

CCCXXI.

TORNATA DEL 4 GIUGNO 1913

Presidenza del Presidente MANFREDI

Sommario. — Risultato di votazione — Il Presidente commemora il senatore Bordonaro (pagina 11290) — Si associano il senatore Dallolio (pag. 11290) e, a nome del Governo, il Guardasigilli (pag. 11290) — Senza discussione sono rinviati allo scrutinio segreto i seguenti disegni di legge: « Riduzione delle feste civili » (N. 1057) (pag. 11290); « Approvazione di eccedenza d'impegni per la somma di lire 44,185.20 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1911-12 concernente spesa facoltativa » (N. 1044) (pag. 11290) — Nella discussione del disegno di legge: « Annullamento del canone daziario governativo consolidato assegnato alle isole Tremiti » (N. 1051) parlano il senatore Dallolio, relatore (pag. 11291) e il ministro delle finanze (pag. 11291) — Il progetto di legge è rinviato allo scrutinio segreto — Votazione a scrutinio segreto — Presentazione di relazioni — Nella discussione generale del disegno di legge: « Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata » (N. 1030) parlano i senatori Torlonia (pag. 11292), Filomusi Guelfi (pag. 11292), Santini (pag. 11293, 11299), Frascara (pag. 11294), De Cesare, relatore (pag. 11297) e il ministro dei lavori pubblici (pag. 11294) — Sull'art. 1 fa osservazioni il senatore Tami (pag. 11300), al quale risponde il ministro dei lavori pubblici (pag. 11300) — È approvato — Si approvano gli articoli 2, 3 e 4 — Parlano sull'art. 5 il senatore Tamassia (pag. 11301) e il ministro dei lavori pubblici (pag. 11302) — Senza discussione sono approvati gli altri articoli del disegno di legge — Avvertenza del Presidente — Risultato di votazione.

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti i ministri del tesoro, della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.

BORGATTA, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione, fatta ieri, per la nomina di un commissario di vigilanza sul servizio del chinino:

Senatori votanti . . . 112

Maggioranza . . . 57

Il senatore Torlonia ebbe voti . . . 60

Il senatore Ciamician » . . . 33

Il senatore Foà » . . . 1

Il senatore Santini » . . . 1

Schede bianche . . . 17

Eletto il senatore Torlonia,

Commemorazione del senatore Bordonaro.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi!

Anch'oggi ho il dolore di annunziare una perdita nostra, la morte del senatore Gabriele Bordonaro, barone di Chiaramonte, avvenuta ieri in Palermo. Era nato in Licata il 10 marzo 1834 e senatore fu nominato il 7 giugno 1886. La ricchezza e nobiltà di famiglia nobiltà anche maggiormente, fin dai giovani suoi anni, con le aspirazioni patrie e la cooperazione al nazionale risorgimento. Fu adorno d'ingegno e pregevole di carattere. Rappresentò alla Camera il collegio di Terranova di Sicilia dalla legislatura dodicesima alla quattordicesima, e nel corso della quindicesima fu de' deputati del collegio unico di Caltanissetta a scrutinio di lista; fra i colleghi in istima ed affetto; non inoperoso; assennato ed ascoltato nei suoi discorsi. In Palermo fu alacre e proficuo alle principali amministrazioni. Noi ricordiamo la sua sapiente parola sui bilanci dell'interno e dei lavori pubblici, sull'istituzione d'un commissario civile in Sicilia, sulla conservazione dei monumenti e su d'altri soggetti. Onore alla sua memoria. (*Bene*).

FINOCCHIARO APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINOCCHIARO APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Mi associo, a nome del Governo, al rammarico del Senato per la perdita di Gabriele Chiaramonte Bordonaro.

Come disse l'illustre Presidente, il senatore Bordonaro, nato da cospicua famiglia siciliana, partecipò all'opera del risorgimento nazionale; fu rappresentante politico per tre legislature della natia Terranova, poi membro di quest'Alta Assemblea, e diede, nella vita pubblica locale e nella rappresentanza nazionale, cospicua prova delle alte sue doti di mente e di cuore.

