

CXIV.

TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1896

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Il presidente comunica una lettera del presidente del Consiglio che invita il Senato a farsi rappresentare ai funerali da celebrarsi al Pantheon nel gennaio 1897 in memoria del Gran Re — Si approva la proposta del presidente che il Senato sia rappresentato dall'Ufficio di presidenza e da una Commissione speciale composta di nove senatori e due supplenti — Si estraggono a sorte i nomi dei senatori che comporranno tale Commissione — Il presidente comunica un messaggio del presidente della Camera dei deputati, che trasmette i seguenti progetti di legge: 1. Tombola a favore dell'Opera pia Protettorato di S. Giuseppe; 2. Assegno ai veterani contemplati dalla legge 28 giugno 1891, n. 351; 3. Autorizzazione di una lotteria a favore di vari Istituti di beneficenza in Torino — Si trasmettono agli Uffici — Si accorda un congedo al senatore Teti — Il ministro dei lavori pubblici presenta un disegno di legge relativo alle Casse pensioni ferroviarie — Si trasmette agli Uffici — Presenta pure altro progetto sulle Casse patrimoniali — Trasmettesi allo stesso Ufficio che ebbe altra volta ad esaminare analogo progetto — Discutesi il progetto di legge: « Assegno annuo di un milione di lire a favore di S. A. R. il Principe ereditario » (n. 245) — Parla il ministro guardasigilli ed il Senato approva una proposta del relatore senatore Finali — Si approvano i due articoli del progetto — Senza discussione si approvano gli articoli del progetto di legge: « Modificazioni alla legge sullo stato degli ufficiali per i corpi militari della regia marina e computo di anzianità di grado per l'avanzamento in caso di disponibilità o aspettativa » (n. 238) — Discutesi il progetto di legge: « Proroga dei regi decreti 6 novembre 1894, nn. 503, 504, 505 e 507, per modificazioni alle leggi sull'ordinamento dell'esercito, sulla circoscrizione territoriale e sugli stipendi ed assegni fissi del regio esercito » (n. 241) — Parlano il relatore senatore Serafini ed il ministro della guerra — Rinviarsi allo scrutinio segreto l'articolo unico del progetto — Si rinvia pure allo scrutinio segreto l'articolo unico del progetto di legge: « Proroga del termine per il ritiro dalla circolazione dei buoni agrari » (n. 237) — Si discute il progetto di legge: « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche » (n. 38-C) — Senza discussione si approvano i primi 38 articoli — All'art. 39 parlano i senatori Calciati, Finali, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Si approvano, senza discussione gli articoli successivi — Il ministro delle finanze presenta un progetto per « Approvazione d'una convenzione col municipio di Cagliari » — Trasmettesi alla Commissione permanente di finanze — Si discute il progetto di legge « Trattato ed atti di concessione per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione » (n. 227) — Parla il senatore Gadda — Il ministro delle finanze presenta un progetto per « Modificazioni alle leggi sulla riscossione delle imposte dirette » — Trasmettesi alla Commissione di finanze — Si riprende la discussione del progetto di legge n. 227 e parlano nella discussione generale i senatori Sprovieri, Primerano, il ministro della guerra e quello dei lavori pubblici, nonchè il relatore senatore Saracco — Il presidente

LEGISLATURA XIX — 1^a SESSIONE 1895-96 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1896

dichiara chiusa la discussione generale — Si approvano senza discussione i primi quattro articoli — All'art. 5 il senatore Chiala d'accordo col senatore Di Sambuy propone un ordine del giorno, accettato dal ministro dei lavori pubblici ed approvato dal Senato, dopo osservazioni del senatore Gadda e del relatore senatore Saracco — Si approva l'art. 5 — Si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge discussi oggi e risultano tutti approvati — Il presidente comunica i nomi dei senatori chiamati a comporre la Commissione speciale per l'esame del progetto di Codice penale militare — Avverte che nella tornata di domani si proclamerà l'esito della votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario alla Cassa depositi e prestiti.

La seduta è aperta alle 15 e 25.

Sono presenti i ministri di grazia e giustizia, dei lavori pubblici, della marina, della guerra, degli esteri e di agricoltura, industria e commercio.

Il senatore, segretario, DI SAN GIUSEPPE legge il processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Comunicazioni.

PRESIDENTE. È pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:

« Roma, 19 dicembre 1896.

« Nel venturo mese di gennaio, come di consueto, saranno celebrati nel Pantheon i solenni funerali per il Re Vittorio Emanuele, in occasione del XIX anniversario della sua morte.

« All'E. V. porgo preghiera voler provvedere che una Deputazione del Senato rappresenti l'Assemblea vitalizia alla mestissima cerimonia.

« Con profondo ossequio

« Il ministro

« Firmato: DI RUDINI ».

Propongo che a questa cerimonia il Senato sia rappresentato dall'Ufficio di Presidenza e da una Commissione speciale composta di nove membri e due supplenti: domando se questa proposta è approvata.

Chi approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Estraggo a sorte i nomi dei membri di questa Commissione

Essi sono i signori senatori: Pallavicini, Boncompagni-Ottoboni, Calenda, Andrea, Cerruti, De Cesare, Vitelleschi, Mezzacapo, Mongilli e D'Anna, membri effettivi; Supplenti: Todaro e Scelsi.

Comunicazione di due messaggi del presidente della Camera dei deputati coi quali trasmette tre progetti di legge.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera in data 19 dicembre 1896:

« Il sottoscritto ha l'onore di trasmettere a S. E. il presidente del Senato del Regno i seguenti disegni di legge, d'iniziativa della Camera dei deputati, approvati nella seduta del 20 dicembre 1896, con preghiera di volerli sottoporre all'esame di codesto ramo del Parlamento:

« 1. Tombola a favore dell'Opera pia Protettorato di S. Giuseppe;

« 2. Assegno ai veterani contemplati dalla legge 28 giugno 1891, n. 351.

« Il presidente della Camera dei deputati
« T. VILLA ».

Un altro messaggio è giunto oggi dal presidente della Camera dei deputati, ne do lettura:

« Roma, 20 dicembre 1896.

« Il sottoscritto ha l'onore di trasmettere a S. E. il presidente del Senato del Regno il disegno di legge per « Autorizzazione di una lotteria a favore di vari Istituti di beneficenza in Torino », d'iniziativa della Camera dei deputati, approvato nella seduta del 20 dicembre 1896, con preghiera di volerlo sottoporre all'esame di codesto ramo del Parlamento.

« Il presidente della Camera dei deputati
« T. VILLA ».

Do atto al presidente della Camera della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti agli Uffici per il loro esame.

Congedo.

Il signor senatore Teti chiede un congedo di dieci giorni.

Se non vi sono obiezioni questo congedo s' intenderà accordato.

Presentazione di progetti di legge.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Dò-mando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato due progetti di legge già votati dalla Camera elettiva. Il primo per « Provvedimenti sulle Casse pensioni di soccorso ferroviarie ».

L'altro è il progetto per « Provvedimenti per le Casse patrimoniali ».

Per quest'ultimo progetto chiederei al Senato che volesse mandarlo allo stesso Ufficio centrale che già era stato nominato nello scorso estate per esaminare il progetto di legge: « Lavori e provviste per 47 milioni ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi due progetti di legge.

Il primo, quello cioè per provvedimenti sulle Casse pensioni di soccorso ferroviarie, sarà trasmesso agli Uffici pel relativo esame.

Quanto al secondo progetto di legge, il signor ministro dei lavori pubblici prega il Senato di volerne deferire l'esame allo stesso Ufficio centrale che nell'estate scorsa era stato incaricato dell'esame di un altro disegno di legge, riferentesi allo stesso argomento.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Discussione del seguente progetto di legge: « Assegno annuo di un milione di lire a favore di S. A. R. il Principe ereditario » (N. 245).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto: « Assegno annuo di un milione di lire a favore di S. A. R. il Principe ereditario ».

Prego i signori segretari di dare lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge: (V. Stampato n. 245).

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

Ha facoltà di parlare l'onor. ministro guardasigilli.

COSTA, *ministro di grazia e giustizia*. A nome del presidente del Consiglio, trattenuto dalla discussione importante che oggi si svolge alla Camera dei deputati, ho l'onore di dichiarare al Senato che il Governo è sommamente grato di potere, d'ordine del Re, dichiarare che S. M. non volendo che questa legge porti un nuovo aggravio al bilancio, ha deciso di versare annualmente al Tesoro una somma eguale a quella che dovrà essere corrisposta a Sua Altezza Reale il Principe ereditario. (*Vive e generali approvazioni*).

PRESIDENTE. Do lettura di una proposta che la Commissione permanente di finanze fa al Senato intorno a questo argomento, e che si trova nella relazione della stessa Commissione.

« Dell'atto generoso, al quale alludeva testè l'onorevole ministro guardasigilli, noi preghiamo il nostro presidente di esprimere a S. M. il Re la nostra grata riconoscenza, interprete di quella della nazione, mentre proponiamo l'approvazione del progetto di legge ». (*Approvazioni generali*).

Nessuno chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Pongo ai voti la proposta da me testè letta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Io mi farò un dovere di compiere immediatamente l'onorevole incarico che il Senato mi ha voluto affidare.

Verremo ora alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

L'assegno annuo previsto dallo articolo 21 dello Statuto del Regno è stabilito in favore di S. A. R. Vittorio Emanuele principe di Napoli in un milione di lire, a cominciare dal 1° gennaio 1897.

(Approvato).

Art. 2.

Questa somma sarà pagata per dodicesimi e in anticipazione di mese in mese alla persona che sarà delegata da S. A. R. il Principe.

(Approvato).

Art. 3.

Nel bilancio passivo del Ministero del Tesoro sarà aperto un capitolo apposito con la denominazione « Assegnamento a S. A. R. il Principe ereditario Vittorio Emanuele di Savoia ».
(Approvato).

Questo progetto di legge si voterà più tardi a scrutinio segreto.

Approvazione del progetto di legge: « Modificazioni alla legge sullo stato degli ufficiali per i Corpi militari della R. Marina e computo di anzianità di grado per l'avanzamento in caso di disponibilità o aspettativa » (N. 238).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Modificazioni alla legge sullo stato degli ufficiali per i Corpi militari della R. Marina e computo di anzianità di grado per l'avanzamento in caso di disponibilità o aspettativa ».

Prego si dia lettura del progetto di legge.
Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge: (V. Stampato n. 238)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Nel computo di anzianità per l'avanzamento si deve dedurre:

1. Il tempo durante il quale l'ufficiale sia stato detenuto per condanna penale o sospeso dalle sue funzioni per effetto della legge penale, se questo tempo superi un mese;

2. Il tempo durante il quale l'ufficiale è detenuto in attesa di un giudizio seguito da condanna a pena di detenzione maggiore di un mese;

3. Il tempo trascorso in aspettativa per sospensione dall'impiego;

4. Il tempo che l'ufficiale trascorse in aspettativa per motivi constatati di famiglia, o per infermità temporarie non provenienti dal servizio, dopo che in una o più volte, e rimanendo nello stesso grado, abbia già passato un anno in tale posizione per l'uno o per l'al-

tro dei suddetti motivi. La durata dell'aspettativa per constatati motivi di famiglia o per infermità temporarie non provenienti dal servizio, sarà fissata col decreto, da cui sono determinate.

(Approvato).

Art. 2.

Il tempo trascorso in disponibilità o in aspettativa per ragioni diverse da quelle specificate nell'articolo precedente è computato come in servizio effettivo rispetto all'anzianità di grado e all'avanzamento. Durante la disponibilità o l'aspettativa non si può però conseguire promozione.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato più tardi a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Proroga dei regi decreti 6 novembre 1894, n. 503, 504, 505 e 507, per modificazioni alle leggi sull'ordinamento dell'esercito, sulla circoscrizione territoriale e sugli stipendi ed assegni fissi del regio esercito » (N. 241).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Proroga dei regi decreti 6 novembre 1894, n. 503, 504, 505 e 507 per modificazioni alle leggi sull'ordinamento dell'esercito, sulla circoscrizione territoriale e sugli stipendi ed assegni fissi del regio esercito ».

