

XXXI.

TORNATA DEL 19 GIUGNO 1897

Presidenza del Vicepresidente CREMONA.

Sommario — Petizioni — Congedo — Il ministro della marina presenta un disegno di legge sui matrimoni degli ufficiali della R. marina, che è trasmesso agli Uffici — Si discute il progetto di legge: Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari (n. 63) — Parlano nella discussione generale il ministro dei lavori pubblici ed i senatori Saracco e Brioschi, relatore — Il presidente dichiara chiusa la discussione generale — Senza discussione si approva l'articolo 1 — Sull'articolo 2 parlano i senatori Di Sambuy, Saracco ed il ministro dei lavori pubblici, l'articolo 2 è approvato — Approvasi l'articolo 3 dopo osservazioni del relatore, senatore Brioschi, cui risponde il ministro dei lavori pubblici e previa correzione di due errori di stampa — Senza discussione si approvano gli articoli 4 a 6 e si rinvia il progetto allo scrutinio segreto — Il presidente comunica una lettera del senatore Alfieri, con cui ringrazia il Senato per l'interessamento addimostratogli dal Senato, durante la sua grave malattia e chiede un congedo di due settimane — A proposta del senatore Saracco, cui si associa il ministro degli affari esteri a nome del Governo, il Senato delibera di esprimere, a mezzo della Presidenza, al senatore Alfieri la sua vera compiacenza per la ricuperata salute ed il suo desiderio di vederlo presto partecipare ai suoi lavori — Il congedo chiesto dal senatore Alfieri è concesso — Il senatore Di Camporeale chiede se siano pervenute alla Presidenza notizie sulla salute di Giuseppe Verdi — Il presidente dichiara, che chieste notizie in proposito al prefetto di Parma, non è giunta ancora nessuna risposta; non appena perverrà, la Presidenza si affretterà a renderne edotto il Senato. Intanto fa voti caldissimi perchè la notizia non sia confermata — Senza discussione rinviarsi allo scrutinio segreto il progetto di legge: Spesa straordinaria di L. 450,000 per la esecuzione dei lavori di nuovo indirizzo delle acque del Lamone (n. 25) — Si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto — Il presidente proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto dei tre progetti di legge votati per alzata e seduta, che risultano approvati — Il presidente comunica un telegramma del prefetto di Parma col quale dà notizia dell'ottimo stato di salute del maestro senatore Giuseppe Verdi — Il senatore Serafini, mentre si compiace delle buone notizie ricevute, deplora che notizie infondate si siano tanto facilmente divulgate.

La seduta è aperta alle ore 15 e 20.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, del Tesoro, della marina e degli affari esteri.

Il senatore, segretario, CHIALLA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Si dà lettura del sunto di petizioni pervenuto al Senato.

Il senatore, segretario, CHIALLA legge:

« N. 21. — Il presidente della Deputazione provinciale di Ancona fa istanza al Senato, a

nome di quella Deputazione, perchè sia modificato il disegno di legge sui manicomi ».

Congedo.

PRESIDENTE. Il signor senatore Peiroleri domanda un congedo per motivi di salute.

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

Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE. Il signor ministro della marina ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, approvato dell'altro ramo del Parlamento, per « Disposizioni circa i matrimoni degli ufficiali dei diversi Corpi della regia marina ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della marina della presentazione di questo disegno di legge, il quale sarà stampato e trasmesso agli Uffici.

Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari » (N. 63).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari.

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CHIALLA legge:

(V. Stampato N. 63).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio il relatore e la Commissione permanente di finanze, della relazione favorevole a questo progetto di legge.

L'ultimo paragrafo della relazione dice:

« Nel concludere questa breve relazione proponendo al Senato l'approvazione del progetto di legge, la Commissione permanente di finanze è indotta dai molti esempi di dilazioni di spese dipendenti anche da impegni esistenti, a questa riflessione: che se nell'attuale disegno di legge lo stanziamento proposto per l'anno prossimo e

per gli anni a venire si potè ridurre a proporzioni minori, il fatto è conseguenza indiscutibile dall'essersi negli esercizi finanziari 1893-94, 1894-95 avuto la previdenza di aumentare colla legge del 1894 di 63 milioni di lire gli stanziamenti fissati dalla legge del 1892 ».

Ciò mi fa obbligo di avvertire che in fatto di rimandi di spese, io soltanto ho ripetuto, per un altro biennio, la legge che era stata presentata nel 1894; quindi per lo meno non ho fatto più di quanto era stato fatto dai miei predecessori. E posso soggiungere che proponendo questo rinvio, io ho pure provveduto affinchè il bilancio, nel suo complesso sintetico, sia in grado negli anni venturi di sopportare la reintegrazione degli stanziamenti che oggi si rimandano, pur rimanendo consolidato, secondo il nostro programma, nella somma totale di L. 77,600,000. Infatti la legge che stiamo discutendo con le sue tabelle, dimostra come vadano decrescendo gl'impegni per spese ferroviarie, e lascino margine più che sufficiente a ricostituire gli stanziamenti in parola, se ve ne sarà bisogno, ed a misura dei bisogni. Devo però dire al Senato e all'onor. relatore, che, a mio avviso, la necessità di reintegrare questi stanziamenti si presenterà difficilmente, perchè se pigliamo per esempio le strade, che sono quelle i cui stanziamenti subiscono una maggiore falcidiazione, si vede subito che la riduzione dei capitoli non è dovuta al proposito di diminuire ad ogni costo la spesa del bilancio, ma al fatto che gli stanziamenti dello Stato debbono essere subordinati a quelli che le provincie fanno nei loro bilanci. Invero le strade sono quasi tutte da costruirsi a metà spesa fra Governo e provincie; e la legge del 1894 dice che non si possono costruire, se le provincie non sono in grado di pagare la loro metà. Ora, pur troppo, il fatto è che la maggior parte delle provincie non possono o non vogliono provvedere i fondi corrispondenti alla metà della spesa, che deve stare a loro carico. Mancando gli stanziamenti delle provincie, quelli dello Stato non hanno ragione di essere; epperò la diminuzione delle somme impostate in bilancio si verifica automaticamente, in ragione degli scarsi stanziamenti delle provincie.

Lo scorso mese di settembre, io ho pregato i prefetti di farmi noti gli stanziamenti che nei loro bilanci le rispettive provincie avevano

fatto per opere stradali, ed ho commisurato gli stanziamenti del bilancio dello Stato agli stanziamenti delle provincie. Io non saprei pensare un metodo più preciso di previsione.

Se si stanziasse un centesimo di più, non si otterrebbe altro effetto che di accrescere la somma dei residui, che è già grande. Malgrado il rinvio degli stanziamenti fatto colla legge del 1894, anche nei due esercizi trascorsi, la somma dei residui nelle opere stradali, come nelle portuali e fluviali, non ha cessato di aumentare, e la ragione è quella che ho detto testè.

Io dubito quindi che fra due anni vi debbano essere il bisogno e la possibilità di ricostituire questi stanziamenti in modo efficace, e dicendo in modo efficace, dico in modo da poterli spendere.

Ad ogni modo, ripeto, che occorrendo, vi sarà modo di provvedere; e ciò per effetto delle disposizioni relative allè ferrovie le quali creano in bilancio un margine sufficiente. E concludendo, non dico di aver fatto bene, ma posso dire di non aver fatto più male dei miei predecessori, ammesso che questi abbiano fatto male: e a tranquillità della mia coscienza, aggiungo l'attenuante che i bilanci futuri saranno perfettamente in grado di far fronte ai maggiori stanziamenti, che saranno da ricostituire, se le circostanze ne dimostreranno la convenienza.

La seconda osservazione dell'onorevole relatore è giustissima.

È evidente che se noi stanziamo meno in questo bilancio, ciò proviene da due cagioni. L'una che noi sospendiamo per ora le costruzioni dirette di ferrovie da parte dello Stato, sospensione avvenuta già di fatto, ma in certo qual modo non ancora legalizzata.

L'altra che nei due bilanci 1893-94 e 1894-1895 fu aumentato di 63 milioni lo stanziamento fissato dalla legge del 1892. Io non ho nulla da eccepire a questa osservazione dell'onorevole relatore: solo mi sia consentito di notare che in quei due bilanci, i due stanziamenti sono stati assolti con debiti, mentre gli stanziamenti attuali, noi li assolviamo con entrate effettive.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Entrato or ora nell'aula, non so se abbia compreso esattamente le parole

pronunciate dall'onorevole ministro, ma se ho capito bene, pare che egli dicesse che nei bilanci degli anni anteriori si è provveduto con debiti alle spese di costruzione delle ferrovie, mentre oggi si provvede colle risorse del bilancio. Io credo che la cosa non corra esattamente così sia per gli anni 1893-95, come per gli anni 1895-97, mentre la verità è questa, che alle spese del primo biennio si è provveduto in gran parte colle risorse del bilancio, ed interamente nel secondo.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho inteso dire che si sia provveduto tutto con debiti, ho voluto dire che al maggior stanziamento si è fatto fronte, se non nella totalità, certo in gran parte, con risorse straordinarie di bilanci. Questa parmi ora una discussione nemmeno a farsi; per esprimere il mio concetto basta che richiami alla memoria dell'onorevole Saracco tutti i provvedimenti che nei due bilanci 1893-94 e 1894-95 furono adottati per pareggiare il bilancio con risorse straordinarie.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Sia pure come dice l'onorevole ministro, ma se non tutti, la massima parte di questi 63 milioni di maggiore spesa in confronto della legge del 1892, furono provveduti con i mezzi ordinari del bilancio, e non si sono fatte emissioni di obbligazioni per avere questi 63 milioni.

