).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 878).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 2,854,000 e le diminuzioni di stanziamento per lire 3,004,000 sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 indicati nella tabella annessa alla presente legge.
(Approvato).

Art. 2.

Sul capitolo 11 è autorizzata la spesa di lire 4000 per sussidi da corrispondersi ai sottufficiali riformati prima del 6° anno di servizio.

Sui capitoli 20, 22, 24 e 26 è autorizzato il pagamento delle somme di lire 109,000, 21,000, 26,800 e 7,000, a titolo di sovvenzione alle masse rancio nei corpi rispettivamente bilanciati nei capitoli stessi.

Sul capitolo 46 è autorizzata la spesa di lire 8,000 per uno speciale soprassoldo giornaliero da corrispondersi ai militari delle compagnie di sussistenza addetti ai forni.

Sul capitolo 49 è autorizzata la spesa di lire 19,000 per le istituzioni private per la istruzione e l'educazione del soldato, quella di

lire 30,000 per concessione di premi per gare di tiro e di sport militare per gli ufficiali ed i sottufficiali e quella di lire 14,000 per premi in danaro da darsi alla truppa per la stima delle distanze.

Sul capitolo 50 è autorizzato il pagamento di lire 6000 per spese varie inerenti all'istruzione degli ufficiali e di lire 1000 per spese di rappresentanza al distaccamento della scuola di cavalleria a Tor di Quinto.

(Approvato).

Art. 3.

È autorizzata la maggiore assegnazione di lire 150,000 al capitolo n. 120 « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine » iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1907-908 a titolo di reintegro di ugual somma prelevata a favore dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra, n. 15 « Spese di liti e di arbitramenti » (lire 50,000) e n. 56 « Spese di risarcimento di danni » (lire 100,000).

(Approvato).

Art. 4.

Nell'esercizio finanziario 1908-909 il capitolo « Fabbricazione di artiglierie di gran potenza a difesa delle coste, provviste e trasporti relativi (*spesa ripartita*) » verrà reintegrato della somma di lire 550,000, diminuita con la tabella annessa alla presente legge, riducendo di pari somma lo stanziamento del capitolo 52 « Foraggi ai cavalli dell'esercito » dell'esercizio medesimo.

(Approvato).

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908.

Maggiori assegnazioni.

Cap. n. 11. Sussidi ad ex-militari bisognosi che hanno prestato lunghi servizi o che hanno preso parte a più campagne per l'indipendenza nazionale e loro famiglie. L.	4,000
» 12. Spese casuali »	9,000
» 18. Stati maggiori (Assegni fissi). »	170,000
» 19. Corpi di fanteria - Ufficiali ed impiegati civili (Assegni fissi) »	133,000
» 21. Corpi di cavalleria - Ufficiali ed impiegati civili (Assegni fissi) »	197,000
» 22. Corpi di cavalleria - Uomini e quadrupedi di truppa (Assegni fissi) »	250,000
» 24. Corpi e servizi di artiglieria - Uomini e quadrupedi di truppa (Assegni fissi) »	300,000
» 25. Corpi e servizi del Genio - Ufficiali ed impiegati civili (Assegni fissi) »	100,000
» 26. Corpi e servizi del Genio - Uomini e quadrupedi di truppa (Assegni fissi) »	210,000
» 30. Corpo invalidi e veterani (Assegni fissi) »	25,000
» 31. Corpo e servizio sanitario - Ufficiali ed impiegati civili (Assegni fissi) »	106,000
» 34. Corpo e stabilimenti di Commissariato, compagnie di sussistenza e personali contabili pei servizi amministrativi - Ufficiali ed impiegati civili (Assegni fissi). »	145,000
» 35. Compagnie di sussistenza - Uomini e quadrupedi di truppa (Assegni fissi). »	100,000
» 41. Spese per l'Istituto geografico militare. »	20,000
» 42. Personale della giustizia militare »	2,000
» 43. Assegni agli ufficiali in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio od in posizione ausiliaria (esclusi quelli dei carabinieri Reali) (Spese fisse) . . . »	18,000
» 44. Indennità per viaggi e servizi collettivi ed isolati (escluse quelle per i carabinieri Reali) »	30,000
» 44-ter. Indennità, spese d'ufficio e d'alloggio (escluse quelle pei carabinieri Reali, bilanciate al capitolo n. 27) »	50,000
» 47. Foraggi ai cavalli dell'esercito »	550,000
» 49. Spese per esigenze dei servizi di mobilitazione, rimborsi per trasferte ed incarichi speciali, e spese varie per istruzione degli ufficiali e della truppa (Somma a calcolo) »	120,000
» 50. Rimonta e spese dei depositi d'allevamento cavalli »	17,000
» 51. Materiale e stabilimenti d'artiglieria »	113,000
	2,669,000
<i>Da riportarsi</i> L.	2,669,000