Vada alla memoria del senatore Bordonaro il saluto riverente del Senato e del Governo, interpreti del sentimento unanime dei suoi concittadini e del Paese. (*Approvazioni*).

DALLOLIO. Domanda di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Credo di interpretare il sentimento dei colleghi, pregando l'onor. Presidente

di voler rivolgere le condoglianze del Senato alla famiglia del compianto senatore Bordonaro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Credo che il Senato consenta, ed io adempirò al dovere che mi viene da questa proposta.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Riduzione delle feste civili » (N. 1057).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Riduzione delle feste civili ».

Ne do lettura:

Articolo unico.

Fermo restando il disposto delle leggi del 5 maggio 1861, n. 7, e del 19 luglio 1895, n. 401, il Governo del Re è autorizzato a introdurre le opportune modificazioni nella tabella dei giorni festivi, quale risulta dalla legge del 23 giugno 1874, n. 1968.

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Approvazione di eccedenza d'impegni per la somma di lire 44,185.20 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1911-12 concernente spesa facoltativa » (N. 1044).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Approvazione di eccedenza d'impegni per la somma di lire 44,185.20 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1911-12 concernente spesa facoltativa ».

Ne do lettura:

Articolo unico.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 44,185.20 verificatasi sulla assegnazione del capitolo n. 53 « Spese di costruzione e di manu-

tenzione delle vetture postali, dei furgoncini ed altri veicoli pel trasporto delle corrispondenze e dei pacchi » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1911-12.

Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Annullamento del canone daziario governativo consolidato assegnato alle isole Tremiti » (N. 1051).

PRESIDENTE. Viene ora in discussione il disegno di legge: « Annullamento del canone daziario governativo consolidato assegnato alle isole Tremiti ».

Ne do lettura:

Articolo unico.

Il canone daziario assegnato alle isole Tremiti in dipendenza della legge 6 luglio 1905, n. 323, è annullato.

È del pari annullato il debito arretrato delle dette isole per il titolo medesimo.

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Io chieggo all'on. ministro delle finanze se accoglie l'invito dell'Ufficio centrale, perchè il Governo voglia provvedere, nel più breve tempo possibile, a togliere un inconveniente che è davvero intollerabile, quale è quello che vi sia un territorio italiano il quale non appartenga a nessun comune del Regno d'Italia. Le isole Tremiti sono considerate alla stregua di una colonia, non come territorio della patria: è un inconveniente che deve assolutamente cessare. Spero che il Governo accoglierà il nostro invito.

FACTA, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FACTA, *ministro delle finanze*. L'invito rivoltomi dall'onorevole relatore dell'Ufficio cen-

trale riguardava veramente il mio collega degli interni; tuttavia posso dichiarare che è nelle intenzioni del Governo di rendere chiara la situazione di questo territorio. Anzi, se ben ricordo, mi pare che recentemente sia stato presentato alla Camera dei deputati un progetto di iniziativa parlamentare che riguarda questa questione; progetto che il Governo ha dichiarato, con le debite riserve, di prendere in considerazione.

È perciò da ritenersi che, o per iniziativa parlamentare, o per l'iniziativa del Governo, sarà preso un provvedimento relativamente a questa questione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione su questo disegno di legge.

Trattandosi di disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge, approvati per alzata e seduta nella tornata di ieri ed in quella odierna.

Prego l'onor. senatore, segretario, Biscaretti di fare l'appello nominale.

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Presentazione di relazione.

BISCARETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BISCARETTI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Vendita di un immobile demaniale a Susa di Tunisia ».

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

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata » (N. 1030).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedi-

menti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici a trazione meccanica concessi all'industria privata ».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 1030).