Ecco quello che volevo dire, e che mantengo.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Nel disegno di legge attuale veramente non si parla delle strade; ma siccome nell'ultima parte della relazione si è discusso anche delle strade, ed alla osservazione fatta nella relazione, il ministro ha risposto, così io devo aggiungere qualche parola in proposito.

È certo che deve fare impressione al Senato che, mentre una legge, quella del 1896, stabiliva che erano necessari per la costruzione delle strade nazionali e provinciali 6,300,000 lire, si venga ora con una nuova legge, nel 1897 a dire

che si può fare un' economia di 2,400,000 lire. Ora è certo che ciò deve dare da pensare.

Le notizie che il ministro attuale dice di avere sui bisogni di queste strade, saranno state conosciute anche dai suoi antecessori. È una questione di calcolo che si risolve facilmente. La legge del 1896 provvedeva per cinque anni; uno è decorso e ne rimangono quattro, e se annualmente si proporrà la diminuzione di spesa di L. 1,450,000, è chiaro che alla fine del quadriennio dovremo richiedere L. 5,600,000 oltre alla somma che sarà necessaria per l'ultimo anno.

Ecco la ragione della nostra osservazione.

Se la Camera elettiva ha ritenuto necessaria la somma di L. 6,500,000 per questi lavori, sulla quale si propone una prima economia di L. 1,500,000, verrà giorno in cui si dovrà nuovamente provvedere ai bisogni per queste strade.

Il ministro dice, che ha proposto questa diminuzione in seguito alle notizie avute dalle varie provincie. Credo che questo non sia un buon sistema; io piuttosto avrei corretto la legge del 1896, perchè allora si sarebbe potuto discutere e vedere se vi fosse stato errore nella somma iscritta; ma errore difficilmente vi può essere stato, perchè prima si spendeva molto di più.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo venia al Senato se per la terza volta ho domandato di parlare.

Ho qui la tabella dei residui per opere stradali giacenti nelle casse dello Stato. Al 30 giugno 1895 vi erano 23,500,000, al 30 giugno 1896 lire 23,200,000.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Impegnati o non impegnati?

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. La parte non impegnata è maggiore di quella impegnata.

Al 30 aprile ultimo vi erano L. 25,200,000 di residui, dei quali quasi 14,000,000 non sono impegnati.

Non discuto la legge del 1896. Ma, date le cose come stanno, non trovo utile stanziare somme maggiori di quelle che occorrono per opere, per le quali o i residui esistenti non bastano, o per le quali non esistono affatto residui, tenuto conto dello sviluppo che i lavori potranno

avere in ragione degli stanziamenti che le provincie possono fare nell'anno. Il di più, se io lo stanziassi, sarebbe puramente forma contabile, perchè andrebbe a ingrossare i residui del Tesoro.

L'onor. Brioschi ha detto che dovevamo modificare la legge del 1896. Lasciamo stare che così avremmo chiamato il Parlamento ad una nuova discussione lunga e penosa senza speranza di ottenere un risultato pratico, poichè avremmo sicuramente commesso gli stessi errori, che furono con quella legge commessi, non potendo noi oggi prevedere quali somme saranno in grado le provincie di spendere nel 1898 e 1899. Tant'è quindi che ci limitiamo a stanziare anno per anno le somme necessarie per fronteggiare quelle stanziare dalle provincie. Non c'è ragione di aggravare i contribuenti di somme destinate a restare nel Tesoro.

Ammetto l'osservazione dell'onor. relatore sotto l'aspetto legale, e anche generale, ma nel fatto egli dovrà convenire con me che, stanziando le somme che praticamente si può ritenere di erogare, si tiene fede alla sostanza delle leggi anteriori in fatto di erogazioni stradali. Non è colpa del Governo se le provincie, o perchè non vogliono, o perchè non possono, o perchè non credono che sia urgente la costruzione di talune strade, non stanziavano le somme corrispondenti.

Ora vi è una precisa disposizione di legge (e così fosse stata sempre rispettata, che non ci troveremmo ad avere un credito di 20,000,000 verso alcune provincie), la quale ordina che nessun lavoro stradale possa e debba essere fatto se il rimborso della parte di spesa a carico delle provincie non sia assicurato.

Senatore SARACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO. Punto preparato a questa discussione, debbo fare alcune avvertenze in ordine alle cose dette dall'onor. ministro dei lavori pubblici.

Prima di tutto io amerei che egli si persuadesse di questa verità, che i residui passivi non sono inutili, ma servono mirabilmente ad alimentare la Cassa del Tesoro, e credo che l'onor. ministro del Tesoro, qui presente, non vorrà contraddire a questa mia affermazione.

Quanto è più considerevole la disponibilità dei residui passivi, tanto meno dovrete ricor-

rere alla emissione di buoni del Tesoro per provvedere alle esigenze dei pubblici servizi. Quindi, avendo inteso dire altre volte dall'on. ministro che i residui passivi non sono altra cosa che un inutile ingombro, mi è parso opportuno avvertire che inutili non sono, perchè, lo ripeto, producono l'effetto di limitare in misura corrispondente alla loro entità la creazione di un debito, in forma di buoni del Tesoro.

Vengo adesso ad altro argomento. L'onorevole ministro ha detto pur dianzi: Così si fosse sempre osservato, come si osserva presentemente, il precetto salutare secondo il quale non si può addivenire alla esecuzione di nuove opere se non è dimostrato, che le provincie abbiano stanziato nei loro bilanci le somme corrispondenti alla parte di concorso che sono tenute a versare!

Ora io devo dichiarare che a questo precetto veramente salutare, tradotto in legge solamente nel 1894, mi sono sempre fedelmente attenuto. Posso bensì meritare tutti i rimproveri di questo mondo, ma non potrei meritare questo, che sotto la mia amministrazione quell'articolo di legge non sia stato in ogni tempo osservato: siccome è altrettanto vero che la legge del 1894 è opera mia, chè anzi posso dire che quando negli ultimi giorni della mia amministrazione mi sono adoperato a preparare il disegno di legge sulle strade nazionali e provinciali di serie, che venne poi presentato alla Camera dei deputati dal mio egregio successore ed amico il senatore Perazzi, si tenne principalmente conto di questa circostanza, e nell'elenco delle opere non ne figura alcuna, fra quelle contemplate nella legge del 1881, per le quali non apparissero inscritte nei bilanci delle provincie le somme dovute allo Stato in titolo di concorso. Si è fatto di più, onorevole ministro: non una lira fu stanziata per le strade in discorso, fuorché quando appariva, e si sapeva che le provincie erano veramente in grado di soddisfare gli impegni presi nei loro bilanci. Perchè non di rado avviene che gli stanziamenti non offrono sicurezza del pagamento.

In questa parte adunque, io che sarei il solo ministro rimasto in carica dopo la promulgazione della legge del 1894, posso ben dire che non merito rimprovero, certo qual sono, di averne sempre osservato il precetto nella sua genuina espressione.

Adesso dovrei dire qualche cosa intorno alla legge del 1896, la quale dopo pochi mesi di vita soltanto venne ritirata dall'onorevole ministro nel senso che gli è piaciuto ridurre la spesa di poco meno di un milione e mezzo.

Veramente non sono io che ebbi l'onore di presentare alla Camera elettiva il disegno di legge in discorso, ma ci tengo a dire, quantunque aborrente a parlare degli atti miei, e punto desideroso di far conoscere quali siano stati i fasti della mia amministrazione, ci tengo a dire, che quel disegno di legge fu preparato da me, e buono o cattivo, mi ha costato molta fatica. Or dunque io dichiaro nel modo il più formale che il disegno di legge approvato nel giugno o luglio del 1896, modificato di lì a tre mesi per trovare una così detta economia di poco meno di un milione e mezzo lire, era appunto ispirato a tutte quelle considerazioni alle quali ha alluso poc' anzi l'on. ministro dei lavori pubblici, vale a dire che non si era creduto di stanziare somme maggiori che non fossero assolutamente necessarie per la prosecuzione dei lavori in corso, e per imprendere altri pochi lavori di assoluta necessità, lavori dirò meglio, di compimento, onde rendere produttivi i tronchi già costrutti, e mancanti nelle parti intermedie.

Io credo che in questa parte l'onorevole ministro dei lavori pubblici consentirà con me, che non si dovesse fare altrimenti, perchè la più falsa delle economie è quella di lasciare un'opera a mezzo, quando la parte maggiore è fatta, e si deve pensare a trarne giovamento. In sostanza il sistema che si è seguito è precisamente lo stesso che il signor ministro dice di aver adottato nelle sue proposte, e se egli ha potuto trovare che si può spendere meno, io gli do lode, se realmente ha trovato modo di uscirne a più buon mercato com'egli dice.