Si dà lettura del progetto di legge.

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

Articolo unico.

I decreti-legge 6 novembre 1894, n. 503, 504, 505 e 507, già prorogati con Regio decreto 30 giugno 1896 al 1° gennaio 1897, saranno considerati in vigore fino al giorno in cui sarà promulgata la legge del nuovo ordinamento dell'esercito, ma non oltre il 30 giugno 1897.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SERAFINI, *relatore*. D'accordo coi miei colleghi dell'Ufficio centrale debbo fare una domanda al signor ministro in proposito

all'applicazione di questi regi decreti, che veramente comprendono quasi tutto l'ordinamento dell'esercito.

L'Ufficio centrale ritiene che il ministro in attesa dell'approvazione della legge sull'ordinamento dell'esercito, non applicherà ulteriormente le disposizioni di essi decreti.

Ad ogni modo l'Ufficio centrale desidera di sentire al riguardo il parere del signor ministro della guerra.

PELLOUX, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLOUX, *ministro della guerra*. L'Ufficio centrale domanda che il ministro non applichi ulteriormente questi decreti.

Io devo dichiarare che questi decreti li ho trovati in parte attuati e in parte no, e non ho cambiato nulla di quello che ho trovato dal luglio ad oggi.

Ma, intendiamoci: non posso ritornare indietro su quello che già è attuato, perchè è talmente scompigliato quest'ordinamento dell'esercito, colle leggi precedenti, coi decreti-legge, colle proroghe, che se dovessi tornare indietro non saprei davvero come fare.

Quindi resta bene inteso che non tocco niente all'ordinamento dell'esercito; quello che ho trovato fatto conservo, ed ho presentato il progetto di legge attuale in questo senso, cioè dicendo: « fintantochè non sia approvato un ordinamento definitivo », perchè, ripeto, altrimenti non avremmo nessuna base per il nostro ordinamento, e saremmo nella massima confusione.

Aggiungo poi che anche con questi decreti abbiamo molte difficoltà colla Corte dei conti, la quale ha, bisogna dirlo schiettamente, tutte le ragioni del mondo.

Noi, per esempio, abbiamo il bilancio 1896-97 fatto senza i distretti militari, e comprende invece i circoli di reclutamento.

Io invece ho conservato i distretti, ed appena arrivato al Ministero mi sono rivolto alla Corte dei conti ed ho detto che se non mi passava le spese pei distretti non avrei potuto andare avanti, e la Corte gentilmente ha acconsentito, ma alla condizione che si ritorni il più presto possibile ad un ordinamento regolare e legale. Alla Corte dei conti ho dichiarato che prendevo quell'impegno. Ed infatti il primo giorno

che si è aperta la Camera dei deputati, ho presentato un disegno di legge a quello scopo, il quale si trova ora allo stato di relazione presso l'altro ramo del Parlamento.

La Commissione parlamentare con una sollecitudine veramente ammirevole ha presentato la sua relazione in breve tempo; ma come sanno tutti lor signori, alla Camera dei deputati sono in corso in questo momento tali discussioni, che era evidentemente un assurdo quasi per parte mia di sperare che l'ordinamento militare potesse venire in discussione alla Camera, tanto meno poi al Senato prima delle vacanze parlamentari. Siccome questi decreti erano prorogati fino al 1° gennaio 1897, se non interveniva una proposta regolare, come è precisamente questa, al 1° gennaio 1897 ci saremmo trovati assolutamente senza nulla!

Quindi posso assicurare l'Ufficio centrale che quello che desidera di sapere è già nelle mie intenzioni, come del resto lo prova quello che ho fatto dal luglio fino ad oggi.

I decreti rimangono come furono, come un testo di base. Una parte, ripeto, sono già applicati, e su questa non cambio nulla; ma certamente io non vado oltre nell'applicazione del rimanente, e non farò nulla fino a tanto che non sia approvato nei due rami del Parlamento il nuovo ordinamento definitivo.

Con questo spero di avere soddisfatto l'Ufficio centrale.

Senatore SERAFINI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI, *relatore*. A nome dell'Ufficio centrale ringrazio il signor ministro della guerra delle spiegazioni che ci ha date, delle quali sono persuaso che anche il Senato sarà rimasto soddisfatto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola dichiaro chiusa la discussione; e trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo si voterà poi a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga del termine per il ritiro dalla circolazione dei buoni agrari » (N. 237).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Proroga del termine per il ritiro dalla circolazione dei buoni agrari ».

Si dà lettura del progetto di legge.
Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge:

Articolo unico.

I buoni agrari, emessi dagli Istituti costituiti in conformità della legge 21 giugno 1869, che autorizza la formazione di Società ed Istituti di credito agrario, cesseranno di aver corso col 31 dicembre 1901. Quelli che non saranno presentati al cambio entro il 31 dicembre 1911, saranno prescritti a favore dell'Istituto emittente.

Sino al 31 dicembre 1901 gli Istituti predetti potranno fare le operazioni e valersi di tutte le disposizioni contenute nella legge predetta, che per essi soltanto continuerà ad aver vigore per il detto periodo di tempo.

La circolazione dei buoni non potrà eccedere l'ammontare che sarà determinato da nuovo accertamento da farsi il 31 dicembre 1896.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, la discussione è chiusa. Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, si voterà poi a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche » (N. 38-C).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sulle tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge: (V. Stampato N. 38-C).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

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

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

TITOLO I.

Tramvie a trazione meccanica.

Art. 1.

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà avere durata maggiore di anni sessanta.

All'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede con decreto reale, sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori.

(Approvato).

Art. 2.

Le tramvie dovranno avere la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna in brevi tratti del percorso qualche parziale deviazione.

Il binario sarà collocato al livello del suolo stradale, in modo da recar il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di arghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente, sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza fosse inferiore a quattro metri, si dovrà ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tramvia dovrà, salvo casi eccezionali, riconosciuti dal Governo, distare non meno di ottanta centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1.20 di altezza sul piano stradale.

(Approvato).

Art. 3.

Ultimati i lavori, si procederà al relativo collaudo in concorso di un rappresentante del Governo prima dell'apertura al pubblico esercizio della tramvia o di qualche tronco di essa.

(Approvato).

Art. 4.

L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degli impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata al Governo, e dovrà ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio, ovvero prima di applicarli se trattasi di innovazioni durante l'esercizio stesso.

(Approvato).

Art. 5.

Tutte le stazioni delle tramvie a trazione meccanica e le fermate che saranno indicate

dall'autorità prefettizia dovranno essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico e fornite degli apparecchi necessari pel regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre nei punti della linea che saranno determinati dal prefetto, il concessionario dovrà applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dal prefetto stesso, sentiti i funzionari tecnici governativi.

(Approvato).

Art. 6.

La velocità massima dei treni nei vari punti del percorso di una tramvia sarà determinata dal prefetto sentiti i funzionari tecnici governativi, non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i trenta chilometri all'ora, quando i treni siano muniti di freni continui; altrimenti essa non potrà superare i venti chilometri.

Dal prefetto, sentiti i funzionari tecnici governativi, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nei tratti a forti discese, nelle curve e nei punti pericolosi, nelle traverse degli abitati e nelle ore notturne, in modo da assicurare la incolumità delle persone e la pronta fermata del treno.

(Approvato).

Art. 7.

La composizione massima dei treni, la dotazione minima di personale di servizio per ogni treno e per la custodia e sicurezza della linea, il minimo intervallo fra i treni che si succedono, saranno determinati dal prefetto, sentiti i funzionari tecnici governativi, tenendo conto delle condizioni di andamento altimetrico e planimetrico della via.

(Approvato).

Art. 8.

L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali potranno pur essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione si intenderà implicitamente data dopo trascorsi quindici giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che il prefetto abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

Quanto ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso in tempo utile con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione al prefetto, il cui silenzio equivarrà ad approvazione.

(Approvato).

Art. 9.

Quando trattisi di linee tramviarie percorrenti il territorio di diverse provincie, le disposizioni dei precedenti articoli 6, 7 e 8 sono prese d'accordo dai rispettivi prefetti; e in caso di dissenso dei medesimi, decide il ministro dei lavori pubblici.

L'approvazione degli orari, di che all'art. 8 compete al prefetto della provincia, nella quale ha sede la direzione dell'esercizio della linea tramviaria.

(Approvato).

Art. 10.

Le tariffe massime dei trasporti saranno fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento dovrà pure essere approvato dal medesimo.

(Approvato).

Art. 11.

La sorveglianza dell'esercizio per quanto riguarda la pubblica sicurezza spetta all'autorità governativa, e verrà disciplinata con apposito regolamento.

È in facoltà del Governo, per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada, e qualora non si provveda, potrà anche revocare ogni autorizzazione.

(Approvato).

Art. 12.

Le tramvie andranno soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, in una misura non eccedente lire venti al chilometro, da versarsi nelle casse dello Stato, quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

Quanto alle tramvie esistenti, il contributo per ciascuna di esse, nel limite sovraccennato, sarà stabilito dal Governo.

(Approvato).

TITOLO II.

Ferrovie economiche.

Art. 13.

Le ferrovie economiche verranno concesse per decreto reale sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

Esse debbono essere stabilite in sede propria, salvo i casi in cui sia ritenuto opportuno dal Governo concedere parte del percorso sopra strade ordinarie, con sede separata.

Nel caso di ponti o viadotti che non rendessero possibile tale sede separata, si dovranno adottare le norme degli articoli 2 e 6 della presente legge.

(Approvato).

Art. 14.

Le concessioni di ferrovie economiche non potranno essere fatte per un periodo di tempo eccedente i settant'anni.

(Approvato).

Art. 15.

Lo Stato potrà concorrere nelle spese di costruzione e di esercizio delle ferrovie economiche, per la parte di esse costruita in sede propria, con sovvenzioni chilometriche, da concedersi con le norme e coi criteri di cui nelle leggi 25 luglio 1887, n. 4785, e 30 giugno 1889, n. 6183, tenuto conto per riguardo alla misura delle sovvenzioni predette, delle agevolanze consentite dalla presente legge a favore dei concessionari.

(Approvato).

Art. 16.

Nell'atto di concessione saranno determinati, sopra proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile, di cui dovrà essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitoli verranno stabiliti per ciascun caso la velocità massima e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni valedoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

Nell'atto di concessione saranno altresì stabilite le tariffe massime per trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

(Approvato).

Art. 17.

Compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio si potranno ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binari, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso di stazione di fabbricati privati.

(Approvato).

Art. 18.

L'armamento dovrà esser tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui si intenda stabilire un servizio comune.

(Approvato).

Art. 19.

Il concessionario avrà l'obbligo di provvedere al numero di agenti necessario alla conservazione ed alla sorveglianza della strada, in modo da assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali che verranno adottati.

(Approvato).

Art. 20.

Per le ferrovie economiche, nei tratti in sede propria, non vi sarà obbligo della separazione delle proprietà laterali con chiusure stabili o permanenti, ad eccezione dei tratti attraversanti località ove è bestiame vagante; e nei luoghi molto frequentati e pericolosi, nei quali la velocità massima dei treni non deve mai oltrepassare i trentacinque chilometri all'ora.

(Approvato.)

Art. 21.

Lungo i tratti di ferrovie in sede propria per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona

manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette o garette di ricovero per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

Potranno pure permettersi, là dove, a giudizio dei funzionari tecnici governativi, non si presenti alcun pericolo, la chiusura dei passaggi a livello mediante barriere manovrate a distanza; l'impianto di passaggi privati e pedonali; chiusi e manovrati dagli utenti sotto la loro responsabilità, ed anche la semplice apposizione di tabelle d'avviso ai passaggi poco frequenti, limitando in questo caso la velocità come all'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 22.

Quando la velocità dei treni non oltrepassi i trentacinque chilometri all'ora; la distanza dalle case o dalle capanne di legno o di paglia potrà essere ridotta a soli dieci metri.