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 LUGLIO 1908

	<i>Riporto</i> . . .	L. 2,669,000
Cap. n. 52.	Lavori di manutenzione e di miglioramento degli immobili militari e materiale mobile del Genio militare »	100,000
»	54. Spese di giustizia penale militare (Spesa obbligatoria) »	7,000
»	61-ter. Spese per la Commissione Reale incaricata della distribuzione della somma di un milione agli ex-garibaldini, assegnata con la legge 13 giugno 1907, n. 316 »	3,000
»	63-quater. Saldo delle contabilità relative al capitolo n. 48 dell'esercizio finanziario 1906-907 « Tiro a segno nazionale - legge 2 luglio 1882, n. 883 » per spese dipendenti dalla quinta gara generale del tiro a segno nazionale »	75,000
	Totale . . .	L. 2,854,000

Diminuzioni di stanziamento.

Cap. n. 1.	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) . . . »	37,000
»	6 Spese di stampa per l'Amministrazione centrale e di stampa riservata »	19,000
»	15. Spese di liti e di arbitramenti (Spesa obbligatoria) »	50,000
»	16. Pensioni ordinarie (Spese fisse) »	170,000
»	20. Corpi di fanteria - Uomini e quadrupedi di truppa (Assegni fissi) »	825,000
»	23. Corpi e servizi di artiglieria - Ufficiali e impiegati civili (Assegni fissi) »	344,000
»	32. Corpo e servizio sanitario - Uomini di truppa delle compagnie di sanità e uomini ricoverati negli stabilimenti sanitari (Assegni fissi) »	10,000
»	38. Scuole militari - Spese per il personale (Assegni fissi)	83,000
»	40. Compagnie di disciplina e stabilimenti militari di pena (Assegni fissi) »	20,000
»	45. Corredo alle truppe - Materiale pel servizio generale comune - Spese dei magazzini centrali - Rinnovazione e manutenzione di bandiere »	23,000
»	46. Pane alle truppe, rifornimento di viveri di riserva ai corpi di truppa »	264,000
»	48. Casermaggio per le truppe, retribuzione ai comuni per alloggi militari ed arredi di alloggi e di uffici militari e trasporti vari »	255,000
»	53. Fitti d'immobili ad uso militare e canoni d'acqua (Spese fisse) »	44,000
»	56. Spese per risarcimento di danni (Spesa obbligatoria) »	100,000
»	59. Sussidi alle famiglie bisognose dei richiamati alle armi »	210,000
»	64. Fabbricazione di artiglieria di gran potenza a difesa delle coste, provviste e trasporti relativi . . . »	550,000
	Totale . . .	L. 3,004,000

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia) durante l'esercizio finanziario 1908-909 ». (N. 905).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia) durante l'esercizio finanziario 1908-909 ».

Prego il senatore, segretario, Arrivabene di darne lettura.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

Articolo unico,

È autorizzata la spesa di lire 280,000 da iscriversi in speciale capitolo della parte straordinaria del bilancio della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909 con la denominazione « Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia) ».

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa; e trattandosi di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni agli organici del personale forestale ». (N. 826).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli organici per il personale forestale ».

Prego il senatore, segretario, Arrivabene di darne lettura.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 826).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1908 i ruoli organici degli ufficiali forestali, dei sorveglianti forestali e delle guardie forestali demaniali, saranno modificati in conformità delle tabelle I, II e III annesse alla presente legge.

Gli aumenti di stipendio portati dalla presente legge verranno corrisposti per metà dal 1° luglio 1908, e per intero dal 1° luglio 1909.
(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio 1908-909 e per gli esercizi successivi le somme necessarie per l'attuazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Il capitolo 103 del bilancio passivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio 1908-909, destinato anche a sussidi per l'acquisto di cavalli di servizio delle guardie forestali demaniali, è aumentato di lire 3300. Negli anni successivi l'aumento dei corrispondenti capitoli sarà di sole lire 2000.

(Approvato).

Art. 4.

Entro il primo quinquennio dall'attuazione del presente organico degli ufficiali forestali, le promozioni di classe dei sotto-ispettori saranno fatte per anzianità, salvo i diritti già acquisiti per precedenza di merito.

(Approvato).

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 LUGLIO 1908

TABELLA I.