Io però mi permetto di dubitarne, non già perchè io non sia riescito a far meglio, e manchi in realtà una dimostrazione particolareggiata di quanto viene affermato dall'onorevole ministro. No, io amo meglio dargli lode di aver ridotto lo stanziamento, se le cose andranno così, come egli mostra di credere. Ma badi, onorevole ministro, che non basta dire che vi sono dei grossi residui passivi, perchè si possa essere sicuri che si potranno adoperare, onde provvedere alle occorrenze di un determinato eser-

cizio, e di una determinata strada. A partire dal 1888, e non prima, ciascuna delle opere pubbliche ha il suo capitolo nel bilancio della spesa; e poichè mi viene in acconcio, lasci che anch'io mi senta un po' orgoglioso di aver iniziata e compiuta questa cardinale riforma, sebbene io non sia di coloro che al *savoir faire* aggiungono l'arte finissima di *le faire savoir*. Con ciò si è potuto impedire che si ripetessero i gravissimi inconvenienti che si sono prodotti su vasta scala nelle costruzioni ferroviarie, quello segnatamente che le somme destinate a talune strade poterono essere impiegate a servizio di altre, senza controllo del Parlamento, e con grave danno della finanza.

Di qui ha dovuto avvenire che non potendo spendere a capriccio, crebbero i residui passivi in proporzione diventata enorme, come tutti sappiamo. Questa circostanza però non venne mai taciuta al Parlamento, e venne posta largamente in luce, per giustificare la povertà degli stanziamenti, dappoichè in presenza di tanti residui passivi, conveniva, in quanto fosse possibile, dar sfogo a questi residui passivi prima di deliberare nuove spese. È lo stesso ragionamento che fa oggi l'onor. ministro, ed è naturale. Ma l'esistenza dei residui non toglie che possano mancare i fondi per talune strade benchè se ne abbiano a sovrabbondanza per altre, che procedono più lentamente, o non possono progredire perchè ci sono di mezzo tante liti che arrestano l'azione del Governo.

Il numero di queste liti è sterminato, ed il signor ministro dei lavori pubblici converrà forse con me nel riconoscere, che se nelle ferrovie lo Stato si è trovato esposto a queste grandi calamità delle liti cogli appaltatori, forse in questa materia delle strade rotabili è avvenuto peggio. Auguro che il signor ministro sappia colla sua energia por fine a tante contese che inceppano l'opera del Governo ma io, lo dico subito, non sono arrivato a definirne che poche. Sono tanti gli ostacoli che si incontrano nella costruzione delle strade di serie specialmente nelle provincie meridionali, che dopo aver conferito e discusso con ciascuno degli ingegneri capi di quelle provincie, mi è rimasta una grande incertezza sulla possibilità di condurre innanzi i lavori, e sulla spesa a carico dello Stato. Questa è la causa principale della esistenza dei residui, ma ciò non toglie

che possano mancare i fondi per la continuazione dei lavori in corso, perchè i residui vincolati alla costruzione di un'opera, non possono essere impiegati a servizio di un'altra, che sia mancante dei fondi necessari. Queste indagini io le aveva fatte con pazienza infinita, e mi era parso che riducendo la spesa a 31 milioni circa in 5 anni, compresi i concorsi dovuti alle provincie in otto o dieci milioni, si fosse pur fatto qualche cosa, mentre ci troviamo ancora in presenza di una spesa complessiva di un centinaio di milioni. Ma l'onorevole ministro ha dato un passo più innanzi, e sia pure.

Il mio collega, il senatore Brioschi, però ha detto qualche cosa circa gli impegni che verranno a pesare sui bilanci degli anni avvenire in conseguenza di questi ripetuti rinvii nelle spese di opere pubbliche decretate dal Parlamento.

Ebbene, a me duole di non essere stato presente l'altro giorno quando venne in discussione un progetto di legge col quale si stabilisce, che a cominciare dal 1899-900 si debbano restituire al bilancio le somme che dovevano far capo ai bilanci degli anni precedenti. Mi spiace di non essere stato presente perchè avrei voluto avvertire un fatto semplicissimo che cioè da qui a due anni il bilancio dei lavori pubblici dovrà sopportare una maggiore spesa che a conti fatti supererà i quattro milioni di lire; che anzi questa maggiore spesa crescerà ancora nei bilanci avvenire.

Io avrei detto questo: A che serve prendere di questi impegni, mentre tutti i giorni il Governo si presenta avanti al Parlamento a dimandare nuove dilazioni di spese, che si dovranno riprodurre nei venturi esercizi? A che questi impegni, quando sappiamo già che difficilmente si potranno soddisfare? Certo non dispero del tutto che le nostre finanze ci possano consentire di tenere queste e tante altre promesse che facciamo a noi stessi ed al paese; il quale crederà di dover pazientare per un paio d'anni soltanto e non di più.

Ma siccome ho anche un lontano dubbio che di qui a due anni, le condizioni non saranno affatto migliori di quelle presenti; così avrei voluto pregare il signor ministro a considerare, se non fosse stato meglio abbandonare addirittura l'articolo di legge che contiene le promesse del reintegro.

Oggi è tardi, ma poichè l'argomento è tornato in discussione, non sarà fuor di luogo che io abbia presentata questa osservazione al signor ministro, il quale ne farà quell'uso che crederà conveniente.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole senatore Saracco ha perfettamente ragione; e prima che egli entrasse nell'aula io dissi per quali motivi non mi paresse che nel corso di due anni si potesse procedere al reintegro degli stanziamenti che ora si rimandano.

L'onorevole senatore Saracco ha ragione quando dice che sarebbe stato meglio abbandonare quest'articolo di legge. Io infatti l'ho incluso, riproducendolo da una legge presentata dal senatore Saracco due anni or sono al Parlamento, solamente in omaggio alla considerazione altissima ch'io faccio della sua competenza.

Riconoscendo nel senatore Saracco un maestro autorevolissimo in questa materia, non ho saputo resistere alla seduzione di fare una legge analoga a quella che egli con tanta saggezza aveva portata avanti al Parlamento.

Credo ancor io del resto che fra due anni non sarà possibile ricostruire questo stanziamento, non già perchè debba mancare margine in bilancio, perchè il margine lo faranno le disposizioni sulle ferrovie, ma perchè mancherà il concorso delle provincie.

Ora in questa quistione dei residui è bene che ci intendiamo chiaramente, perchè io desidero di avere la coscienza tranquilla e non intendo di nasconder nulla.

L'onor. Saracco ha giustamente rammentato che nel 1888 egli introdusse il metodo della specializzazione dei fondi destinati alle opere, in modo che non fosse più possibile lo storno dei fondi da un'opera all'altra, che fu fonte di ingiustizie e di disordini; ed io non intendo affatto di venir meno a questo concetto della specializzazione delle opere.

Nel preparare il bilancio di previsione dell'anno prossimo ho proceduto così: delle opere stradali votate dalla legge del 1896 ho guardato, opera per opera, quale era lo stanziamento che la provincia faceva per il prossimo eser-

cizio; ho guardato se esistevano nei residui disponibili mezzi per far fronte alla metà spesa a carico dello Stato e se corrispondevano allo stanziamento provinciale; dove mi è risultato che i fondi, dei quali l'amministrazione avrebbe potuto disporre, non sarebbero bastati, ho fatto uno stanziamento adeguato. E tutto ciò è stato fatto con molta larghezza, in modo da esser sicuri di avere a disposizione mezzi maggiori di quelli che le provincie fornivano.

Lo stanziamento totale per opere stradali è così risultato di un milione e tanto inferiore a quello del 1896.

E qui l'onor. Saracco colla sua autorità viene a confortare un'altra considerazione che ho esposto testè al Senato; dice cioè che se io avessi proposto un'altra legge per riformare quella del 1896, sarei probabilmente caduto in nuove inesattezze, perchè prevedere oggi quali fondi vorranno disporre nel quinquennio le provincie interessate è opera che sfugge alla possibile cognizione del Governo.

Io invece procedo di anno in anno. Il bilancio 1897-98 è stato fatto secondo quello che materialmente si potrà erogare in quest'anno. Il bilancio 1898-99, se avrò l'onore di farlo, lo farò in modo che il Governo non debba mai pretestare la mancanza di fondi, per omettere la esecuzione di una opera, per la quale le altre condizioni richieste dalla legge concorrono a renderla possibile. Questo posso affermare nel modo più assoluto. (*Bene*).

L'onor. Saracco ha parlato delle liti relative a strade.

Pur troppo ella ha dovuto molto occuparsene, e io ancora devo occuparmene. L'entità delle somme contestate è minore che nell'azienda ferroviaria, perchè minore è la entità stessa dei lavori; ma questa azienda delle contese stradali è ancora di gran lunga più complicata, non fosse altro che per l'annosità dei litigi, di quella che si riscontra nella materia ferroviaria e in ogni altro ramo dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Io devo dire all'onor. Saracco e al Senato, con tutta schiettezza, che mentre nel risolvere le contese relative alle ferrovie e alle opere idrauliche e ad altri rami dei lavori pubblici, ho ottenuto qualche risultato, che credo non sarà reputato spregevole, e certo fu vantaggioso all'erario dello Stato; nella materia

delle strade sono ancora all'inizio, perchè io stesso mi perdo in un dedalo di contese antiche e complicatissime.

Riconosco dunque perfettamente la giustezza di ciò che ha detto l'on. Saracco; e certamente vi è anche nelle circostanze ch'egli ha ricordato una ragione per cui i lavori stradali soffrono ritardi, essendo difficile intraprendere nuovi lavori, quando essi possono fornire materia a nuove contese, a nuove pretese, a nuove contestazioni.

Fra le altre cose, interviene molto sovente la pretesa dell'appaltatore di aver diritto agli altri lavori suppletivi, per cui ne nasce una complicazione di questioni grandissima.