(Approvato).

Art. 23.

Le domande di concessione, i progetti e i capitoli per le ferrovie aventi qualche tratto sopra strade ordinarie, come all'art. 13, dovranno essere accompagnati dall'approvazione e dal consenso dell'ente proprietario della strada stessa.

Le modificazioni che venissero arretrate andranno pure soggette all'approvazione dell'ente medesimo per quanto lo concerna.

Al collaudo della linea interverrà un delegato dell'ente proprietario della strada.

(Approvato).

Art. 24.

Sarà obbligo del concessionario di una ferrovia, avente qualche tratto su strada ordinaria, di provvedere a tutte le spese di adattamento o di sistemazione della strada medesima, che si rendano necessarie durante o dopo la costruzione della ferrovia e per effetto della medesima, non che di provvedere al ripristino, alla scadenza della concessione, quando non siasi altrimenti pattuito.

(Approvato).

Art. 25.

Alla scadenza della concessione e per i tratti sulla strada ordinaria, l'ente proprietario della medesima subentrerà al concessionario coi diritti medesimi che spettano allo Stato per le ferrovie in sede propria.

Ove vi siano più enti interessati, dovranno preventivamente decidere se intendono costituirsi in consorzio con le norme della legge 29 giugno 1873, n. 1475, per conservare la ferrovia, oppure richiedere il ripristino della strada di cui era stata concessa l'occupazione: nel primo caso il Governo rappresenterà nel consorzio quei tratti di strade proprie o di ferrovia in sede propria che verranno a lui devoluti.

(Approvato).

Art. 26.

Alla scadenza del contratto il concessionario non potrà alienare il materiale mobile, né gli attrezzi e le provviste, che dopo aver fatto la riconsegna della strada agli enti proprietari della medesima.

(Approvato).

Art. 27.

Le facoltà e i diritti consentiti allo Stato dagli articoli 250 e 251 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, s'intenderanno estesi anche agli enti proprietari dei tratti di strade occupati con ferrovie economiche.

(Approvato).

Art. 28.

Nel caso di decadenza del concessionario, il Governo dovrà preventivamente interpellare gli enti proprietari delle strade ordinarie, se intendano che abbiano corso le pratiche di cui agli articoli 253 e seguenti della citata legge.

Qualora gli enti predetti si pronunzino per la continuazione ed ultimazione delle opere, è fatta facoltà al Governo di deliberare la nuova concessione per mezzo di licitazione o trattativa privata, semprechè sia andato deserto il primo incanto.

Nel caso che gli enti predetti decidano il ripristino della strada ordinaria, esso dovrà eseguirsi a tutto carico e spesa del concessionario decaduto. In verun caso il concessionario decaduto avrà diritto a chiedere corrispettivo

o indennità per le opere eseguite o provviste fatte, sia sui tratti in sede propria, sia su quelli percorrenti le strade ordinarie.

(Approvato).

Art. 29.

Nel caso di riscatto da parte dello Stato di una ferrovia avente qualche tratto sopra strada ordinaria, il medesimo subentrerà al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

(Approvato).

Art. 30.

Per le ferrovie su strade ordinarie potranno, con decreto reale, sentiti il Comitato superiore delle strade ferrate ed il Consiglio di Stato, essere delegate alle Amministrazioni provinciali alcune delle funzioni di vigilanza e di riscontro, che per legge competono al Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 31.

La zona libera per il carreggio nei tratti di strade ordinarie da occuparsi con una ferrovia economica, dovrà avere una larghezza non inferiore a metri cinque.

(Approvato).

Art. 32.

La zona predetta sarà separata da quella riservata alla ferrovia nei modi che verranno determinati nell'atto di concessione (siepe, steccinata, muro), tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata, salvo le eccezioni di cui all'art. 13.

(Approvato).

Art. 33.

Per i tratti di ferrovie stabiliti sopra strade ordinarie, il limite massimo della velocità assoluta dei treni non potrà oltrepassare i trenta chilometri all'ora.

A traverso gli abitati, nei passaggi a livello e nei tratti comuni con la via carreggiabile, si applicheranno norme speciali di sicurezza, col procedimento prescritto per le tramvie a trazione meccanica.

(Approvato).

Art. 34.

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

(Approvato).

Art. 35.

Sulla sede propria, e nelle dipendenze delle ferrovie economiche, è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci, le traversate a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenute aperte ed i passaggi privati e pedonali; e di introdursi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della sicurezza pubblica e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato, che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure di precauzione.

(Approvato).

Art. 36.

Ai prodotti di quei treni viaggiatori che l'esercente organizzasse con l'annuenza del Governo per servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza, esclusivamente composti di vetture della classe inferiore, con velocità di corsa non eccedente trenta chilometri all'ora e con modalità speciali di servizio, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, sarà applicata quella per i trasporti a piccola velocità.

(Approvato).

Art. 37.

È fatta facoltà al Governo di accordare a ferrovie economiche già esistenti e ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto o in parte delle norme d'impianto e d'esercizio, ed altre facilitazioni ammesse colla presente legge.

(Approvato).

TITOLO III.

Disposizioni comuni e transitorie.

Art. 38.

Le domande di concessione per le ferrovie economiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica, dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 244 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248.

Per le ferrovie economiche che dovranno stabilirsi, e per qualche tratto, sopra strade ordinarie, e per le tramvie, sarà da fornire la prova che sia stato accordato il consenso dell'ente proprietario della strada, presentando l'atto di concessione del suolo stradale.

Quando le strade da occupare da una ferrovia economica, o da una tramvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei Consorzi con le norme fissate dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475.

Le provincie, i comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche, e alle tramvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio; ferma l'osservanza dell'art. 2 della legge 23 luglio 1894, n. 340; al disposto del quale articolo potrà essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

(Approvato).

Art. 39.

Le tramvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche non potranno essere esercitate dalle provincie, dai comuni e corpi morali o Consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata.

Senatore CALCIATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CALCIATI. Io sono stato assieme coi membri dell'Ufficio centrale favorevolissimo a tutto il progetto di legge e anche a questo articolo, ma siccome è noto che parecchie tramvie nelle loro condizioni economiche trovansi talmente a disagio che agli azionisti non rendono

nemmeno il due per cento del capitale impiegato, risparmio al Senato di accennarne i nomi, così è accaduto già il caso che in qualche provincia le società tramviarie hanno minacciato di abbandonare l'esercizio, ed allora esso cadrebbe naturalmente sulle spalle delle provincie e comuni.

Forse il mio dubbio non avrà tutta la ragione di essere; ad ogni modo credo che non sarà inutile una dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

In cotesto caso le provincie o comuni non farebbero che eseguire un loro dovere, quello di continuare un servizio pubblico perchè non resti interrotto ed allora sarebbe utile una dichiarazione che ciò che è detto nell'articolo 39 non sia intero nel senso, che nei casi da me accennati sia vietato alle provincie e comuni di esercitarle almeno provvisoriamente.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Questo articolo è stato votato tal quale dal Senato nell'ultima discussione, ed io l'ho difeso tale e quale alla Camera; anzi non ebbi necessità di difenderlo, perchè non fu attaccato.

Comprendo la domanda del senatore Calciati e mi affretto a dire chiaramente il mio pensiero.

Si può verificare il caso eccezionale in cui l'ente proprietario di una tramvia l'abbandoni, ed in questo caso si potranno adottare provvedimenti temporanei, che escano anche dalle disposizioni tassative di questa legge, ma ciò sempre in via provvisoria.

Gli enti morali, provincie o comuni, per impedire la sospensione dell'esercizio di una tramvia, lo potranno continuare per loro conto fino a che non si trovi una nuova impresa che lo assuma.

Siamo qui in tema di quegli atti d'imperio, che stanno al di fuori della legge scritta; ma però mantengo integro il principio, che in via normale, come sancisce l'articolo in discussione, comuni e provincie non debbano e non possano farsi esercenti di tramvie.

Tale è il mio pensiero.

Senatore CALCIATI. Ringrazio l'onorevole ministro e sono pienamente soddisfatto delle sue dichiarazioni.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale si associa interamente alle idee espresse dall'onor. ministro dei lavori pubblici; e precisamente nelle sue dichiarazioni, si trova capitale ragione di mantenere com'è l'articolo, perchè non possa mai sorgere il dubbio che abbandonato da una società l'esercizio di una tramvia, debba l'esercizio stesso andare a carico dei comuni o delle provincie.

In una provincia alla mia finitima è stato appunto abbandonato un tratto di tramvia; mi pare da Lugo a Massa Lombarda, perchè l'esercente non ne ha trovato il suo tornaconto.

Il binario è rimasto là inoperoso; ma nessuno pretese o pretende che i comuni o la provincia assumano l'esercizio.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Se per disgrazia si verificasse un altro caso simile, stimo che si possa ammettere che il comune o la provincia interessati intervengano a continuare l'esercizio per qualche tempo, finchè non si trovi un esercente. Ma ciò non potrà mai divenire un fatto normale. Se veramente l'esercizio è perdente, in modo che nessuno lo voglia assumere, accadrà quel che è accaduto per quel tratto, di cui ha parlato l'onorevole Finali.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 39.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 40.

Gli enti proprietari della strada da occuparsi per l'impianto delle ferrovie economiche o delle tramvie a trazione meccanica, dovranno esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e potranno anche pretendere il pagamento di un canone, od una compartecipazione ai prodotti.

(Approvato).

Art. 41.

Alle tramvie a trazione meccanica, ed alle ferrovie economiche, qualunque ne sia il tipo,

è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

(Approvato).

Art. 42.

I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie e gli esercenti delle tramvie a trazione meccanica non potranno pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e dovranno, al bisogno, rimuovere il binario.

Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, e per le tramvie fino a metri 0.50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, ed a contribuire proporzionalmente alla spesa per lo sgombrò della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

(Approvato).

Art. 43.

In caso che altri concessionari di ferrovie o di tramvie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, potrà il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

È riservata all'Amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a livello fra diverse ferrovie o tramvie, e di stabilirne le condizioni.

(Approvato).

Art. 44.

Gli agenti delle tramvie e delle ferrovie economiche su strade ordinarie sono equiparati ad agenti di polizia stradale allo scopo di far osservare le prescrizioni di polizia stradale nei tratti di via ordinaria percorsi dalle tramvie e ferrovie economiche.

(Approvato).

Art. 45.

I concessionari di ferrovie economiche e di tramvie saranno obbligati al trasporto e scambio

gratuito delle corrispondenze postali, ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale delle Amministrazioni delle poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

Lo stesso obbligo avranno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco fino a tre chilogrammi, e di centesimi dodici per pacco da tre a cinque chilogrammi. Quando sia aumentato il limite massimo del peso attualmente ammesso per i pacchi postali, detto corrispettivo sarà aumentato di centesimi due per ogni chilogrammo in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti.

(Approvato).

Art. 46.

Tutte le tramvie a trazione meccanica esistenti o concesse all'atto della promulgazione della presente legge cadranno sotto la osservanza delle disposizioni in essa contenute, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni.

I concessionari dovranno sottoporre le loro tariffe vigenti all'approvazione del proprietario della strada e dichiarare, entro un anno, se intendono che le loro linee sieno considerate quali tramvie, o classificate fra le ferrovie economiche rispettando i diritti acquisiti.

Questa classificazione avrà luogo in seguito ad una visita di appositi delegati del Governo ed inteso il Comitato superiore delle strade ferrate: e sarà seguita dalla stipulazione di speciale atto a modificazione della concessione esistente.

Spirato il termine di un anno, senza che il concessionario abbia fatto l'opzione, il Governo provvederà d'ufficio alla classificazione delle tramvie a trazione meccanica nei modi indicati nel paragrafo precedente.

Nello stesso termine e cogli stessi procedimenti i concessionari di ferrovie pubbliche potranno chiedere che queste siano classificate tra le economiche.

(Approvato).

Art. 47.

Per le tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche contemplate nella presente

legge rimangono in vigore, per quanto sieno ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni della legge 20 marzo 1865, n. 2248.

(Approvato).