Nuovo organico degli ufficiali forestali.

Ispettore superiore di 1 ^a classe	N. 1 a L. 8,000	L. 8,000	
» » » 2 ^a »	» 3 a » 7,000	» 21,000	
» » » 3 ^a »	» 2 a » 6,000	» 12,000	
			41,000
Ispettori di 1 ^a classe.	N. 12 a L. 5,000	L. 60,000	
» » 2 ^a »	» 12 a » 4,500	» 54,000	
» » 3 ^a »	» 12 a » 4,000	» 48,000	
			162,000
Sotto-ispettori di 1 ^a classe.	N. 65 a L. 3,500	L. 227,000	
» » 2 ^a »	» 65 a » 3,000	» 195,000	
» » 3 ^a »	» 65 a » 2,500	» 162,500	
Sotto-ispettori aggiunti	» 43 a » 2,000	» 86,000	
			671,000
Totale ufficiali N. 280		Totale L. 874,000	
» attuale » 265		Spesa organico attuale » 570,600	
Aumento ufficiali N. 15		Aumento spesa L. 303,400	
Indennità di giro per 2 nuovi ispettori		» 800	
» d'ufficio per 2 »		» 600	
Aumento totale di spesa per gli ufficiali		L. 304,800	

TABELLA II.

Confronto tra l'organico attuale e il nuovo organico dei sorveglianti forestali.

<i>Organico attuale.</i>		<i>Nuovo organico.</i>	
Brigadieri forestali N. 24 a L. 1,000 . . .	L. 24,000	Brigadieri forestali di 1 ^a classe N. 12 . . .	a L. 1,500 L. 18,000
Sorveglianti . . . » 187 a » 900 . . .	» 168,300	» 2 ^a » » 20 . . .	a » 1,200 » 24,000
—	—	Sorveglianti . . . » 199 . . .	a » 1,020 » 202,980
Totale agenti N. 211	Totale spesa L. 192,300	—	—
—	—	Totale agenti . . . N. 231	Totale . . . L. 244,980
—	—	» attuale . . . » 211	Spesa org. attuale » 192,300
—	—	—	—
—	—	Aumento agenti . . . N. 20	Aumento spesa . . . L. 52,680
—	—	Indennità di foraggio per nuovi 20 agenti L. 6,000
—	—	Aumento totale di spesa per sorveglianti . . .	L. 58,680
—	—	—	—

TABELLA III.

Confronto tra l'organico attuale e il nuovo organico delle guardie forestali demaniali.

Organico attuale.

Brigadieri forestali demaniali N. 3 a h. 700 L. 2,100	
Guardie » 23 a » 600 » 13,800	
	—
Totale degli agenti N. 26	Totale L. 15,900
	—

Nuovo organico.

Brigadieri forestali demaniali di 1 ^a classe N. 3 a L. 1,020 L. 3,060	
» » » 2 ^a » » 5 a » 900 » 4,500	
Guardie » 40 a » 720 » 28,800	
	—
Totale agenti N. 48	Totale L. 36,360
» attuale » 26	Spesa org. attuale » 15,900
	—
Aumento agenti N. 22	Aumento spesa L. 20,460
Indennità foraggio per i 22 nuovi agenti » 6,600	
	—
Aumento totale di spesa per le guardie forestali demaniali . . . L. 27,060	
	—

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Autorizzazione di una tombola a beneficio dei Regi Ospedali ed Ospizi di Lucca e dell'istituendo Ospedale comunale di Viareggio ». (N. 835).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di una tombola a beneficio dei Regi Ospedali ed Ospizi di Lucca e dell'istituendo Ospedale comunale di Viareggio ».

Prego il senatore, segretario, Arrivabene di darne lettura.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, a beneficio dei Regi Ospedali ed Ospizi di Lucca e dell'istituendo Ospedale comunale di Viareggio, una tombola telegrafica per l'ammontare di un milione di lire, con esenzione da ogni tassa erariale. Il ricavato netto sarà erogato per quattro quinti per il riordinamento edilizio del nosocomio di Lucca, e per un quinto per l'istituendo Ospedale comunale di Viareggio.

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

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

Risultato di votazione.

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

Modificazioni alla ripartizione delle spese stabilite con la legge 2 luglio 1905, e assegnazione di lire 2,000,000 per altre spese straordinarie del Ministero della marina:

Senatori votanti	107
Favorevoli	102
Contrari	5

Il Senato approva.

Modificazioni alle vigenti leggi di leva marittima:

Senatori votanti	107
Favorevoli	104
Contrari	3

Il Senato approva.