Sono io il primo a riconoscerlo, ma sono il primo io a non averne nessunissima colpa.

Quanto ai residui di crediti, che lo Stato ha verso le provincie, di cui ho parlato, io non ho inteso farne il benchè minimo appunto all'onor. Saracco, e sono lieto di riconoscere che durante la sua amministrazione egli non si è scostato da quel criterio, dal quale non mi scosto nemmeno io, che nessun lavoro deve essere appaltato, se non vi è la sicurezza che la provincia possa concorrere nella parte di spesa che le incombe. Io ho bensì alluso ad altri tempi, quando si procedeva altrimenti. All'onor. Saracco non potevo alludere, perchè anzi fu lui, almeno mi pare, che nella legge del 1894 introdusse in modo esplicito e formale quella disposizione di legge, per cui non si può appaltare un lavoro se il concorso della provincia non è assicurato; principio che, del resto, era insito in tutta la nostra legislazione. Se esso fosse stato rispettato, non ci troveremmo, come oggi ci troviamo, ad avere un credito di circa venti milioni verso alcune provincie, che evidentemente oggi sono nell'impossibilità di rimborsare d'un tratto quanto da loro è dovuto.

Un'ultima parola ed ho finito.

L'onor. Saracco ha detto: i residui passivi alimentano il Tesoro. Certo è vero, che quando noi facciamo uno stanziamento in bilancio, e questo stanziamento non lo adoperiamo, la somma, che non si adopra, alleggerisce il servizio di cassa.

Però io dubito assai dell'opportunità di questo metodo, giacchè esso falsa il concetto stesso della nostra contabilità di Stato, con-

fondendo il bilancio di competenza col bilancio di cassa.

Ma ad ogni modo io non intendo di fare questioni di forma; ne faccio una di carattere sostanziale.

Il bilancio dei lavori pubblici quando ne assunsi la gestione, aveva una somma di 130 o 140 milioni di residui; questa somma non è oggi molto diminuita.

Ora io non stimo opportuno che la gestione dello Stato abbia una così vistosa somma di residui, e l'onor. Saracco, tanto più competente di me in questa materia, converrà che se fosse possibile addivenire alla loro liquidazione, cioè al pagamento di tutti gli impegni a cui questi residui sono destinati, ed all'esecuzione delle opere per cui essi sono stanziati, assai probabilmente alle finanze dello Stato deriverrebbe ristoro notevolissimo; perchè io ho sperimentato, che man mano che le opere si vanno liquidando, somme non dispregevoli diventano disponibili su parecchi capitoli; tanto è ciò vero che il Senato è invitato oggi ad approvare una legge, colla quale chiedo appunto di valermi di questi stessi residui disponibili per integrare l'ammacco che si riscontrerà in altri capitoli della gestione delle ferrovie.

Ora una pronta liquidazione dei residui non è possibile, causa le molteplici difficoltà contabili, legali, contrattuali, che non consentono una pronta liquidazione delle opere; ma se fosse possibile, se cioè in poco tempo si potessero finire i lavori e saldare l'importo; e quanto rimane, dopo gli stanziamenti fatti, si potesse passare in economia, è certo che attingeremmo una somma notevole, di molti milioni, credo io, che ridonderebbe a beneficio dell'erario, e compenserebbe di gran lunga l'onere che ne verrebbe, di provvedere in altro modo alla cassa dello Stato.

Per cui io faccio tesoro delle osservazioni dell'onor. Saracco, ma non posso non tener conto anche degli altri punti di vista, che mi sono studiato di far risaltare.

L'opera mia intende a diminuire la massa dei residui, a precisare gli oneri dello Stato, conformando gli stanziamenti a quelle che prevedibilmente saranno le spese, con che si riducono e si evitano le grosse giacenze, che potrebbero essere rivolte ad altri scopi proficui; e credo che quest'opera mia debba essere van-

taggiosa all'erario, inquantochè metterà fra alcuni anni in evidenza notevoli economie, e risorse, attive ora appena supposte.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Convengo in molta parte nelle considerazioni esposte in ultimo luogo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; vado anzi più in là di queste sue considerazioni, perciocchè mi permetto di ricordare, che in un anno, molto lontano dai giorni nostri, vale a dire nel 1864, avendo avuto occasione di interrogare il ministro del Tesoro di quei tempi, che era l'illustre Minghetti, gli feci rimprovero di aver lasciato un soverchio di residui passivi, i quali attestavano, a mio modo di vedere, che l'amministrazione non procedeva regolarmente.

Ed anche oggi, ripeto, che l'abbondanza di residui passivi depone contro la regolarità di una buona amministrazione.

Quindi in questa parte, io non potrei dissentire dall'opinione espressa dall'onorevole ministro, che quanto più si può, si deve tagliare sui residui passivi e ridurli a quelle giuste proporzioni che sono inseparabili dalle difficoltà del momento. Del resto ho parlato per mio conto, e non intendo, come non mi è accaduto mai, di censurare l'opera di quelli che mi hanno preceduto, augurando che i miei successori facciano altrettanto di me. A nessuno d'altronde può cadere in mente che io volessi dar colpa ai miei antecessori di aver trasgredito un precetto di legge che entrò in vigore sotto la mia amministrazione, dico solo che a me si apparteneva di rilevare la sua osservazione, perchè non poteva colpire altri fuori di me, e perciò mi sono trovato nel dovere di dichiarare, come dichiaro, che quella legge fu osservata costantemente in tutti i suoi particolari.

Il signor ministro, ha parlato della necessità che le provincie iscrivano nei loro bilanci, anzi non solamente che iscrivano, ma dimostrino la disponibilità...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. No, no, ho detto iscrivano.

Senatore SARACCO... Domando scusa. Se non lo ha detto, lo dico io, che le provincie devono dimostrare di avere la disponibilità delle somme

che iscrivono, ed è questo, che ho voluto ai miei tempi. Non basta infatti che una somma si trovi iscritta in bilancio, ma bisogna che risulti dell'entrata corrispondente, vale a dire che lo Stato possa essere sicuro del pagamento.

Veda dunque, che nell'osservare quella disposizione di legge, sono andato forse più in là del suo significato letterale.

Ma questo principio non vale in rapporto alle strade decretate con le leggi anteriori a quella del 1881. Per la legge del 1875 che è la principale, per quella del 1869 ed altre, questa prescrizione non c'è. Perciò nelle previsioni fatte per il periodo quinquennale, non si poteva tener conto di questa limitazione, e l'amministrazione si adoperò principalmente a raccogliere i mezzi per eseguire le leggi di data più antica. Come ho detto poc'anzi la somma è molto piccola in confronto della spesa che rimane a sopportare, e creda pure, onorevole ministro, che quando ella abbia avuto occasione di esaminare anche più minutamente questo stato di cose, che è veramente increscioso sopra ogni altro, troverà pur troppo che in appresso sarà mestieri stanziare in bilancio altre somme in aggiunta a quelle che si trovano nei residui passivi per condurre a termine le opere in corso di esecuzione, o che non si possono rinviare senza danno della pubblica e privata economia. A questi concetti era ispirato il disegno di legge che ho avuto il piacere di consegnare nelle mani dell'ottimo mio amico Perazzi, e più di così non credevo che si potesse fare, mentre gli stanziamenti degli anni precedenti erano saliti a somme ben altrimenti ragguardevoli, persino di dodici o quattordici milioni.

Io credeva d'aver ottenuto un qualche successo, riducendo la spesa quinquennale a 31 milioni, compresi i concorsi, ma vedo che i miracoli non sono io che li faccio, ma li fa l'attuale ministro dei lavori pubblici, col quale mi congratulo che abbia saputo trovar modo di portare al suo collega del Tesoro questa nuova risorsa che lo deve aiutare a mettere in pareggio il bilancio dello Stato. Ma intendiamoci bene. Il metodo è buono, quanto semplice, ma non si deve dimenticare che l'iscrizione in bilancio di somme che in corso d'esercizio non si spendono, non peggiora mica la condizione del Tesoro, perchè le somme che non vengono a

pagamento servono benissimo al ministro del Tesoro, quando deve provvedere...

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. È meglio non iscriverle.

Senatore SARACCO.... Sì, è meglio non iscriverle, ma quando si trovano iscritte senza che occorra spenderle subito, il Tesoro non ne soffre. Credo invece che l'iscrizione sia inevitabile, tutte le volte che si debbono prendere impegni, non solo per le esigenze degli anni successivi, ma eziandio per le necessità dell'anno in corso, allorquando le opere che si stanno costruendo dipendono da contratti impegnativi per gli esercizi successivi.

Queste cose devo dire, e dico senza il più lontano pensiero di censura; tant'è che mi trovo qui a caso. Ma se devo dire intero il mio pensiero, temo forte che in tempo non lontano l'onor. ministro possa trovarsi costretto a domandare qualche fondo speciale (*Segni di diniego da parte del ministro dei lavori pubblici*). Non dica di no, on. ministro, nessuno può dire: *fontaine je ne boirai pas de ton eau*, ne beviamo tutti, e ne berrà anche lei: tutti quanti passano su quel banco sono condannati a bere un po' di quell'acqua che non credevano di dover appressare alle labbra, e spesso tocca a loro di *avaler des coulevres* (*Ilurità*), come diceva *monsieur Thiers*...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono disposto nemmeno a questo. (*Si ride*).