PRESIDENTE. Anche questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto

Presentazione di un progetto di legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge: « Approvazione di una convenzione col municipio di Cagliari ».

Siccome si tratta di cosa urgente e che si riferisce al bilancio, trattandosi della esecuzione di un giudicato, pregherei il Senato di volerne deferire l'esame alla Commissione permanente di finanze.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di un progetto di legge per « Approvazione di una convenzione col municipio di Cagliari ».

Il signor ministro prega il Senato d'incaricare dell'esame di questo progetto di legge la Commissione permanente di finanze.

Pongo ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Discussione del progetto di legge: « Trattato ed atti di concessione per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione » (N. 227).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione del progetto di legge: « Trattato ed atti di concessione per la costruzione di una ferrovia attraverso il Sempione ».

Prego di dar lettura del disegno di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge: (V. Stampato N. 227).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale e do facoltà di parlare al signor senatore GADDA.

Senatore GADDA. Io mi trovo obbligato a prendere qualche minuto al Senato per rivolgere una domanda all'onor. ministro dei lavori pubblici.

La connessione che vi è fra l'attuale progetto del valico del Sempione e le condizioni del porto di Genova mi fa sentire il desiderio, che a me pare giusto e naturale, di poter sapere in quali condizioni verrà posto il porto di Genova.

Noi vediamo che questo progetto che sta davanti al Senato va evidentemente ad aumentare il movimento ed il traffico nostro, anzi è questo lo scopo principale del progetto, ed è questo che rende raccomandabilissima l'approvazione della convenzione e del trattato che abbiamo in esame.

Aumentando però il traffico, sarebbe per noi un evidente e gravissimo errore se non ci mettessimo in misura di provvedere a corrispondere, sia col porto di Genova, che con le ferrovie che si coordinano al movimento di quel porto, all'aumentato traffico: noi dobbiamo metterli in condizioni di dare quei servizi maggiori e migliori che tale aumento esige.

Noi sappiamo tutti che le condizioni commerciali del porto di Genova vanno sempre prendendo un'importanza maggiore. È una delle poche fortune economiche che ha il nostro paese, e dobbiamo certamente curarla ed occuparcene con vera efficacia onde aiutarla e promuoverla. Io sono persuaso che l'attuale ministro è compreso di questo bisogno e che vi vorrà provvedere.

Il Governo nostro per verità è da tempo che mostrò di preoccuparsene, e il ministro dei lavori pubblici, Genala, nel novembre del 1893 nominava una Commissione Reale, coll'incarico di studiare quali provvedimenti occorressero per il porto di Genova, onde metterlo in condizione di rispondere al traffico che va sempre aumentando, e ciò per un programma di un primo ventennio.

Il ministro nominava a far parte di quella Commissione persone tecniche di una capacità provata e di una competenza speciale, sia per lavori marittimi, come per lavori ferroviari.

La Commissione si mise all'opera con zelo, si divise in Sotto-Commissioni per istudiare le opere di miglioramento al porto, e le opere di raccordo e di sviluppo per il servizio ferroviario, non che per un ordinamento della amministrazione che permettesse maggior libertà d'azione. A questo fine proponeva di rendere l'amministrazione del porto autonoma, affidandola ad un

corpo morale composto di membri eletti dagli enti interessati al movimento commerciale del porto, ossia lo Stato, le provincie, i comuni che già contribuiscono alle spese della sua manutenzione.

In questo concetto di amministrazione autonoma siamo preceduti e confortati dall'esempio dei principali porti stranieri, onde il ministro Saracco aveva espressamente invitato la Commissione a studiare sotto tale aspetto un nuovo ordinamento amministrativo del porto.

Il lavoro della Commissione veniva compiuto formulando un progetto tecnico, per le migliorie da eseguirsi nel porto, e proponendo una amministrazione autonoma. La relativa relazione era presentata al Ministero ai primi del corrente anno 1896.

Il ministro dei lavori pubblici, l'onor. Saracco, sottoponeva all'esame dei corpi consulenti dello Stato, sia la parte tecnica che la parte amministrativa di quelle proposte.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato hanno dato un voto molto favorevole agli studi e proposte della detta Commissione, e lo stesso ministro, onor. Saracco, in esito a quei voti favorevoli, scrisse alla Presidenza della Commissione una lettera molto lusinghiera.

Io sono indotto ad accennare questi fatti chè mi pare di avere un obbligo morale di rivendicare qui pubblicamente agli autori di quei lavori quelle lodi che il Governo loro tributava, in quantochè, contro qualunque attesa, a Genova trovarono le proposte fatte dalla Commissione una opposizione ed anche censure punto cortesi, che riguardavano principalmente la parte tecnica dei progetti per i lavori del porto.

Qui non è il luogo nè il momento di venire a discutere le eccezioni che vennero sollevate, ma sembrami sia un dovere, per chi ha avuto l'onore di presiedere quella Commissione, il pregare l'onorevole ministro ad esprimere il suo giudizio in merito a quei lavori, onde si sappia se essi siano stati inutili e se si voglia abbandonarli, oppure, come io spero, siano lavori sui quali si faccia base per quello che si dovrà in seguito eseguire.

Non presumo certamente che tutto ciò che si è proposto debba essere anche materialmente ed integralmente eseguito.

Nessun progetto vi ha che non possa essere migliorato.

Ciò che importa ora di conoscere si è, se l'attuale ministro metta da parte ciò che si è fatto; se egli intenda seguire altra strada da quella indicata dalla Commissione.

Il compianto ministro Perazzi aveva presentato all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge per la sistemazione del porto di Genova.

Questo progetto era appunto basato su quelle proposte che la Commissione aveva fatte.

Quel progetto di legge, per quanto io so, agli Uffici della Camera trovò accoglienza molto favorevole, e fu nominato anche il relatore; ma dopo non se ne seppe più altro. Io non dubito, ripeto, che l'attuale ministro appagherà il desiderio che tutti abbiamo di vedere migliorate le condizioni del porto di Genova e dei servizi ferroviari relativi. Egli ne deve sentire più di ogni altro il bisogno e il dovere, poichè, quale potere esecutivo, ha la responsabilità di quel pubblico servizio. Io non voglio certamente fargli il torto di supporre neppure un momento che sfugga alla sua attenzione l'importanza di quei lavori.

Io quindi non gli chiedo se egli intenda provvedervi, di ciò sono sicuro. Quello che gli chiedo si è, quale procedimento intenda tenere.

Gli chiedo anche quale giudizio egli porti sui lavori della Commissione.

Desidero sapere, se si è lavorato invano, e se le proposte fatte debbano cadere lettera morta.

Certamente il ministro potrà portarvi dei miglioramenti: ciò farà un progresso, non un abbandono; si andrà avanti, non ci arresteremo.

L'argomento è troppo importante, perchè malgrado la strettezza del tempo non debba farne una preghiera al ministro perchè voglia corrispondere a questo mio desiderio.

Egli comprenderà che è un desiderio in me molto naturale quando rifletta alla posizione che il Governo stesso mi ha fatta, quando mi dava l'onore di presiedere quella Commissione.

Presentazione di un progetto di legge.

BRANCA, *ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge

per « Modificazioni alla legge relativa alla riscossione delle imposte dirette » e domando che sia rinviato agli Uffici.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro delle finanze della presentazione del progetto di legge per « Modificazione alla legge relativa alla riscossione delle imposte dirette ».

Questo progetto sarà trasmesso agli Uffici per il suo esame.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del progetto di legge: « Trattato ed atti di concessione per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione ».

Senatore SPROVIERI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sprovieri.

Senatore SPROVIERI. Ho chiesto la parola non per fare un discorso, ma solo per spiegare il mio voto a questa legge.

Prima di tutto mi duole il ripeterlo, fino dall'età di 17 anni, pensai ad avere una patria e sognai l'Italia unita quale è. L'anima mia ha ripugnato sempre dall'essere regionale. Non mi importa se la legge è utile a questa o a quella parte d'Italia; poi col tempo si vedrà che è utile a tutto il paese.

Nella mia lunga vita politica e militare, nato io in fondo dell'Italia, nella provincia di Cosenza, mi è stato indifferente di versare il mio sangue a Venezia, a Varese, a Calatafimi, a Capua; il mio sangue lo versavo per l'Italia e per la casa di Savoia.

Questa legge che ora discutiamo, la voto con tutta l'anima mia. La voto pure per due altre ragioni; questa che si fa è intrapresa di una grande opera, che, colle sue linee d'accesso, assicura per un decennio, lavoro e pane a molti nostri operai; ed anche questa linea giova immensamente allo sviluppo delle nostre industrie, avvicinandoci più alla Francia, al Belgio, all'Inghilterra. Sono sicuro che tutti i miei amici, la voteranno compatti.

Avendo la parola, prego l'illustre ministro dei lavori pubblici, di non obliare le provincie del Mezzogiorno, già trascurate, e sopra tutto quella Cenerentola che è là mia provincia nativa, del tutto dimenticata.

Io, che per i miei affari di famiglia sarei

obbligato di recarmi colà diverse volte all'anno con quel materiale viaggiante, mi trovo quasi in assoluta impossibilità.

Però colla solita mia lealtà, che è la mia bandiera, io, come Francesco Sprovieri, devo lodarmi degli alti impiegati delle ferrovie Meridionali, residenti in Napoli, e da qui esprimo loro i sensi della mia gratitudine.

Nondimeno da Metaponto a Cosenza, mi sarebbe più caro andare a piedi, se le mie gambe me lo permettessero (*Si ride*). Confido nell' illustre ministro che provvederà per la giustizia, e quelle popolazioni lo benediranno.

Senatore PRIMERANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PRIMERANO. Alle poche parole che dirò, premetto una dichiarazione, cioè che sono interamente favorevole, e che darò con piacere il mio voto a questo progetto di legge. Sono tali e tanti i vantaggi che un altro valico attraverso le Alpi potrà produrre al commercio nostro con l'estero, che non posso non vedere con piacere che alla fine, dopo tanti studi e tante pratiche, si potrà venire alla attuazione di questo già antico progetto.

Faccio soltanto una considerazione d'ordine militare perchè vedo che nella relazione, del resto pregevolissima, se ne fa appena cenno, mentre invece è cosa di grande rilievo. Pare che l'unica precauzione presa, quella cioè di avere lo sbocco sud della galleria nel nostro territorio, si creda essere garanzia sufficiente di sicurezza e non è:

Sembra pure si ritenga generalmente che una via sotterranea lunga 22 chilometri non possa essere di per sé stessa una grande minaccia per la difesa dello Stato perchè facilmente si può ostruire e vietarne il transito; e se fosse isolata sarebbe perfettamente giusta tale credenza che condivido; giacchè un tunnel isolato non può costituire una linea di operazione. Ma quando questo tunnel sbocca nel nostro territorio, e sta in concorrenza con altra grande strada e con dei valichi secondari, e che tutti questi sbocchi sono perfettamente scoperti e indifesi, allora questo tunnel percorso dalla vaporiera, acquista un'importanza grandissima in caso di guerra, non solo per il trasporto di truppe, ma anche e principalmente per il rifornimento delle truppe stesse, il quale, se fatto con traini ordinari ed a somoggio è

lento e difficile e poco produttivo, riesce invece agevolato e centuplicato col mezzo della ferrovia.

Questo sbocco sud è a tre chilometri o poco più dalla nostra frontiera, mentre l'imbocco nord a Brig è a quaranta chilometri di strada ordinaria dal nostro confine, e ciò merita di essere notato, giacchè la differente distanza delle due testate della galleria dalla frontiera fa sì che contro noi con l'ausilio della grande strada del Sempione e dei paesi secondari si potrebbe, in caso di guerra, rendere agevole, impadronirsi di sorpresa dello sbocco sud, impedire che fosse ostruito per effetto di mine e di sbarramento, rimuovere gli ostacoli ed assicurarsi la comunicazione della galleria, mentre la stessa cosa non è possibile per l'imbocco nord della galleria, essendo quaranta chilometri distante dal nostro confine. Dunque voglio dire che questa galleria in concorrenza colle altre strade suindicate, impone a noi l'obbligo, che del resto già abbiamo, di provvedere seriamente alla difesa di quel tratto di nostra frontiera.