Miglioramenti economici del personale civile tecnico della Regia marina:

Senatori votanti	108
Favorevoli	103
Contrari	5

Il Senato approva.

Miglioramenti ai contabili, al personale subalterno dei guardiani di magazzino e ai disegnatori della Regia marina:

Senatori votanti	108
Favorevoli	103
Contrari	5

Il Senato approva.

Autorizzazione di spese per opere pubbliche, trasporti di fondi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1907-908 e saldo di spese residue degli esercizi precedenti:

Senatori votanti	106
Favorevoli	102
Contrari	4

Il Senato approva.

Divieto di fabbricazione, emissione e circolazione di stampe o biglietti imitanti biglietti o altri valori di Banca e di Stato:

Senatori votanti	108
Favorevoli	104
Contrari	4

Il Senato approva.

Modificazioni ai ruoli organici del personale delle dogane, dei laboratori chimici delle gabelle e per il servizio delle tasse di fabbricazione, e istruzione degli ispettori superiori delle gabelle:

Senatori votanti	111
Favorevoli	104
Contrari	7

Il Senato approva.

Spesa straordinaria di lire 80,000 per ultimare i lavori della fotografia della volta celeste, affidati al Regio osservatorio di Catania:

Senatori votanti	104
Favorevoli	93
Contrari	11

Il Senato approva.

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1907-1908 :

Senatori votanti	102
Favorevoli	90
Contrari	12

Il Senato approva.

Separazione del comune di San Nicola la Strada dal mandamento di Marcianise ed aggregazione al mandamento di Caserta:

Senatori votanti	101
Favorevoli	78
Contrari	23

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani :

ALLE ORE 14

Riunione degli Uffici.

ALLE ORE 15 — SEDUTA PUBBLICA.

I. Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori (N. CXXXIII - *Documenti*).

II. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Concessione e costruzione di ferrovie (Numero 867);

Modificazioni al testo unico delle leggi sul servizio telefonico, ed aggiunte alle leggi 24 marzo 1907, n. 111 e 15 luglio 1907, n. 506 (N. 879);

Maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura,

industria e commercio per l'insegnamento industriale e commerciale (N. 899);

Spesa addizionale per la costruzione dell'edificio ad uso di dogana al confine del Ponte di Ribellasca (Novara) (N. 902);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 878);

Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia) durante l'esercizio finanziario 1908-1909 (N. 905);

Modificazioni agli organici del personale forestale (N. 826);

Autorizzazione di una tombola a beneficio dei RR. ospedali ed ospizi di Lucca e dell'istituendo ospedale comunale di Viareggio (N. 835);

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale di Barletta (N. 848);

Separazione del comune di Cellere dal mandamento di Toscanella e sua aggregazione a quella di Valentano (N. 774);

Approvazione della convenzione stipulata tra il Governo ed il municipio di Napoli, l'8 febbraio 1908, per completare le opere di risanamento della città di Napoli, ed altri provvedimenti a favore di quel comune (N. 898 - *urgenza*);

Concessione al comune di Bologna della facoltà di valersi delle disposizioni contenute negli articoli 12 e 13 (3°, 4° e 5° capoverso) della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per alcune opere di risanamento (N. 909 - *urgenza*);

Devoluzione a favore delle provincie di Cuneo, Napoli, Massa e Torino delle somme dovute dallo Stato per la ritardata attivazione del nuovo Catasto (N. 887);

Maggiore assegnazione di lire 5,500,000 al capitolo n. 115 « Soprassoldo, trasporto ed altre spese per le truppe comandate in servizio speciale di sicurezza pubblica e indennità ai Reali carabinieri » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 900);

Esenzione dalle imposte fondiari delle case dei contadini nelle provincie meridionali, nella Sicilia e nella Sardegna (N. 906 - *urgenza*);

Provvedimenti relativi alla Banca autonoma di credito minerario per la Sicilia (N. 898);

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 LUGLIO 1908

Proroga delle disposizioni contenute nella legge 19 dicembre 1901, n. 511, relative al conto corrente fra il Ministero del tesoro e l'Amministrazione militare (N. 917 - *urgenza*);

Autorizzazione per la spesa straordinaria di lire 1,000,000 dipendente dalla definizione di una causa del comune di Napoli relativa a lavori eseguiti nel 1868 per la frana del monte Echia a Pizzofalcone (N. 904);

Spese militari fino al 30 giugno 1917 (N.903).
La seduta è sciolta (ore 18.30).

Licenziato per la stampa l' 8 luglio 1908 (ore 12).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.