Senatore SARACCO. Badi che se c'è un'opera la quale voglia essere ultimata, ed i fondi disponibili non bastino per dar vita ad un contratto che porta impegno di spesa sui bilanci successivi, non sarà nemmeno possibile in tal caso di spendere quello che si ha. Ed allora converrà sospendere i lavori e chiedere nuovi mezzi di azione.

Chechè ne sia, posso ben dire che le mie intenzioni erano buone quanto le sue. Ho cercato di fare del mio meglio, e se non ci sono riuscito, tanto meglio per i miei successori, i quali possono coi fatti addurre le prove della loro abilità prevalente.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho mai detto che le sue intenzioni non siano buone quanto le mie: è lei che dubita piuttosto che le mie non siano buone quanto le sue.

Senatore SARACCO. Questo non dissi io.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, e non essendovi oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

La spesa di L. 86,035,693 occorrente nel prossimo sessennio per provvedere a tutti gli impegni in corso nella categoria « Costruzioni di strade ferrate » sarà stanziata, secondo l'annessa tabella A, nel bilancio per il Ministero dei lavori pubblici.

La ripartizione fra le diverse linee delle somme da stanziarsi a senso dei n. 1 e 2 di detta tabella e la ripartizione in tre capitoli delle spese di personale, d'ufficio e della somma di riserva di cui ai successivi n. 9, 10 ed 11, saranno fatte anno per anno colla legge di approvazione dello stato di previsione e potranno essere modificate, in relazione allo avanzamento dei lavori e delle liquidazioni, colla legge per l'assessamento del bilancio.

Do ora lettura della tabella A annessa a questo articolo 1.

TABELLA A.

INDICAZIONI DELLE SPESE	IMPORTO DEGLI STANZIAMENTI NEGLI ANNI						Totali
	1897-98	1898-99	1899-900	1900-901	1901-902	1902-903	
1 Lavori di completamento e consolidamento delle linee comprese nella tabella A della legge 24 luglio 1887, n. 4785	1,000,000	1,000,000	2,000,000	3,000,000	2,143,706	»	9,143,706
2 Tronchi in corso di costruzione e di liquidazione e lavori di completamento e consolidamento di quelli in esercizio delle linee comprese nella tabella A della legge 20 luglio 1888, n. 5550	»	671,000	3,870,000	1,660,000	239,000	»	6,440,000
3 Ampliamenti e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale	1,794,544	1,892,000	800,000	300,000	»	»	4,786,544
4 Ampliamenti di officine per la rete complementare	»	»	»	1,000,000	1,000,000	»	2,000,000
5 Materiale metallico d'armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 269	»	500,000	500,000	100,000	»	»	1,100,000
6 Aumenti e migliorie del materiale rotabile e di esercizio della Rete principale in relazione ai bisogni della Rete complementare	2,019,965	770,103	500,000	550,000	500,000	»	4,340,068
7 Quote di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di quarta categoria concesse alla industria privata	6,722,991	6,712,880	2,404,787	1,497,710	1,665,464	»	19,003,832
8 Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dei medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari	»	100,000	100,000	100,000	100,000	»	400,000
9 Spese per il personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie	686,543						
10 Spese d'ufficio	118,000						
11 Somma di riserva per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono, nonché per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria	2,500,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000		»	9,304,543
12 Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per la costruzione dei tronchi concessi colle convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269	4,517,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	29,517,000
Totali	19,359,043	18,645,983	17,174,787	15,207,710	10,648,170	5,000,000	86,035,693

PRESIDENTE. Chi approva l'articolo 1 con l'annessa tabella A, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

La spesa occorrente per l'appalto di linee o tronchi di linee indicati nello art. 7 e nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888 (n. 5550) non ancora intrapresi sarà autorizzata volta per volta con apposite leggi colle quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio, nonchè, nella corrispondente previsione dell'entrata, i concorsi dovuti dalle provincie e dai comuni a norma delle vigenti leggi.

Senatore DI SAMBUY. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore DI SAMBUY. Se mal non mi appongo l'art. 2 della legge che stiamo discutendo comprende tutte quelle linee ferroviarie le quali per qualsiasi ragione non hanno potuto compiersi e delle quali è pure necessario di parlare. Io mi rivolgo pertanto alla cortesia dell'onorevole ministro, perchè egli mi dica se difatti, come credo, si trova nelle condizioni espresse dall'art. 2 la linea Cuneo-Ventimiglia.

Io non sarò per fare la storia dolorosa di quella disgraziatissima linea ferroviaria, linea però di tanta importanza, per le necessarie comunicazioni tra le regioni del mezzogiorno della Francia, con tutto il settentrione d'Italia. Io credo che discutendosi questo provvido progetto di legge, sia proprio il caso di poter domandare all'onor. ministro, quali siano le intenzioni del Governo per quella linea. Pur troppo non ignoro le grandi difficoltà che si opposero al suo compimento; difficoltà anche internazionali, epperò anche maggiori delle solite nostre difficoltà economiche.

Ma la somma importanza di quella arteria internazionale, i concorsi larghissimi che gli enti locali hanno dato a quella ferrovia sperando immensi vantaggi che si temono sfumati mi costringe a muovere in proposito questa interrogazione.

Si compiaccia l'onor. ministro di dirmi quale probabilità vi sia di vedere riprendere efficacemente i lavori, onde la Cuneo-Ventimiglia possa in epoca non troppo remota portarsi a compimento.

PRESIDENTE. Il signor ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo articolo secondo, come ha ben detto il senatore Di Sambuy, riguarda in formola sintetica tutte quelle linee che sono state nominativamente promesse al paese e che non sono ancora eseguite.

Nominativamente e con diverse leggi furono votati seimila e più chilometri di ferrovia: sono stati eseguiti o sono in via di compimento cinquemila chilometri circa; rimangono ancora a costruirsi circa mille e sessanta chilometri. Fra questi è compreso anche il compimento della Cuneo-Ventimiglia.

Il senatore Di Sambuy si preoccupa non tanto di quello che in questa legge vi è, quanto di quello che in questa legge non vi è.

È bene che c'intendiamo sul carattere di essa. La legge intende a dare al Governo per il prossimo sessennio i fondi necessari per pagare i debiti e gl'impegni contratti a tutto oggi. Quando ho assunto l'amministrazione dei lavori pubblici, ho trovato che da parecchi anni, all'infuori di qualche piccolo tronco, non s'era intrapresa più nessuna costruzione diretta da parte dello Stato. Io, per primo, e con me tutto il Governo, abbiamo ritenuto che non fosse giunto il momento di riprendere queste costruzioni. E l'articolo 2 che discutiamo mira appunto a lasciare intatta la posizione di diritto delle varie linee che compongono quei mille e sessanta chilometri, che ancora rimangono da costruire, e dice che con successivi progetti di legge si provvederà ai mezzi di eseguirli, quando il Governo crederà giunto il momento di por nuovamente mano alle costruzioni.

Nell'attesa, l'articolo 3 provvede a fare a queste medesime linee un trattamento speciale per promuoverne la costruzione a cura dell'iniziativa dei privati, e col sistema della sovvenzione chilometrica, dato che dello speciale trattamento gli interessati vogliono profittare.

Io sono convinto e lo posso affermare in modo direi quasi sicuro, che parecchi di quei 1060 chilometri saranno costrutti mediante sovvenzione chilometrica, e quindi il problema del compimento degl'impegni ferroviari presi sarà poco o molto diminuito. Non posso dire se fra le linee, che domanderanno di essere concesse con sovvenzione chilometrica, debba venirsi a trovare

anche la Cuneo-Ventimiglia, sia perchè la linea costerà molto, sia perchè, più che a servire interessi locali, sarà destinata a servire interessi nazionali, e fors'anche internazionali. In tutti i casi essa parmi indirettamente vantaggiata dal fatto che non tutti i 1060 chilometri da costruirsi rimarranno da costruirsi a cura diretta dello Stato; quelli da costruirsi dallo Stato saranno meno di 1060, perchè pochi o molti saranno sicuramente costruiti per via di concessione con sovvenzione; e si sa che quanto più il compito è limitato tanto più facilmente e tanto più presto lo si può assolvere.

L'onor. Di Sambuy domanda quali sieno le intenzioni del Governo. Lo dico schiettamente. Io credo che oggi sarebbe assolutamente fuor di luogo di presentarsi al Parlamento per chiedergli i fondi necessari alla costruzione diretta da parte dello Stato delle linee non ancora costruite. Noi non potremmo chiedere la costruzione di una linea senza provvedere alla costruzione di tutte.

Ora l'onor. Di Sambuy è troppo vecchio parlamentare per non comprendere come io mi apponga al vero sostenendo l'impossibilità di chiedere al Parlamento i fondi per la costruzione diretta di 1060 chilometri di ferrovia. A centi fatti, essi costerebbero 500 milioni, secondo alcuni, 400 ed anche 350 milioni secondo altri: comunque costeranno una somma così elevata che in questo momento non si potrebbe opportunamente chiedere al Parlamento.

Io però ho fede nell'avvenire delle finanze del mio paese, come non dubito che migliorerà e tornerà a fiorire l'economia nazionale. Credo che il problema da una parte diventerà meno ponderoso, perchè alcune linee saranno sicuramente costruite senza intervento diretto dello Stato, e infatti sono già state presentate domande di concessione, le quali aspettano soltanto che questo progetto diventi legge dello Stato per esplicarsi; dall'altra parte stimo che lo Stato, pel rifiorire delle sue forze, potrà accingersi alla soluzione del problema stesso con più agevolezza, perchè intanto noi paghiamo molti debiti.