Tutto questo importerà naturalmente una spesa rilevante, che non deve impedire la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione, ma che è bene si sappia fin d'ora e che ci persuadiamo di doverla incontrare.

Quanto ho detto è di una importanza capitale perchè questo nuovo sbocco potrebbe condurre un nemico, in caso di guerra nella valle Padana rapidamente, malgrado le Alpi, aggirando tutta la nostra frontiera occidentale, e tutte le difese che vi abbiamo preparato, finirebbero coll'essere poco meno che inutili.

So che al di là del Sempione vi è uno Stato neutrale e fiero, sulla cui lealtà si può fare assegnamento, ma le eventualità di una guerra e della politica possono esser tali da far sorgere per lo Stato neutrale la convenienza, forse la necessità, di parteggiare per uno o per l'altro dei contendenti; e ad ogni modo la più elementare saggezza consiglia di fare assegnamento anzitutto su noi stessi.

Son certo che il Governo e specialmente il ministro della guerra sono convinti della necessità di questa difesa, ma desidererei tuttavia che una formale dichiarazione, promettesse una apposita legge, perchè simultaneamente all'apertura della galleria, si provvedesse alle fortificazioni occorrenti, le quali non potranno

LEGISLATURA XIX' — 1^a SESSIONE 1895-96 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1896

limitarsi a semplici interruzioni con potenti mine, od a qualche piccola opera di sbarramento, ma in più forti solidamente costrutti e potentemente armati da costituire quasi un campo trincerato che abbracci e tuteli lo sbocco della galleria, come è stato fatto per il Cenisio, e le altre comunicazioni esistenti.

Spero che l'onor. ministro della guerra vorrà dare assicurazioni in questo senso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

PELLOUX, *ministro della guerra*. Debbo dichiarare al Senato che, appena venuto al Ministero mi sono occupato di questa questione. Io non posso naturalmente in un problema di questo genere entrare in particolari; ma posso dire che gli studi, i quali ho trovato già avviati furono continuati, e sarà ben presto e facilmente stabilito ciò che si dovrà fare.

È evidente che non si può lasciare aprire una ferrovia così importante, come ha ben detto l'onor. Primerano, senza pensare alle conseguenze che essa può avere nel nostro scacchiere strategico.

Finora l'eventualità hanno fatto sì che noi abbiamo dovuto provvedere alla nostra difesa più da una parte che dall'altra; ed essa era stata un poco abbandonata, come tutti sanno, sul fronte settentrionale. Ma posso assicurare il Senato che la ferrovia del Sempione non sarà aperta senza che si sia provveduto come si deve.

Non credo però che sia il caso di un disegno di legge straordinario speciale, perchè nel bilancio, nella parte delle spese straordinarie, vi è un capitolo per forti di sbarramento, da cui si potranno prelevare i fondi per queste spese.

È evidente che si dovrà far meno da altre parti, oppure si dovrà aumentare in quel capitolo la somma per la difesa delle Alpi, ma questa è questione che riguarda il bilancio della guerra, e potremo discorrere altra volta; solamente tengo ad assicurare il Senato che la questione sulla quale il Primerano ha chiamata l'attenzione dell'Amministrazione, non è sfuggita al Governo.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non mi occorrono molte parole per persuadere il

senatore Gadda che riconosco le esigenze del porto di Genova, e che nulla desidero più vivamente quanto di contribuire a fare di Genova quel gran porto che deve essere, e pronto a servire all'incremento di traffico, che, fra l'altro, gli deriverà dall'apertura del valico del Sempione.

Ebbi già occasione in questi giorni di affermare, alla Camera, rispondendo ad un'interpellanza che mi fu rivolta dai deputati di Genova, le mie vive premure riguardo a quel porto: dissi pure quali fossero a larghe linee i miei intendimenti.

Il signor senatore Gadda ha rammentato l'opera importante che è stata compiuta dalla Commissione che egli presiedeva. Sono lieto che mi si presenti l'occasione di ringraziare quella Commissione, ed il senatore Gadda, del servizio che coll'opera loro hanno reso al paese e all'Amministrazione. L'onor. senatore Gadda deve essere sicuro che io tengo in molto conto il lavoro di quella Commissione. Mi servo dei dati e delle notizie varie e copiose ch'essa ha raccolto, faccio però dei suoi suggerimenti, e non esito a far miei i piani che essa ha proposto al Governo, in quanto tali piani possano praticamente essere applicati. L'onor. senatore Gadda sa che io non ho ritirato il progetto riguardante il porto di Genova, che sta dinanzi alla Camera dei deputati, e soggiungo che non ho nessuna intenzione di ritirarlo.

Detto questo, mi permetta il Senato alcune considerazioni.

L'opera della Commissione, di cui il senatore Gadda era presidente, si può dividere in due parti: l'una riguarda l'ordinamento finanziario ed amministrativo, da adottarsi per provvedere le risorse necessarie a compiere i lavori, che si reputano utili; l'altra parte è tutta tecnica, e riguarda i progetti dei lavori che debbono essere fatti per conservare ed accrescere la potenzialità del porto di Genova.

Circa la parte tecnica l'onorevole Gadda sa che ai piani della Commissione furono fatte parecchie obiezioni, delle quali non posso e non debbo non tener conto, e lo comprendono facilmente tutti, e specialmente coloro che sono stati al mio posto.

Il municipio di Genova, il Consiglio provinciale, la Camera di commercio, in via officiosa, hanno infatti espresse alcune riserve intorno

al progetto tecnico che la Commissione ha messo innanzi.

Io ho esaminato il progetto della Commissione, nonchè le riserve del Municipio, del Consiglio provinciale e della Camera di commercio; e posso dichiarare al Senato e al senatore Gadda che fui lieto di constatare come in una parte notevolissima delle opere da compiersi, vi sia accordo perfetto. Dirò anche più; alcune proposte della Commissione sono accolte da tutti coloro che hanno preparato progetti per lo sviluppo futuro del porto di Genova. Ed io mi riservo di considerare se non sia il caso per ora di assicurare il compimento di quelle opere sulle quali vi è accordo, prendendo tempo così per risolvere le altre questioni, rispetto alle quali non vi è accordo, nella speranza che lo studio ulteriore del problema e le discussioni rechino luce, e coll'intendimento di evitare questioni, là dove ne potessero sorgere.

Soggiungo che le opere intorno alle quali non vi è divergenza di opinioni bastano ad aumentare del 40 o 50 per cento la potenzialità del porto di Genova. Se eseguiamo intanto queste opere, avremo tempo di pensare a quelle successive, di vagliare le obiezioni, di deciderci per quel partito, che lo studio e la discussione dimostreranno migliore.

Le proposte tecniche della Commissione, a mio avviso, possono, adunque, dividersi in due categorie, corrispondenti a due successivi periodi di tempo; le une possono eseguirsi prontamente, perchè su di esse non esiste più discussione, le altre debbono sottoporsi ancora all'esame degli interessati, restando l'ultima parola al Governo per decidere.

Quanto poi all'ordinamento amministrativo e finanziario, escogitato dalla Commissione, io l'apprezzo altamente, e lo reputo degno d'encomo; soprattutto per la forma autonoma, secondo la quale fu ideato.

Non posso però non tener conto del fatto pel quale, posteriormente alle proposte della Commissione, e posteriormente alla presentazione del progetto di legge, che ne è direttamente il derivato, e che ora trovasi dinanzi all'altro ramo del Parlamento; una legge nuova è venuta ad aumentare di 20 centesimi il diritto di ancoraggio in tutti i porti del Regno, ed ha quindi diminuito di altrettanto il margine che esisteva a favore del porto ligure fra il com-

plesso delle tasse che si pagavano a Genova ed a Marsiglia.

Non voglio trarre da ciò motivo per abbandonare o per modificare le proposte della Commissione; ma debbo fare una riserva; e dico che conviene andar lenti nel restringere ancora di più il margine di minori aggravii, del quale traggono profitto i legni che approdano a Genova, perchè esso fu sin qui una delle cagioni, e non l'ultima di certo, dello sviluppo del nostro porto. Dico che non ci soffermeremo mai abbastanza a considerare questo lato del problema.

Debbo soggiungere che a Marsiglia, in questi ultimi giorni, si ventilavano proposte simili a quelle che la Commissione nostra fece per Genova. Potrebbe succedere che il margine di minori aggravii a vantaggio del porto di Genova riacquistasse in ampiezza: se ciò si verificasse verrebbe meno naturalmente il motivo della riserva, che ho fatto.

Dirò ora esplicitamente quale sia il mio pensiero. In questi pochi giorni, durante i quali il Parlamento è stato riunito, non era possibile invitare la Camera, preoccupata da altre questioni più urgenti, a discutere un progetto di legge di così grave importanza come quello del porto di Genova.

Durante le vacanze parlamentari io non mancherò di ristudiare la questione, e cercherò di avere uno scambio di idee, e coi rappresentanti della città di Genova e degl'interessi genovesi, e colle persone anche non investite di funzioni pubbliche, che in questa materia, hanno maggiore competenza. Se in confronto delle proposte della Commissione riguardanti l'ordinamento amministrativo e finanziario del porto, si potrà trovare qualche cosa di più efficace e di più pronto effetto, tanto meglio; altrimenti pregherò Camera e Senato di discutere il progetto di legge che sta dinanzi all'altro ramo del Parlamento; e mi propongo di difenderlo con tutta la diligenza, di cui sono capace, perchè in fine desidero il meglio, ma non uso sacrificare il bene al meglio.

Spero che l'onor. Gadda sarà soddisfatto di questa dichiarazione.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Dopo ciò non mi resta che ringraziare l'onor. Sprovieri delle nobili parole con le quali ha voluto accompagnare l'annuncio del suo voto favore-

vole a questo progetto di legge. Gli dichiaro che terrò conto delle sue raccomandazioni. Egli sa che in mezzo a molti difetti, credo di avere almeno una qualità: quella di essere inaccessibile a sentimenti meschinamente regionali. Come ministro dei lavori pubblici, non vedo che l'Italia, e tutte le regioni hanno egualmente diritto alla mia cura e al mio affetto. A questa cura ed a questo affetto, ha certamente diritto anche la nobile provincia che l'onor. Sprovieri rappresenta.

Assicuro quindi che sin dove posso farò tutto quanto da me dipenda, affinché le regioni, che egli mi ha raccomandato, possano essere vantaggiose nella loro vita economica. Auguro intanto che il Senato voglia dare il suo voto favorevole a questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gadda.

Senatore GADDA. Nel ringraziare l'onor. ministro delle dichiarazioni che egli ha fatto oggi in Senato, io voglio prendere atto espressamente di quanto egli ha affermato, che il Governo divide il concetto di creare del porto di Genova una amministrazione autonoma.

Questa era una delle principali proposte su cui basava l'ordinamento amministrativo studiato dalla Commissione Reale. Quanto ai progetti tecnici io credo che dobbiamo dividere il concetto espresso dal ministro, di far precorrere quelle opere che sono riconosciute le più urgenti e le più importanti. Quindi sotto questo rapporto io non posso che applaudire al suo pensiero, che in nulla contraddice, anzi asseconda le proposte fatte dalla nostra Commissione.

È vero quello che ha accennato l'onor. ministro, che è intervenuto un fatto nuovo dopo gli studi di cui abbiamo parlato, cioè il Parlamento ha votato una sopratassa di ancoraggio per dare i premi marittimi. Quella tassa rende naturalmente le condizioni della navigazione nel porto di Genova alquanto inferiori di quelle che erano prima. Io ho avuto l'onore di far rilevare in Senato quella circostanza al Governo quando quella legge fu proposta; ma allora mi venne risposto che non si poteva temere un danno alle condizioni economiche del porto, perchè malgrado quella sopratassa all'ancoraggio, Genova offriva tale economia alla na-

vigazione in confronto dei porti esteri, che non poteva temere concorrenza per tale riguardo. Le condizioni del porto di Genova ancora rimanevano tanto vantaggiose da assicurarle il favore della navigazione.