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

TORLONIA LEOPOLDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORLONIA LEOPOLDO. Nella bella ed elaborata relazione del collega De Cesare leggo queste parole: « Un particolare voto si fa per la Roma-Ostia, da più tempo invocata dalle esigenze particolari della capitale del Regno », ed io mi associo completamente e di gran cuore a questo voto della Commissione; ma con questo però non si deve credere ciò che non è, e cioè che si risolva il congiungimento di Roma al mare. Questa linea Roma-Ostia è un'opera altamente vantaggiosa per la città, molto geniale, che porterà a visitare le bellissime rovine di Ostia; ma il problema del congiungimento di Roma al mare resterà irrisolto. Ora, siccome è opportuno cogliere ogni occasione per patrocinare una causa importante come questa, così io, rallegrandomi di questa proposta, ne traggio occasione per pregare l'on. ministro che egli ne faccia oggetto continuo di studi e cerchi di risolvere con un prossimo disegno di legge la questione, che promuoverebbe i traffici e trasformerebbe la vita economica della capitale del Regno, e questo naturalmente di accordo col Genio civile, senza che nella cosa vi entri l'industria privata. Quello che io dico ora, è in via incidentale, perchè qui si parla di ferrovie in generale e non propriamente del congiungimento di Roma al mare.

Però, siccome del fatto tutta la città si rallegra, e forse se ne rallegra un po' esageratamente, è bene dire le cose come realmente sono. Da molti si crede che con questa ferrovia si possa avere realmente Roma congiunta al mare col relativo porto, il che non può essere, quantunque anticamente Ostia fosse il porto naturale di Roma come il nome stesso lo dice.

Attualmente dopo tutto l'interramento portato dal Tevere, non è più possibile che qui vi

sorga un porto di importanza, anche perchè la spiaggia è molto brulla e sabbiosa; per conseguenza non se ne potrebbe mai fare un porto di approdo per il carico e lo scarico delle merci.

Però io mi compiaccio assai del voto della Commissione e spero che l'onorevole ministro lo avrà a cuore, quantunque esso non risolva il grande problema, che ancora io raccomando alla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare e di risolvere con l'aiuto del Genio civile. (*Approvazioni*).

FILOMUSI GUELFI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Filomusi Guelfi.

FILOMUSI GUELFI. Onorevoli senatori, non vi ha dubbio che il disegno di legge, che sta davanti al Senato, si ispira a criteri giuridici eminentemente moderni, criteri stabiliti nell'interesse pubblico, che in questa materia deve avere assoluta prevalenza.

Mi corre l'obbligo, innanzitutto, di rendere il meritato elogio all'onor. ministro dei lavori pubblici, che ha presentato questo disegno di legge, all'Ufficio centrale, che l'ha fatto oggetto di accurato studio ed all'onor. relatore, senatore De Cesare, che ne ha messo in chiara luce l'importanza e l'opportunità.

L'onor. De Cesare, nella sua bella e lucida relazione, distingue tre regimi nella navigazione e questa distinzione è eminentemente logica:

1° regime di libertà per la navigazione;

2° regime di autorizzazione per la navigazione a trazione meccanica;

3° regime di vera e propria concessione pei servizi pubblici.

A questo proposito, io mi permetto di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che in questo progetto di legge è sancita autorevolmente, in forma legislativa, una distinzione, che da tempo si fa nel diritto civile e nel diritto amministrativo, tra *autorizzazione* e *concessione*. Questa distinzione nella legge del 1865 appare chiara; lo stesso invece non avviene in alcune delle leggi posteriori, dove tale distinzione pare si sia offuscata.

L'attuale progetto di legge, così bene dilucidato nella relazione dell'onor. De Cesare, nell'art. 4 fissa il carattere fondamentale della distinzione; e questo, ripeto, è bene.

Nella scienza l'*autorizzazione* in questo dif-

ferisce dalla *concessione*, che l'autorizzazione è una limitazione di un diritto, limitazione però la quale presuppone un diritto preesistente; nella concessione invece il diritto si crea, si dà origine ad un nuovo diritto.

È evidente che con questo secondo sistema la materia sottoposta a concessione è materia di pubblica utilità, quindi è più necessario che sia regolata; ed allorquando interviene il conflitto tra l'interesse pubblico e l'interesse privato, è antico principio che l'interesse pubblico debba prevalere a quello privato.