L'azienda ferroviaria con questa tabella è finita. Fra sei anni non avremo più un centesimo di debito, relativamente alle costruzioni fatte. Anzi spero che non tutte queste somme dovranno essere erogate per la totale liquida-

zione delle costruzioni in corso: per cui alcuni milioni saranno risparmiati. Fra qualche anno anche le condizioni delle finanze saranno migliori. Da tutti i lati il problema apparirà semplificato. Mentre le linee, che per non essere state intraprese dall'iniziativa privata, dovranno essere costruite a cura dello Stato, saranno diminuite, lo Stato si troverà in condizioni molto migliori per poter adempiere al compito suo.

Io ho tutte le ragioni di invidiare i miei successori, perchè essi si troveranno in condizioni molto più facili di quelle nelle quali ci troviamo noi: essi saranno in caso di compiere le promesse che noi dobbiamo dilazionare. Intorno alle quali promesse, per quanto io non vi abbia nessuna responsabilità, preme però anche a me di giustificare alquanto di fronte agli interessati la parola del mio paese.

La legge del 1879, che cominciò a svolgersi nel 1880, prometteva il compimento delle linee, in essa considerate, in 22 anni. Di questi 22 anni ne sono passati 17; e in 17 anni sono stati costruiti cinquemila e tanti chilometri. Le promesse del 1879 non sono quindi cadute ancora in protesto. Io faccio voti perchè i miei successori le possano mantenere, e dico che se dovranno all'uopo oltrepassare i termini, il paese dal canto suo potrà recare sul ritardo indulgente giudizio.

Senatore DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI SAMBUY. Io ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che egli mi ha favorito. Siamo perfettamente d'accordo nel fatto che trattandosi nell'attuale legge di una liquidazione di debiti, per chiamare le cose col loro vero nome, e non essendo sfortunatamente lo Stato nelle condizioni volute per poter proseguire nelle costruzioni dirette, non sarebbe opportuno l'attuale momento per presentare analoga legge al Parlamento. Convengo altresì interamente coll'onorevole ministro intorno al riflesso che l'applicazione dell'art. 3 di questa legge non si può convenire affatto all'importantissima linea internazionale della quale ho parlato.

Ma oltre alla fede che il ministro ha nella finanza del nostro paese, oltre alla convinzione che potendo una parte delle ferrovie da eseguirsi venir costruite appunto mediante l'arti-

colo 3 (e così abbia a diminuire l'ingente somma calcolata a mezzo miliardo per le costruzioni in sofferenza) rimane ancora in me la ferma fede che continuando l'attuale ministro o succedendogli chi abbia eguale energia ed eguale fiducia nell'avvenire del nostro paese, non sia posta nel dimenticatoio l'importantissima linea Cuneo-Ventimiglia che le pessime condizioni della Torino-Savona rendono ancor più necessaria.

Questo premeva a me dire perchè se è debito nostro di tener conto delle condizioni attuali del paese, appunto per aver voluto ferrovie che non avranno mai ragione di essere mentre si trasandarono le più utili come quella da me ricordata, non per questo possiamo rinunciare ai grandi sacrifici fatti dallo Stato e dalle provincie per ottenere le necessarie, provide, benefiche linee di collegamento che stiamo ancora aspettando.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi permetto di aggiungere una sola parola.

Io non so quello che potranno fare i miei successori; ma per quanto mi riguarda, ripeto ciò che ho detto nell'altra Camera, ciò che ho detto in più occasioni fuori del Parlamento, che cioè io non ho scrupolo ad ammettere di avere dissentito circa i metodi che sono stati seguiti in Italia per le costruzioni ferroviarie. Credo che se l'Italia fosse rimasta fedele al concetto di costruire ed esercitare ferrovie, industria essenzialmente privata, col metodo dell'iniziativa privata, ora avrebbe costruito forse anche più chilometri di ferrovie che nel fatto non abbia costruito, e l'erario si troverebbe in condizioni migliori. Ma non posso nè debbo correre dietro a ciò che si avrebbe dovuto fare, dimenticando ciò che realmente si è fatto. Con una serie di leggi, ripetutamente sono state promesse al paese determinate linee ferroviarie. Credo che queste linee ferroviarie costituiscano un impegno morale, al quale il Governo non deve venir meno.

Certo le condizioni dell'erario e l'enorme maggiore costo delle linee già costrutte giustificano una dilazione nel tempo, e giustificano tutti quei metodi, quei temperamenti dei quali la legge attuale offre un esempio.

Ma per mio conto credo che il Governo non debba dimenticare nè la Cuneo-Ventimiglia, nè nessun'altra di quelle ferrovie che sono state stabilite per legge. E dobbiamo tutti avere fede che fra qualche altro anno le finanze sieno di tanto migliorate, che lo Stato possa integralmente mantenere la sua parola e gl'impegni presi.

Da parte mia credo di collaborare a questa mèta col prepararmi ad assolvere in sei anni tutti i debiti per costruzioni ferroviarie in corso. Il bilancio dei lavori pubblici, che per accordi presi col collega del Tesoro, deve rimanere consolidato nella cifra totale di 77,600,000, presenterà così, pel cessare dei debiti, un margine sufficientemente largo per far fronte sia alle maggiori opere di bonifica, che sono le sole per le quali fino da ora credo necessario di largheggiare un po', e per far fronte anche a quegli impegni ferroviari che, salvo la misura del tempo, il paese ha dovuto considerare come un impegno morale al quale lo Stato non deve venir meno. (*Benissimo*).

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Auguro di gran cuore che si possano realizzare le speranze manifestate dal signor ministro dei lavori pubblici, che parecchie ferrovie si possano costruire col sistema inaugurato dal presente disegno. Dico inaugurato, così per dire, perchè è la legge del 1887 che porta la mia firma, la quale ammise il principio che il sussidio dello Stato possa salire a tremila lire a chilometro, e la durata che era di 35 possa salire a 70 anni.

Ma io non potrei partecipare gran fatto a queste speranze. Queste si potranno forse realizzare rimpetto a poche strade che appartengono alla quarta categoria, e forse l'onorevole ministro sarà informato che durante la mia amministrazione, ho sempre eccitato coloro che si presentavano per sollecitare le deliberazioni del Governo sopra queste linee, a battere questa via; mentre il Governo d'allora si proponeva di presentare al Parlamento un progetto di legge per innalzare la misura del concorso, come si è fatto di poi.

Ma pochissime sono queste strade di quarta categoria che possano trar partito del favore che ad esse concede la legge. Oltre a ciò, costano tutte assai poco, tranne una che assorbe

per la spesa quasi il doppio di tutte le altre la quale poi non si potrà certamente costruire con queste condizioni.

Mentre però mi auguro di gran cuore che queste speranze dell'onor. ministro si possano realizzare, anche nell'interesse della cosa pubblica, sarò un po' più esigente di quello che non si sia dimostrato il collega Di Sambuy, parlando della Cuneo-Ventimiglia.

Io credo che sia di sommo interesse pel paese che sul tronco Cuneo-Tenda si costruisca l'ultimo tratto da Vievole a Tenda. Per questo si era già provveduto con apposito stanziamento, che poi non trovò posto negli ultimi bilanci, perchè si aveva in animo di comprenderlo nei bilanci successivi, appunto per la considerazione esposta poco dianzi dall'onor. ministro che non conviene generalmente iscrivere in bilancio somme che nel corso dell'anno non vengono a pagamento. Ma in questo progetto di legge non si parla più nè di questa nè di altra linea, e si può quindi tenere per fermo che dove i fondi disponibili non sieno sufficienti per condurre a termine i lavori, il Governo dovrà chiedere al Parlamento i fondi necessari se crederà di doverli continuare.

Se così è, come a me pare che debba essere, io penso che il Governo non vorrà dimenticare il tronco di Vievole a Tenda che ha un'importanza singolare. Perchè quando la linea arrivi a Tenda si sarà già ottenuto un grandissimo risultato: che è quello di metterlo in diretta comunicazione coll'importante strada nazionale che serve i maggiori interessi di quelle popolazioni.

Si tratta certamente di spendere qualche milione, non molti, ma sarebbe strano che la linea in partenza da Cuneo che ha già costato tanti milioni si arrestasse a Vievole, mentre mancano pochi chilometri per arrivare a Tenda.

L'onor. ministro è troppo abile, perchè io dubiti che voglia mettere in dubbio la necessità, più che la convenienza di avvisare a questa costruzione.

Oltre, questa però, ve ne sono altre ferrovie, come quella disgraziata di Cosenza-Nocera, per la quale si è costruito, o si sta costruendo, un primo tronco di nove chilometri. Io credo che convenga prolungare la linea di altri pochi chilometri che faccia capo ad un centro di qualche importanza, e non rimanere a Pietrafitta.

Questo è ciò che sottopongo al giudizio dell'onor. ministro.