Io poi mi permetto di fare rilevare all'onor. ministro una circostanza relativamente alle tasse proposte dalla Commissione, circostanza che certo non gli sarà sfuggita. Le tasse che ha proposto la Commissione per il porto di Genova e che devono essere la principale risorsa dell'ente autonomo che si vuol creare, e su cui deve fare assegnamento per avere i fondi necessari alla esecuzione delle opere proposte, non devono pesare sulla navigazione come le tasse d'ancoraggio. La diversa natura di tali tasse è stata oggetto di larga discussione nella Commissione.

Le tasse proposte dalla Commissione per sé leggere, di 30 o 40 centesimi la tonnellata di merce, e di una lira per passeggero di sbarco o di imbarco, non vanno come quelle dell'ancoraggio a ferire direttamente la navigazione; perchè la tassa d'ancoraggio la paga qualunque nave, anche che non abbia carico. Le tasse sulle merci e sui passeggeri proposte dalla Commissione corrispondono al vero traffico del porto, sono un vero corrispettivo dei servizi che il porto dà, quindi le paga la merce, le paga il passeggero. La nave che non ha merce, nè passeggeri non paga niente, mentre la nave che carica e scarica passeggeri e merci sarà ben contenta di pagare una piccola tassa, quando può avere un servizio assai più celere e migliore. Le condizioni migliori che il porto offrirà, saranno malgrado quella tassa, una grande attrattiva a favore del porto di Genova.

Che le proposte fatte arrechino tale miglioria al porto, io spero che l'onor. ministro sarà il primo ad esserne convinto e ad ogni modo, quando verranno esaminati i progetti tecnici, le persone competenti dovranno riconoscerlo.

Io mi tengo sicuro che l'onor. ministro terrà presente il carattere speciale delle tasse proposte dalla Commissione Reale, e quando verrà alla discussione il progetto di legge che sta innanzi alla Camera, con la sua parola autorevolissima, saprà difendere le proposte che la Commissione ha fatte e a cui il Governo ha dato l'onore di accoglierle e di proporle al Parlamento.

Del resto io sono soddisfatto delle risposte che l'onor. ministro mi ha favorito.

Senatore PRIMERANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore PRIMERANO. Io non ho che da prendere atto e ringraziare l'onor. ministro della guerra di quanto ha affermato, che del resto già nelle poche parole che ha detto prima aveva ammesso *a priori*. Soltanto mi resta un dubbio, cioè che facendo gravitare anche le spese occorrenti per le opere di cui ho fatto parola su quella parte del bilancio che è destinata ai lavori straordinari militari, si dovrà o trascurare altri lavori urgenti, oppure rimandare i nuovi ad un'epoca molto remota, esponendoci al rischio, che purtroppo abbiamo più volte sperimentato fatale, di trovarci impreparati nei veri momenti del bisogno.

Ma non è questo il momento di approfondire la questione della spesa, e piuttosto se ne parlerà quando si discuterà il bilancio della guerra.

Ad ogni modo, ripeto, ringrazio il ministro della guerra delle sue dichiarazioni.

Senatore SPROVIERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SPROVIERI. Ringrazio delle belle e generose parole dette dall'illustre ministro a riguardo della mia povera *Cenerentola*; ed a nome di quelle popolazioni lo ringrazio vivamente.

PELLOUX, ministro della guerra. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLOUX, ministro della guerra. Come ha detto benissimo l'onor. senatore Primerano, verrà a suo tempo il momento di parlare di questa questione dei forti di sbarramento; posso però dire subito una cosa, ed è che noi, e lo vedrà del resto sullo stato di previsione dell'anno venturo, abbiamo purtroppo talvolta fatto delle previsioni di spese che non sono poi state fatte, e quindi ci troviamo con un margine che mi propongo d'impiegare il meglio possibile, pur ammettendo, ripeto, quanto ha detto il senatore Primerano.

Senatore SARACCO, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO, relatore. L'ufficio del relatore è molto semplice. Nessuno è sorto a combattere la legge: farei quindi opera vana quando

intrattenessi lungamente il Senato intorno a questo argomento. Così ha fatto il ministro dei lavori pubblici e così farò pur io.

Però devo dire anch'io qualche cosa intorno al punto trattato dall'onor. Gadda.

Egli si è mostrato grandemente preoccupato della convenienza, anzi della necessità in cui ci troviamo di provvedere alle sorti del porto di Genova.

Ora io devo ricordare che l'Ufficio centrale ha dimostrato nella sua relazione di avere le stesse preoccupazioni, e le ha manifestate dicendo, che sta bene fare la galleria del Sempione, ma bisogna pur fare in modo che questo nuovo valico dia all'Italia quei frutti, che il paese si aspetta. Occorre pertanto che ci proponiamo di mettere in buon assetto le nostre linee ferroviarie che lasciano molto a desiderare, e vediamo se in tempo possibilmente breve si possano migliorare le condizioni del porto di Genova.

E dico in tempo breve, sebbene la galleria del Sempione richieda sette od otto anni di tempo prima che sia ultimata, perchè i lavori portuali, come ognuno sa, vanno molto a rilento, come si è veduto quando la liberalità del duca di Galliera venne in aiuto all'Italia, la quale potè impiegare molte diecine di milioni attorno questo stesso porto di Genova, che oggi reclama un'altra volta l'attenzione del Governo. Urge adunque, ripeto anch'io, che vediamo senz'altro indugio quello che si deve o si può realmente fare.

Però la difficoltà consiste sempre nel fare. Non basta manifestare le migliori intenzioni, ma bisogna avere i quattrini per entrare sul terreno dei fatti. Malgrado adunque che io non debba parlare di me, tuttavia posso dire che quando la Commissione così degnamente presieduta dal mio amico il senatore Gadda, attendeva con uno zelo particolare, e devo soggiungere con grandissimo amore, allo studio di queste materie, a differenza di tante altre Commissioni che generalmente non lasciano tracce dell'opera loro, quando dico, questa Commissione spingeva alacramente i suoi lavori, ho dichiarato netto che di danaro lo Stato non ne poteva dare nè per Genova, nè per altri porti grandi o piccoli, perchè le condizioni della nostra finanza, che oggi da quel che pare, si annunziano floridissime, in quei tempi non avrebbero permesso di spendere una somma di qualche con-

siderazione. Feci quindi avvisata la Commissione, che prima ancora, o contemporaneamente alle questioni di ordine tecnico, si doveva studiare la questione nel rispetto finanziario; e fu allora che mi permisi comunicare alla Commissione le mie idee che consistono nel prelevare sopra leggere tasse portuali di nuova creazione il denaro occorrente per un lavoro grandioso, come quello che si era posto allo studio. Del che personalmente mi compiaccio, poichè la Commissione presieduta dall'onor. Gadda raccolse con favore queste idee e le tradusse in altrettante proposte concrete che furono adottate dall'amministrazione del tempo.

Quindi per me, la questione tecnica avrei considerato che per il momento si fosse messa da parte; avrei preferito che prima di tutto si fossero gettate le basi dell'organamento amministrativo e finanziario, anzichè affrontare il problema tecnico, che sveglia naturalmente i maggiori contrasti.

Pur nondimeno mi piace aver udito la parola dell'onor. ministro dei lavori pubblici, il quale dichiara che sostanzialmente conviene anch'egli nel concetto fondamentale espresso nella relazione che precede il disegno di legge presentato dal compianto Perazzi, cosicchè in questa parte mi ritengo soddisfattissimo.

Intorno a ciò, io debbo aggiungere una dichiarazione. Se l'onor. ministro è schietto, non lo sono meno di lui.

Io per mal ferma salute non ero presente in Senato quando fu discusso il progetto di legge relativo ai premi della marina, ma mi sono doluto che in quella occorrenza il ministro dei lavori pubblici non sia sorto a ricordare che una parte di quelle entrate sopra delle quali il Governo intendeva di fare assegnamento per i servizi di marina, era in certo qual modo vincolata, ipotecata come dice benissimo il ministro della guerra a beneficio di quest'opera che pure ha la sua grande importanza.

In quel momento, ripeto, non ero presente; quando però di lontano e per caso, perchè ho la disgrazia di non leggere molti giornali (*Sivide*)..., mentre gli altri li fabbricano... scusi, è così. Quando di lontano intesi dire che una parte di quelle entrate sopra delle quali si era fatto assegnamento per i lavori portuali si era già impegnata per altro scopo, ho dubitato che il ministro dei lavori pubblici, il quale natu-

ralmente è libero di sé, e padrone in conseguenza di camminare, oppur no, sulle traccie de' suoi predecessori, non fosse entrato nelle idee che erano state esposte dall'onor. Perazzi, e prima da me. Ma le cose dette oggi mi hanno rallegrato perchè sono convinto che egli saprà difendere e virilmente difendere quel disegno di legge sebbene non ne abbia la paternità. Mi tengo anzi convinto che nella sua onesta coscienza si sarà persuaso, che mancata o diminuita questa risorsa, si devono pure trovarne altre, perchè i miglioramenti e gli ampliamenti del porto di Genova costituiscono una necessità assoluta nell'interesse dell'economia nazionale, e torneranno a beneficio dell'intero paese. Così, dopo aver espresso i timori che si erano impadroniti dell'animo mio, sento il dovere di dichiarare che per parte mia, dico la parola, ho piena fiducia che l'onor. ministro dei lavori pubblici, in questo od in quell'altro modo, e senza vincolare direttamente le finanze dello Stato (tranne che di denari non si avesse penuria), troverà modo di soddisfare questo grande interesse della nazione.

L'Ufficio centrale sente il dovere di ringraziare l'onorevole Sprovieri delle buone cose che ha detto, le quali dalla sua bocca ricevono uno speciale valore perchè tutti sanno quanto egli sia benemerito della causa nazionale.

Due parole di risposta al senatore Primerano.

Egli ci ha mosso un piccolo rimprovero, sebbene in forma gentilissima, come suole. A suo giudizio la Commissione si è mostrata di facile contentatura, o per dir meglio non ha trattato con sufficiente larghezza il punto della difesa del paese.

Veramente, a noi non pare. Se fossimo l'Inghilterra la quale non vuole il tunnel sottomarino per sentimento di una difesa che stima necessaria, comprenderei il rimprovero, ma non siamo nelle stesse condizioni, come ha già avvertito il generale Primerano, e mentre si sta trattando coi nostri buoni vicini ed amici per aprire nuove relazioni commerciali, non pareva opportuno sollevare certi sospetti che in realtà non abbiamo nell'animo.

Del resto il punto principale del quale l'Italia si era giustamente preoccupata, era che la galleria del Sempione avesse il suo sbocco ad una certa distanza dalla frontiera svizzero-italiana,

e lo scopo si è raggiunto, mentre col progetto del 1886 che pose le prime basi di questa convenzione, il tunnel doveva avere il suo imbocco sul territorio svizzero. L'Italia volle che per un lungo percorso questa galleria attraversasse terra italiana, e l'ottenne, perchè sopra diciannovemila e più metri ve ne sono oltre 10,000 che percorrono il territorio italiano.

Questo era il punto più importante, il resto verrà dopo, giacchè si comprende che qualche opera di difesa si abbia col tempo da fare. Che nelle sfere militari si tratti questo argomento, sta bene, ma l'Ufficio centrale non doveva occuparsene più del dovere, e però nella relazione si è potuto dire, che nelle trattative si era ottenuto il meglio che si potesse sperare, e che non si poteva onestamente domandare di più.

Perciò ancora, non credo che il Senato debba addentrarsi in questo argomento, e non arrestarsi davanti a dubbi che non hanno ragione di essere.

Finisco coll'espressione di un augurio, ed è che sorga presto il giorno in cui si possa aprire il nuovo valico, e che esso porti fortuna all'Italia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Primerano.

Senatore PRIMERANO. Se col mio dire ho potuto destare nel senatore Saracco l'impressione d'aver voluto tirare una frecciata, ne sono dolente. Ciò non era nel mio pensiero. In ricambio accetto volentieri il suo rimprovero.