Ve ne hanno poi alcune alle quali si dovrà assolutamente rinunciare. Questo non si dice apertamente da quel banco, ma tutti lo sentono egualmente, poichè a questi chiari di luna sarebbe una stoltezza volerci pensare. Ve ne ha una nelle provincie meridionali, che costerebbe, dicono, un milione e mezzo per chilometro, alla quale sembra che le stesse popolazioni non pensino più che tanto. La costruzione di questa linea può essere facilmente rimandata a tempo indeterminato. Con ciò non intendo di fare proposte, anzi non faccio nemmeno una vera e propria sollecitazione, perchè piaccia all'onor. ministro di sollecitare la costruzione del tronco Vievole-Tenda. Mi par solo di poter soggiungere che la costruzione di questo tronco s'impone forse più di ogni altro. Verrà poi il tempo di spingere lo sguardo più avanti e pensare al congiungimento con Ventimiglia.

Vedrà del pari l'onor. ministro, senza spingersi ad Aulla, se non sia il caso di portare la ferrovia in costruzione che mena ai Bagni di Lucca, portarla, dico, fino a Castelnuovo di Garfagnana.

Il ministro ha detto che non intende punto di menomare gli impegni che lo Stato ha assunto colla legge del 1879 e con quelle successive. Noi possiamo benissimo prender atto, come ha fatto il collega Di Sambuy, di questa sua dichiarazione, ma io lo prego, quando avesse un momento di ozio, di studiare se le idee da me espresse sieno meritevoli di qualche benevole riguardo.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io mi permetto di avere più fiducia del senatore Saracco nell'efficacia dell'articolo 3; e posso addurre un fatto recentissimo, un fatto di ieri, che corrobora la mia speranza e la mia fiducia.

L'onor. Saracco dice che questo articolo 3 non sarà applicabile che per qualche linea di quarta categoria. Ora, onor. senatore Saracco, mi permetto di farla avvertito che di linee di seconda categoria, se la memoria mi sorregge, rimangono ancora da costruire solo una parte della Cuneo-Ventimiglia e la Bassano-Primo-lano.

LEGISLATURA XX — I^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1897

Non più tardi di ieri sono venuti da me ufficialmente in Commissione, i rappresentanti degli enti interessati a chiedermi la concessione della Bassano-Primolano, precisamente in base di questa legge che non è ancora legge dello Stato.

Ciò conforta la fede che io ho avuto sempre, e che oggi ho maggiore che mai, in ragione della diminuzione del tasso del denaro, nell'efficacia e nella potenza dell'iniziativa privata di fronte alla iniziativa di Stato. Dichiaro però come ho dichiarato anch'è dianzi, perchè in queste cose non si può fare delle teorie, che l'articolo in discorso difficilmente potrebbe essere efficace nel caso della Cuneo-Ventimiglia; ma credo che potrà essere efficace riguardo ad altre linee.

Quanto alla Vievole-Tenda sono giustissime le osservazioni del senatore Saracco, perchè è certo grave lasciar finire la Cuneo-Ventimiglia in rasa campagna, e spingendola sino a Tenda le daremmo, tanto quanto, una testa di linea.

Però il problema finanziario, me lo conceda il signor senatore Saracco, è abbastanza considerevole, perchè non mi pare esatto che si tratti di qualche milione soltanto; si tratta invece di parecchi milioni. Adesso non ho sott'occhio il progetto. Ad ogni modo, siccome credo che il problema ferroviario vada considerato e studiato caso per caso per essere a poco poco risolto, e che sia un errore pretendere di risolverlo tutto d'un tratto, prendo l'impegno di esaminare anche questa questione, non nei momenti di ozio, perchè non ne ho, ma nelle ore di lavoro come è mio dovere quotidiano. (*Benissimo*).

Un'ultima osservazione ed ho finito. L'onorevole Saracco ha citato l'esempio della Cosenza-Nocera. Mi perdoni, il caso della Cosenza-Nocera è un po' diverso dalla Vievole-Tenda. Nel caso della Vievole-Tenda si tratterebbe di un piccolo tronco che avrebbe per risultato di dare una testa di linea ad un tronco che costò molti milioni.

La Cosenza-Nocera è in altre condizioni. È stato costruito un primo tronco di nove chilometri da Cosenza a Pietrafitta, ora si tratterebbe di costruire il tronco da Pietrafitta a Nocera...

Senatore SARACCO. Non fino a Nocera, ma pochi chilometri ancora oltre i nove.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. È un

altro punto di vista, che non ho mai considerato.

Esaminerò la questione, ma non credo che vi sia sul percorso Cosenza-Nocera un centro abbastanza importante per farne una testa di linea, e di una linea che costa sette o ottocentomila lire al chilometro. Capisco che si vada a Nocera per incontrare la linea tirrena. Ma qui si dimostra che la questione è un po' diversa; sono 32 chilometri salvo errore, e si tratta di linee che costano da 700, o, 800,000 lire al chilometro.

Non ho il progetto sottomano: ma gli elementi che cito sono precisi. Tanto è vero, quel che dico, che adesso qualcuno mi ha sottoposto un altro progetto: invece di andare a Nocera, si propone di raggiungere la linea tirrena in un altro punto; e ciò all'intento di diminuire la spesa. Posso promettere anche qui di studiare la questione; ma sin d'ora mentre trovo opportuna la Vievole-Tenda, debbo fare molte riserve intorno alla Cosenza-Nocera.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Poichè siamo a parlare di linee ancora da costruire, pregherei l'onorevole ministro a voler considerare anche quella da Aulla a Lucca, e vedere se non sia il caso di continuare il tronco fino a Castelnuovo di Garfagnana, per potere così raggiungere quei tratti che si sono costruiti o si stanno attualmente costruendo. Credo che non si tratti di cosa che importi spese di riguardo; ad ogni modo mi acquieterei alla risposta che l'on. ministro sarà per darmi; forse il ministro mi dirà che sono troppo indiscreto e io mi acqueto subito.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho appaltato un mese fa la costruzione di tre chilometri, che sono quelli che vanno da Bongo a Mozzano a Bagni di Lucca, e li ho appaltati perchè i fondi me ne offrivano la possibilità.

Senatore SARACCO. Avevo già preparato io gli elementi.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ed io me ho profittato. Ora io credo che posto che i lavori non si possono proseguire molto più oltre, tanto valga fermarsi ai Bagni di Lucca, dove è un discreto centro di movimento e d'industria.

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1897

PRESIDENTE. Metto ai voti l'art. 2 già letto.
Chi approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Art. 3.

Le linee o tronchi di linee indicati allo art. 7 e nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888 (n. 5550) non ancora costruiti e fino a quando non sia provveduto alla loro costruzione come all'art. 2 della presente legge, potranno essere concesse ai privati o corpi morali o alle società ferroviarie già esistenti.

Per dette linee e tronchi la sovvenzione annua chilometrica, da concedersi per un tempo da 35 a 70 anni, secondo le disposizioni della legge 25 luglio 1887 (n. 4785), del regio decreto 25 dicembre 1887 (n. 5162 bis) e della legge 30 giugno 1889 (n. 6183), viene elevata fino ad un maximum di L. 5000.

Negli atti di successione, potranno col voto favorevole delle rappresentanze dei consorzi, ove esistano, o dei Consigli provinciali delle provincie interessate, introdursi modificazioni nel tracciato delle suddette linee o tronchi di linee, a condizione che il nuovo tracciato non risulti più lungo di quello indicato nelle tabelle A e B sopra indicate, o che, in caso contrario, la sovvenzione chilometrica venga commisurata sulla lunghezza di quest'ultimo tracciato.

Qualora la Società delle strade ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, avendone diritto, dichiarassero di volere assumere l'esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti e capitoli approvati dalla legge 27 aprile 1885 (n. 3048), senza però domandarne la concessione, questa potrà essere accordata a privati od a corpi morali che ne facessero domanda. In tale caso il concessionario dovrà sostituirsi allo Stato nei diritti e negli oneri che gli deriverebbero dai suddetti contratti e capitoli, oppure dovrà rinunciare a qualunque partecipazione nei proventi dell'esercizio fino al 1° luglio 1905.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Non c'è dubbio che il signor ministro considera la questione del diritto delle Società, nei limiti degli arti-

coli 6 e 4 delle convenzioni, cioè, il ministro, riconosce ch'è si è sempre data una interpretazione un po' differente, tanto dalle Società che dallo Stato.

Vorrei che il ministro assicurasse il Senato, che la forma dell'articolo, così come è, non intacca per niente i diritti di una parte e dell'altra.

Forse conveniva introdurre una modificazione nell'articolo, perchè non è chiaro. Infatti qui si dice che le Società possono assumere l'esercizio di qualcuna di queste linee; e poi si soggiunge: « senza però domandare la concessione ». La parola « concessione » intende costruzione ed esercizio insieme, e perciò si doveva dire: « senza però domandare la costruzione ».

Ora mi sembra che qui sia una contraddizione, e cioè che si voglia assumere l'esercizio senza domandarne la costruzione...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non vi è contraddizione!

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... Noi della Commissione l'abbiamo interpretata in questo modo. Mi pareva più chiaro il dire: « domandarne la concessione della costruzione »: del resto attendo in proposito qualche spiegazione dal signor ministro.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. La situazione di diritto è questa. Le linee o per lo meno una gran parte delle linee alle quali si riferiscono l'articolo secondo e terzo, quando furono fatte le convenzioni ferroviarie nel 1885 si presumevano di dover costruire a cura diretta dello Stato: quindi fu nelle convenzioni determinato a quali delle società esercenti avrebbe dovuto spettare l'esercizio di ciascuna di esse, mano mano che sarebbero divenute pronte.