Mi permetto però di fargli osservare che le sue ragioni sarebbero buonissime, se non avesse trattata la questione pure dal lato militare. Accennare alla questione militare, e limitarsi a dire che s'è ottenuta la concessione dello sbocco sud nel nostro territorio, non mi pare una cosa molto soddisfacente. Prima di tutto non mi pare neanche una grande concessione, perchè bisognava pure che vi fosse l'allacciamento alle nostre ferrovie.

Ripeto che è stato mille miglia lungi dal mio pensiero di fare il menomo appunto alla relazione dell'onor. Saracco, che è splendida come solo può e sa fare una persona di tanto valore.

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

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Consenta il Senato che io dica poche parole dopo

quelle molto cortesie dell'onor. Saracco, a cui debbo perciò i miei ringraziamenti.

L'onor. Saracco ha espresso il concetto che la questione tecnica del porto di Genova debba essere lasciata da parte per essere esaminata in altra sede. Convengo con lui.

A sollievo della mia responsabilità, devo dire al senatore Saracco, che dacchè io mi trovo al Ministero dei lavori pubblici, precisamente dal punto di vista tecnico sono state sollevate molteplici opposizioni da chi in fondo aveva veste per farlo, e ciò non può, da parte mia, restare senza la dovuta considerazione.

Ripeto che Camera di commercio, Municipio e Provincia di Genova hanno espresso, volta a volta, dubbi intorno alla questione tecnica.

Passo al lato finanziario del problema. L'onor. Saracco, con quella competenza che tutti gli riconoscono, ha parlato delle tasse che gravano la navigazione all'entrata nel porto di Genova. Consenta il Senato ch'io rilevi come io non era Ministro quando la nuova sopratassa fu proposta e votata, e come quindi non si possa, a proposito di essa, fare a me nessun addebito.

La situazione è più seria di quanto forse ha detto il senatore Gadda.

Non ho portato qui dati precisi, perchè non ritenevo di dover discutere in questa occasione del porto di Genova; ma se la memoria non mi inganna, e al caso il senatore Gadda può correggermi, mi pare che la Commissione da lui presieduta, confrontando le tasse che si riscuotono nel porto di Marsiglia con quelle che si riscuotono nel porto di Genova, dopo averle ridotte, come si doveva, ad unità di misura, perchè fossero paragonabili, sia arrivata alla conclusione che Genova vantava ancora un margine di 69 centesimi la tonnellata di minori aggravii per il complesso delle tasse portuarie.

Ma la legge votata nella primavera scorsa sui premi alla marina mercantile ha ridotto codesto margine di 40 centesimi, perchè di 40 centesimi è aumentata la tassa di ancoraggio che si applica ai bastimenti carichi come ai vuoti, cioè a tutto il movimento portuario.

Ora adunque resta ancora a Genova un margine di minori aggravii, ma non è più che di 20 centesimi per tonnellata.

Il senatore Gadda può testimoniare che la

Commissione per il porto di Genova, per quanto si studiasse di scegliere fra le diverse maniere di riscuotere tasse, quella che pel traffico e pel movimento portuario sarebbe riuscita meno onerosa, meno impacciante, dovette tuttavia includere fra le altre sue proposte, un ulteriore aumento di 20 centesimi nella sopratassa di ancoraggio.

Per tal guisa il margine di minori aggravii, a favore di Genova, in confronto di Marsiglia si ridurrebbe a 9 centesimi, e forse, tenuto conto degli aggravii d'altro genere, sparirebbe del tutto.

Tutto ciò dico unicamente per giustificare le riserve che ho fatto; e concludo colle parole stesse dell'onorevole Saracco: Il porto di Genova è uno dei polmoni principali della nostra vita economica. O con la legge che sta dinanzi alla Camera o con altra legge, o con altri provvedimenti, è certo che lo Stato ha il dovere preciso di fare provvisioni, affinchè l'emporio ligure segua nello sviluppo suo lo sviluppo del traffico a cui è chiamato.

Non voglio ora esaminare se le finanze sieno così floride come ha detto il senatore Saracco. Come ministro dei lavori pubblici non me ne sono veramente accorto, perchè invece nel mio bilancio ho dovuto fare alcuni tagli che avrei evitato volentieri.

Comunque sia di ciò, posso assicurare il senatore Saracco, che anche negli stretti limiti di bilancio, entro i quali sono costretto a muovermi, non trascurerò cure e sforzi, per riuscire o con questa legge, come ha detto lui, o con altre leggi dirette allo stesso scopo, ad apprestare pel porto di Genova i mezzi necessari, perchè esso non sia mai da meno del suo destino.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Sono obbligato a dire una parola poichè l'onor. ministro si è rivolto a me personalmente. La Commissione non proponeva delle tasse nuove di ancoraggio; avrebbe bensì desiderato che una parte della tassa di ancoraggio che lo Stato percepisce fossero attribuite al nuovo ente morale.

Le tasse nuove che la Commissione proponeva non colpivano l'ancoraggio, ma le merci ed i passeggeri:

Se il Governo abbandonasse una parte delle

tasse d'ancoraggio a favore del porto autonomo troverà un largo compenso col cessare di avere direttamente a proprio carico il lavoro del porto. Esso avrà il vantaggio di essere liberato dalle continue domande e querele che il commercio gli muove; ed avrà il merito di effettuare un primo ed importante decentramento amministrativo. Tutto ciò potrebbe meritare anche il sacrificio e la cessione di una parte della tassa d'ancoraggio. Ma ciò è estraneo per ora alla discussione.

Senatore SARACCO, *relatore*. Chiedo di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO, *relatore*. Ho chiesto la parola per una semplice dichiarazione. Testè l'onorevole ministro ha detto che egli non era ancora a quel posto quando si è discussa la legge sui premi della marina mercantile. Questo fatto dimostra appunto che leggo pochi giornali, ed a sbalzi.

La notizia mi sarà pervenuta molto tempo dopo, ed io ho potuto credere che l'onorevole Prinetti fosse già in quel momento alla direzione del Ministero dei lavori pubblici. Ritiro adunque la frase, perchè è mio dovere di farlo; soggiungo però che ho dubitato delle intenzioni dell'onorevole ministro, quando ho visto che il progetto di legge che si riferisce al porto di Genova dormiva il sonno dei giusti presso la Camera dei deputati, senza che si fosse manifestata una grande sollecitudine per condurlo in porto, come generalmente sogliono fare i ministri quando realmente vogliono. Questa circostanza di fatto m'avea indotto a sospettare che il ministro Brin si fosse trovato d'accordo coll'onor. Prinetti nella proposta approvata dalla Camera dei deputati di aumentare la tassa di ancoraggio a servizio della marina mercantile, mentre questa era una risorsa già vincolata al miglioramento dei porti: locchè induceva a credere che egli non inclinasse gran fatto a camminare sopra la linea tracciata dai suoi predecessori. Vedo che non aveva ragione, e ne sono doppiamente lieto perchè l'onor. Prinetti insegna a me che in materia d'amministrazione i ministri devono sempre aver presente che vi ha da essere una continuità di governo; e spesso le grandi questioni non si risolvono col ritiro dei progetti presentati dalle precedenti amministrazioni.

Ora, se l'onor. ministro non ritira la legge,

ciò vuol dire che l'appoggerà, e sono anche tranquillo dell'avvenire perchè egli ha detto che bisogna uscirne e pigliare una risoluzione: E così sia.

Ma non è coi mezzucci che si verrà a capo di qualche cosa che abbia un valore reale. Senza un provvedimento straordinario che esca fuori dall'ambito degli stanziamenti ordinari di bilancio, non si verrà a capo di nulla, ed urge trovarlo. Il tempo stringe e siccome il signor ministro della guerra ha saputo dire che quando si aprirà il traforo del Sempione la nostra frontiera si troverà posta in condizione di una buona difesa, anche il signor ministro dei lavori pubblici si affretterà a provvedere in tempo, ed efficacemente agli interessi commerciali.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato, stipulato in Berna fra l'Italia e la Confederazione svizzera, il 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione da Briga a Domodossola.

(Approvato).

Art. 2.

È approvata la convenzione stipulata il 22 febbraio 1896, fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro ed i signori Ernesto Ruchonnet e Giulio Dumur, rappresentanti della Società ferroviaria Jura-Simplon, con l'allegato capitolato d'onori, per la concessione alla Società medesima di una ferrovia, attraverso il Sempione, dal confine italo-svizzero ad Iselle.

(Approvato).

Art. 3.

Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1896-97 sarà iscritta una somma di lire 50.000 in apposito capitolo sotto la denominazione: «Studi per un progetto definitivo di costruzione del tronco di ferrovia da Domodossola ad Iselle ed eventualmente per il suo esercizio a trazione elettrica, utilizzando le forze idrauliche di proprietà dello Stato».

(Approvato).

Art. 4.

Il Governo del Re è fino da ora autorizzato, dopo compiuti gli studi di cui all'articolo precedente, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, a provvedere alla costruzione della linea Iselle-Domodossola o col sistema della costruzione diretta per conto dello Stato a mezzi di pubblici incanti, o con quello della concessione ed eventuale sovvenzione chilometrica a Società privata per attuare gli impegni derivanti dal paragrafo 4 del trattato e del paragrafo I della convenzione.

(Approvato).

Art. 5.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una linea fra la stazione di Santhià e quella di Borgomanero.

Alla costruzione di questa linea è fin d'ora assegnato un sussidio chilometrico di L. 5000 per settantacinque anni.

In tal caso provvederà perchè la nuova linea sia messa in corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione, e che per essa sia avviato tutto il traffico fra la Svizzera e Torino e l'alto Piemonte.

Provvederà anche perchè nelle tariffe sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari quando, all'apertura del Sempione, ma però non prima del 1° luglio 1905, la linea Santhià-Borgomanero e la linea Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio.

Senatore CHIALLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CHIALLA. Una breve parola per prendere atto di alcune importanti dichiarazioni contenute nella relazione dell'Ufficio centrale a proposito di questo articolo.

Premetterò che la Commissione della Camera dei deputati, tormentata dal dubbio che il sussidio di L. 5000 per chilometro ed il concorso degli enti locali interessati non fossero sufficienti per far uscire sollecitamente la costruzione della linea Santhià-Borgomanero dallo stato di un pio desiderio, cercò di provvedere almeno all'abbreviazione virtuale delle distanze, proponendo cioè che nelle tariffe fosse tenuto conto delle rispettive abbreviazioni ferroviarie quando all'apertura del valico del Sempione la detta linea non fosse stata aperta all'esercizio.

La proposta della Commissione della Camera, accettata dal Ministero, venne inserita nell'articolo 5, di cui appunto discorro.

Senonchè l'illustre relatore dell'Ufficio centrale, a cui nulla sfugge, ha notato nella sua relazione che in qualche Ufficio del Senato era stato giustamente avvertito che la disposizione contenuta nell'ultima parte dell'articolo 5, la quale stabilisce che nella determinazione delle tariffe sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari, quando all'apertura del Sempione la linea Santhià-Borgomanero non fosse ancora aperta all'esercizio, si può bensì e si deve considerare come un provvedimento di favore non ispregevole, ma permette il dubbio che possa essere neutralizzato nei suoi benefici effetti con una combinazione negli orari di partenza dei treni in comunicazione con quelli internazionali attraversanti il Sempione. E siccome nell'articolo stesso è detto che la linea Santhià-Borgomanero dev'esser messa in corrispondenza coi treni internazionali che attraversano il Sempione e che per essa dev'essere avviato tutto il traffico fra la Svizzera e Torino e l'alto Piemonte, il relatore dell'Ufficio centrale constata come sia affatto naturale che quelle popolazioni si mostrino maggiormente desiderose che la sospirata ferrovia entri in esercizio al primo aprirsi della linea del Sempione.

A nome perciò dell'Ufficio centrale il relatore conchiuse col formare il voto che anche il Senato voglia associarsi di tutto cuore all'onesto desiderio, non essendovi dubbio che nella sua sfera d'azione il Governo del Re si adoprerà perchè venga soddisfatto.