Questa inclusione, in questa forma, nelle Convenzioni del 1885, conferisce alle Società il diritto all'esercizio delle linee, anche se la loro costruzione non è fatta dallo Stato, ma da un ente privato?

Io non ho voluto risolvere la questione; ed appunto perciò ho redatto l'articolo quale si legge, con l'inciso « se hanno diritto ». Ho unicamente voluto riserbare la questione di di-

ritto relativo all'esercizio, nei rapporti colle società esercenti, affinchè non potesse succedere mai, che lo Stato concedesse queste linee a terzi, e poi si trovasse a dover rispondere di fronte alle Società ferroviarie circa il diritto di esercizio. L'onorevole relatore che desiderava una dichiarazione in questo senso, mi pare che dovrebbe essere assicurato.

Quanto alla frase « senza però dimandarne la concessione » io non vedo la contraddizione che nota il relatore.

La questione è in questi termini: Noi con questo art. 3 diciamo che queste linee, che dovevano essere costruite dallo Stato, e per le quali sino ad ora non era considerata nessuna altra eventualità di costruzione, se non quella di essere fatte direttamente dallo Stato, potranno d'ora innanzi essere anche concesse a corpi morali, o a privati, o alle stesse Società esercenti. Dunque anche le Società esercenti potranno aspirare alla concessione, come vi può aspirare la provincia, il comune, o un industriale qualunque.

Ora qual è lo scopo della frase succitata? Lo scopo è di chiarire che laddove le Società esercenti, l'Adriatica, la Mediterranea, la Sicula, domandassero la concessione di una di queste linee in base a questo articolo, ossia con la sovvenzione massima di 5000 lire al chilometro, allora cesserebbe la sovvenzione per l'esercizio a termine della Convenzione 1° luglio 1885, perchè altrimenti noi verremmo a dare alle Società esercenti non 5000 ma 8000 lire al chilometro, cioè ne daremmo 5000 per la concessione fatta con questa legge, e ne daremmo 3000 per la Convenzione approvata colla legge 27 aprile 1885.

Vede, onor. Brioschi, che non c'è contraddizione. Si dice alle Società: voi avete diritto di ottenere l'esercizio, non però la costruzione: se voi domandate questa concessione per la costruzione a termine di questa legge resta bene inteso che il vostro diritto eventuale all'esercizio rimane perento, e che i due benefici non si accumulano.

Senatore BRIOSCHI. L'interpretazione data ora dall'onorevole ministro a quest'articolo è chiarissima, ed io ne prendo atto, ma non è altrettanto chiaro l'articolo; che, a mio avviso, avrebbe dovuto essere redatto diversamente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'articolo 3.

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

Art. 4.

I residui delle somme stanziare in bilancio nei capitoli per costruzione di strade ferrate sui quali non esistono impegni per opere in corso di appalto o di esecuzione o per la loro liquidazione, potranno essere trasportati, con decreto ministeriale registrato alla Corte dei conti, in aumento ai capitoli delle linee per le quali occorressero ulteriori stanziamenti per pagare lavori già liquidati, per lavori di costruzione tuttora in corso o per lavori di completamento necessari per la consegna definitiva alle Società esercenti.

L'elenco dei trasporti di fondi effettuati in ogni esercizio sarà allegato al bilancio di assetto.

(Approvato).

Art. 5.

Ai prelevamenti che si faranno dal fondo di riserva, di cui al n. 11 della tabella annessa alla presente legge saranno applicabili le disposizioni della legge 17 febbraio 1884 (n. 2016) per la prelevazione di somme dal fondo annualmente stanziato per spese impreviste.

(Approvato).

Art. 6.

Sono abrogate le disposizioni vigenti che fossero contrarie alla presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge si voterà poi a scrutinio segreto.

Comunicazioni.

PRESIDENTE. Comunico al Senato una lettera, che il nostro collega il signor senatore Alfieri, ha trasmesso a S. Eccellenza il cavalier Domenico Farini, presidente del Senato.

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1897

« Firenze, li 16 giugno 1897.

« Eccellenza,

« Non appena dileguato il grave e non breve disagio di salute durante il quale mi furono di tanto conforto ed onore i ripetuti attestati di simpatia degli onorevoli miei colleghi, mi sta a cuore di esprimere a V. E. la profonda mia gratitudine.

« Sono tuttavia costretto dalle necessità della convalescenza d'implorare per mezzo di V. E. tre settimane di congedo, per quanto mi dolga di non poter recare in seno alla nostra Assemblea quel qualsiasi contributo di cui potrei essere capace nel periodo di operoso e fecondo raccoglimento cui intendono pel bene e la dignità dell'Italia, il Parlamento e il Governo.

« Valga la conferma del fervente indifettibile affetto di lealtà verso la patria e il Re a rendere vieppiù accetto a V. E. ed agli onorevolissimi colleghi l'atto di ossequio col quale mi rassegnò, signor presidente,

Devotissimo e affezionatissimo collega

« Firmato: CARLO ALFIERI DI SOSTEGNO ».

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Poichè la lettera dell'onorevole Alfieri ci rassicurò intorno allo stato di sua salute, a me pare che il Senato debba prendere questa occasione, per mandare all'illustre uomo le nostre felicitazioni, ed i più cordiali augurî che ritorni presto fra noi in ottime condizioni di salute.

Pregherei il Senato, se crede, a voler approvare questa proposta.

VISCONTI-VENOSTA, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISCONTI-VENOSTA, *ministro degli affari esteri*. Il Governo dichiara di associarsi cordialmente alla proposta fatta dall'onorevole senatore Saracco.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà un dovere di darvi immediata esecuzione.

Naturalmente il congedo chiesto dal senatore Alfieri è accordato.

Senatore DI CAMPOREALE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI CAMPOREALE. Corrono cattive notizie sulla salute di uno dei più illustri sena-

tori, di Giuseppe Verdi, e so che nell'altro ramo del Parlamento se ne domandarono notizie.

Io spero che queste cattive notizie non siano vere, o per lo meno esagerate, e spero che Giuseppe Verdi continui a godere per lunghi anni della migliore e più florida salute, sono certo di interpretare i sentimenti del Senato, pregando il signor presidente di voler assumere notizie, e di esprimere, all'occorrenza, quei voti che sono nell'animo di tutti.

PRESIDENTE. Sulle voci che corrono sui giornali circa la salute del nostro collega senatore Giuseppe Verdi, l'ufficio di Presidenza si è affrettato a telegrafare al prefetto di Parma domandando notizie.

Appena giunta la risposta sarà comunicata al Senato, augurandoci che le notizie non siano vere.

Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Spesa straordinaria di L. 450,000 per la esecuzione dei lavori di nuovo indirizzo delle acque del Lamone » (N. 25).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Spesa straordinaria di L. 450,000 per la esecuzione dei lavori di nuovo indirizzo delle acque del Lamone.

Prego di dar lettura del disegno di legge.

Il senatore, *segretario*, CHIALA legge:

(V. *Stampato N. 25*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

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

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Per l'esecuzione dei lavori di nuovo indirizzo delle acque del Lamone nel recinto settentrionale della cassa di bonifica omonima, è autorizzata la spesa di L. 450,000 da inscrivere in due appositi capitoli della parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1897-98.

(Approvato).

Art. 2.

Nella spesa predetta concorreranno la provincia di Ravenna e gli altri interessati, secondo le norme stabilite dalle vigenti leggi.

(Approvato).

Art. 3.

L'opera di cui trattasi è dichiarata di pubblica utilità.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo subito alla votazione a scrutinio segreto dei due progetti di legge oggi approvati per alzata e seduta.

Prego che si faccia l'appello nominale.

(Il senatore, segretario, CHIALA fa l'appello nominale).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i senatori segretari a voler procedere all'enumerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno l'enumerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari:

Votanti	69
Favorevoli	56
Contrari	13

(Il Senato approva).

Spesa straordinaria di L. 450,000 per la

esecuzione dei lavori di nuovo indirizzo delle acque del Lamone:

Votanti	69
Favorevoli	55
Contrari	14

(Il Senato approva).

Comunicazioni.

PRESIDENTE. È giunta ora alla Presidenza la risposta del prefetto di Parma, alla domanda che gli era stata fatta sulle condizioni di salute del maestro Giuseppe Verdi. Ne do lettura.

« Maestro Giuseppe Verdi gode eccellente salute. Ossequi ».

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Io credo rendermi interprete dei sentimenti di tutti i miei colleghi presenti, esprimendo la letizia per la risposta avuta sulle condizioni di salute dell'illustre Verdi.

Solo è a deplorare che notizie così dolorose si spargano senza fondato motivo, ed auguro che le attuali buone condizioni di salute del sommo maestro si conservino ancora per lungo tempo.

PRESIDENTE. La Presidenza si associa con tutta l'anima all'augurio espresso dal senatore Serafini.

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di lunedì:

Alle ore 14.30 riunione degli Uffici per l'esame del seguente disegno di legge:

Matrimoni degli ufficiali dei diversi Corpi della regia marina (N. 71).

Alle ore 15 discussione dei seguenti disegni di legge:

Pensione vitalizia alla vedova di Ruggiero Bonghi (N. 69);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98 (N. 67);

Lotteria a favore dell'esposizione generale italiana che avrà luogo in Torino nell'occasione del primo cinquantennio della proclamazione dello Statuto (N. 70).

La seduta è sciolta (ore 18 e 25).