Per dare anche maggior valore, se fosse possibile, a queste dichiarazioni dell'Ufficio centrale tanto importanti, di concerto col collega Di Sambuy, ho l'onore di proporre all'approvazione del Senato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, convinto della grande convenienza che sia aperta contemporaneamente al valico del Sempione la linea Santhià-Borgomanero, fa voti perchè il Governo, agevolando nella sua sfera d'azione la costruzione di detta linea, renda inutile la disposizione contenuta nell'ultimo capoverso dell'art. 5 ».

Io spero che il signor Ministro dei lavori

pubblici vorrà far buon viso a quest'ordine del giorno, e che esso avrà l'assenso del Senato.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Chiala propone d'accordo coll'onor. Di Sambuy un ordine del giorno del tenore seguente:

« Il Senato convinto della grande convenienza che sia aperta contemporaneamente al valico del Sempione la linea Santhià-Borgomanero, fa voti perchè il Governo, agevolando nella sua sfera d'azione la costruzione di detta linea, renda inutile la disposizione contenuta nell'ultimo capoverso dell'art. 5 ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Per parte mia non ho nessuna difficoltà ad accogliere l'ordine del giorno proposto dai senatori Chiala e Di Sambuy. Beninteso io l'interpreto nel senso che nulla sia derogato alle leggi vigenti; ossia che non si tratta di ulteriori concessioni finanziarie, perchè queste sono disciplinate dall'emendamento che fu aggiunto dalla Commissione permanente della Camera dei deputati, che il Governo ha accolto.

Quanto poi al dubbio espresso nella relazione, e di cui si è fatto interprete il senatore Chiala, che cioè questo provvedimento possa essere da una parte frustrato, per effetto dell'orario diversamente combinato, e per un'altro verso possa essere cagione di far ritardare l'esecuzione della linea Santhià-Borgomanero, posso rispondere soltanto in modo vago. Gli orari sono una prerogativa del Governo; spetterà quindi di provvedere a chi sarà allora ministro dei lavori pubblici.

Mi duole di non poter dare all'onor. Chiala maggiori affidamenti.

Quanto all'effetto che l'introduzione di queste facilitazioni potrà avere, cioè di ritardare l'esecuzione della linea Santhià-Borgomanero, inquantochè ne potrà essere meno sentito il bisogno e potrà esserci minor tornaconto per gli azionisti ad intraprenderne la costruzione, io non posso rispondere altro, senonchè questi due provvedimenti, cioè da una parte il sussidio chilometrico di 5000 lire per 75 anni, e dall'altra l'applicazione delle tariffe virtuali nel caso dell'apertura all'esercizio delle linee per il 1° luglio 1905, sono stati due emendamenti desiderati da chi aveva maggior veste e competenza

per rappresentare gli interessi, che questi provvedimenti sono intesi a servire: quindi non posso che trincerarmi dietro alla maggior competenza loro ed augurare che non si verifichino gli inconvenienti che l'onorevole Chiala ha voluto accennare.

Premesso ciò, accetto l'ordine del giorno.

Senatore GADDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. Ho domandato la parola perchè non vorrei che nascesse un dubbio circa l'altro tronco di linea Arona-Gravellona che è contemplato nell'art. 5 colla linea Borgomanero-Sanithià.

Il non essere presentato un ordine del giorno anche per il detto tronco Arona-Gravellona può farlo ritenere in condizioni di inferiorità a fronte dell'altro. È invece giusto che, sia per la costruzione, che per l'eventuale concessione e sussidio chilometrico la posizione sia mantenuta impregiudicata.

Io ritengo che ogni pratica relativa debba essere e considerarsi indipendente dall'ordine del giorno che viene presentato per la linea di Sanithià.

In faccia alla legge coll'art. 5 dell'attuale progetto quei due tronchi di ferrovia sono considerati egualmente importanti nei rapporti col nuovo volico alpino del Sempione. L'uno riguarda le corrispondenze con Torino e col Piemonte, l'altro riguarda le congiunzioni con Milano e colla Lombardia. Non dubito che il ministro riterrà con me che ogni questione rimane impregiudicata e che all'evenienza del caso sarà proceduto a termini di legge.

L'importanza del tronco Arona-Gravellona è già riconosciuta nella proposta di legge attuale, poichè come alla linea di Sanithià-Borgomanero è concesso che nelle tariffe sia tenuto conto degli abbreviamenti ferroviari quando all'apertura del Sempione non fossero aperte all'esercizio le due linee indicate ossia Sanithià-Borgomanero e Arona-Gravellona. Non è il momento di chiedere che fin d'ora il Governo assuma un impegno, ma bensì di tenere impregiudicata la posizione a termini di legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non vedrei la ragione per la quale l'accoglimento

dell'ordine del giorno proposto dagli onorevoli senatori Chiala e di Sambuy potrebbe compromettere la posizione di diritto o di fatto dell'Arona-Gravellona. Quindi da questo punto di vista posso assicurare completamente l'onorevole senatore Gadda.

Però con eguale schiettezza devo anche dirgli, che non intendo che questa mia dichiarazione vincoli la mia decisione ultima riguardo all'Arona-Gravellona, intorno alla quale intendo riservare la mia azione e la mia responsabilità.

È naturale che come la legge ha considerato e l'una e l'altra linea, così il ministro nella sua responsabilità di governo debba tenersi vincolato a quanto la legge dice, e non oltre. Quindi, mentre assicuro l'onore Gadda che l'ordine del giorno proposto dall'onore senatore Chiala non lede, non può cioè in alcun modo riflettersi sulla linea Arona-Gravellona, dall'altra parte però mi riservo riguardo ad essa libertà piena d'azione.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Io forse mi sono male spiegato: non intesi di dire che l'ordine del giorno pregiudichi, intendevo dire che il non aver compreso nell'ordine del giorno, anche l'altro tronco Arona-Gravellona, mentre l'art. 5 parla di ambedue i tronchi, non deve questa circostanza menomamente pregiudicare la linea di accorciamento Arona-Gravellona, la quale all'evenienza dovrà essere giudicata a termini di legge, ed anzi non dubito con benevolenza in relazione alla sua conosciuta importanza.

L'onore ministro ha dichiarato ora di tenersi libero. Sta bene, ed oggi non si può chiedere di più. Siamo d'accordo che la questione rimane impregiudicata, e quando si avranno compiute le condizioni che la legge prescrive, il Governo darà certamente per le popolazioni interessate alla linea Arona-Gravellona quelle disposizioni giuste e benevoli come devono essere.

Senatore SARACCO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO, *relatore*. L'Ufficio centrale non trova nulla a ridire all'accettazione dell'ordine del giorno, presentato dal collega Chiala, d'accordo col senatore Di Sambuy; chè anzi si associa al concetto espresso in quest'ordine del

giorno per la ragione che vi si parla dell'opera che deve portare il Governo rimanendo « nella sua sfera di azione »: locchè vuol dire che si tratta di rimaner sempre nei termini della legge. Così a me piace che l'onor. ministro abbia intesa la cosa, e riservata la sua libertà d'azione.

Quanto all'Arona-Gravellona, l'Ufficio centrale si è limitato a dire che dal momento in cui questa linea è fatta segno per legge a speciali agevolanze, si riconosce virtualmente la sua particolare importanza, che i ministri dei lavori pubblici e quello del Tesoro vorranno a suo tempo apprezzare. Nulla di più occorre dire intorno al sussidio che le si possa concedere.

Qui è il caso di dire che il momento non è giunto ancora di promuovere una risposta categorica, perchè se anche il ministro volesse, non può darla fino a che si conoscano i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, e siasi stabilito l'accordo fra i due ministri interessati sulla misura del sussidio, maggiore o minore da accordarsi. Chè se della linea Santhià-Borgomanero si è parlato espressamente, attesa la sua massima importanza, da ciò non si deve inferire che siasi inteso disconoscere il valore dell'altra linea, quando venga il giorno in cui il Governo si debba pronunciare colle norme di legge.

Detto ciò, consentiamo volentieri che l'ordine del giorno Chiala-Sambuy venga approvato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti l'ordine del giorno già letto, accettato dal ministro dei lavori pubblici e dall'Ufficio centrale.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Pongo ai voti l'art. 5 del progetto di legge.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Anche questo progetto di legge si voterà poi a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Rimanderemo il seguito dell'ordine del giorno a domani.

Prego i signori senatori di volersi riunire in comitato segreto domani alle ore 14 e mezzo.

Domani seduta pubblica alle ore 15 col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Conversione in legge del regio decreto 26 ottobre 1896, n. 481, col quale si dichiara nulla essere innovato nel regime delle tasse marittime e nel trattamento delle navi tunisine nei porti italiani (n. 234);

Convenzione di commercio e di navigazione fra l'Italia e la Tunisia del 28 settembre 1896 (n. 235);

Convalidazione del regio decreto 27 settembre 1896 che mantiene in vigore lo *statu quo* doganale per le merci provenienti dalla Tunisia e per le merci italiane ivi destinate (n. 236);

Proroga a tutto il 31 dicembre 1898 della facoltà concessa dalla legge 8 luglio 1894, n. 280, circa la destinazione degli uditori alle funzioni di vicepretore (n. 240);

Pensione alla famiglia del delegato di pubblica sicurezza, cav. Leopoldo Pasquali, morto in servizio (n. 247);

Sulle armi e sulla detenzione di strumenti da punta e da taglio (n. 222);

Unificazione dei debiti delle provincie e dei comuni della Sicilia e della Sardegna e dei comuni dell'isola d'Elba e del Giglio (n. 242).

II. Votazione per la nomina del direttore dell'Ufficio di segreteria.

Si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta, e per la votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario alla Cassa dei depositi e prestiti.

Prego i signori senatori, i cui nomi furono ieri estratti a sorte, di voler poi procedere allo spoglio delle schede di questa votazione.

(Il signor senatore, *segretario*, TAVERNA fa l'appello nominale).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori, segretari, di procedere alla numerazione dei voti.

(I signori senatori, segretari, fanno lo spoglio delle urne).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione sul progetto di legge:

LEGISLATURA XIX — 1^a SESSIONE 1895-96 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1896

Assegno annuo di un milione di lire a S. A. R. il principe ereditario :

Votanti	82
Favorevoli	80
Contrari	2

(Il Senato approva).

Modificazioni alla legge sullo stato degli ufficiali per i corpi militari della regia marina e computo di anzianità di grado per l'avanzamento in caso di disponibilità o aspettativa :

Votanti	82
Favorevoli	77
Contrari	5

(Il Senato approva).

Proroga dei regi decreti 6 novembre 1894, nn. 503, 504, 505 e 507, per modificazioni alle leggi sull'ordinamento dell'esercito, sulla circoscrizione territoriale e sugli stipendi ed assegni fissi del regio esercito :

Votanti	82
Favorevoli	75
Contrari	7

(Il Senato approva).

Proroga del termine per il ritiro dalla circolazione dei buoni agrari :

Votanti	83
Favorevoli	81
Contrari	2

(Il Senato approva).

Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche :

Votanti	82
Favorevoli	79
Contrari	3

(Il Senato approva).

Trattato ed atti di concessione per la costruzione di una ferrovia attraverso il Sempione :

Votanti	81
Favorevoli	72
Contrari	9

(Il Senato approva).

Nomina di Commissione.

PRESIDENTE. Adempio l'incarico di cui il Senato mi onorava in una precedente tornata.

Chiamo a far parte della Commissione speciale che dovrà esaminare il Codice penale militare i signori senatori ; Canonico, Ghiglieri, Guerrieri-Gonzaga, Gloria, Mezzacapo, Pascale, Pierantoni, Puccioni Piero, Ricotti, Rolandi e Cerruti Cesare.

Domani alle ore 13 e 30 riunione negli Uffici.

Alle ore 14 e 30 Comitato segreto.

Alle ore 15 seduta pubblica coll'ordine del giorno di cui ho già dato lettura.

La seduta è sciolta (ore 18 e 20).