Non leggo l'art. 4, che voi tutti conoscete, ma noto solo che in tale articolo si è stabilito che, quando si tratti di esercitare con trazioni meccaniche qualsiasi servizio pubblico, è necessaria la concessione, con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Termino ringraziando ancora una volta il ministro per l'eccellente disegno di legge.

SANTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI. Io mi ero proposto di parlare brevemente intorno alla progettata linea Roma-Ostia, compresa fra quelle portate dal presente disegno di legge, in sede del bilancio dei lavori pubblici: senonchè l'intervento del mio carissimo amico onor. Torlonia m'invita a dire ora quanto mi ripromettevo dire in quella discussione.

È bene che il Senato, ove non giungono pressioni elettorali, ove gl'interessi privati trovano un ostacolo insormontabile, venga, pur sommariamente, edotto della tanto strombazzata linea ferroviaria Roma-Ostia.

Neppure l'onorevole Torlonia parmi ottimista in proposito, se ha espresso non pochi dubbi; opportunamente osservando che le comunicazioni di Roma col mare non si risolvono con questa progettata linea Roma-Ostia.

Noi abbiamo a 50 chilometri da Roma paesaggi deliziosi, favoriti dalla natura, abbelliti dall'arte; Porto d'Anzio e Nettuno, centri abitati, popolati di ricchi villini, che comandano panorami splendidi, su di una ridente spiaggia di mare e che si può dire non comunicano con Roma; chè per percorrere 50 chilometri si impiegano tre ore e mezzo nelle più favorevoli congiunzioni. V'è un progetto di ferrovia elet-

trica, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e del Consiglio di Stato, col quale s'invita da tempo il Governo a risolvere una buona volta il non arduo problema delle comunicazioni della capitale col mare. La progettata ferrovia elettrica condurrebbe in 40 o 45 minuti da Roma a Porto d'Anzio, luogo, torno a ripetere, veramente delizioso.

Io raccomando al ministro che voglia risolvere questo problema. So ch'egli se n'è occupato, e sono sicuro che se ne occuperà fino a risolverlo.

Affare ben diverso è la agitata questione della Roma-Ostia. Intanto io, quale medico, e poichè ho l'onore di far parte del Consiglio superiore di sanità, posso attestare che quella zona è compresa ufficialmente fra le zone malariche, siccome risulta dalla mappa colorata. E poi basta averla percorsa per vedere il mesto squallore di quelle lande, rappresentanti tutt'altro che panorama paradisiaco. Si costeggia il Tevere, chiuso in un letto di fango, a sponde frastagliate, con una tistica vegetazione di roveti. E, toccata la spiaggia, il mare vi si para innanzi torbido e giallo per i rifiuti del Tevere, per la cosiddetta risacca, e senza approdi.

Io non mi nascondo che la mia tesi possa apparire impopolare, impopolare però per quelli che, per i loro particolari interessi, tentano arrogarsi il monopolio di rappresentare la volontà del popolo, unicamente perchè il popolo vi è assolutamente estraneo. C'è, è vero, un'agitazione, non lo nascondo, a favore della proposta: ma è agitazione artificiosa, in massima parte per opera di speculatori. E parlo con modesta competenza inquantochè io ebbi l'onore d'essere stato relatore della penultima legge sui provvedimenti per Roma. Non posso dimenticare le pressioni, che, non solamente io, ma il nostro lacrimatissimo amico generale Dal Verme, il quale come italiano, che dell'italianità squisitamente sentiva, si occupava con tanto amore delle cose di Roma, continuamente ed insistentemente ricevevamo sulla Commissione, perchè si arrendesse ad accogliere proposte, che nei riguardi della Roma-Ostia ci venivano da coloro, i quali a vilissimo prezzo avevano acquistato terreni, e che sono appunto coloro, che montano l'attuale agitazione.

Io vorrei che l'onor. ministro aprisse i suoi

vigili occhi su questa questione. Mi pare che si sia accordato il sussidio chilometrico massimo, ed io, che sono fra quelli che della Roma-Ostia non vogliono farsi piattaforma elettorale, come avviene in Consessi comunali, avverto di non imbarcarci in ingenti spese, poichè, iniziata la ferrovia, lo Stato dovrà finire col riscattarla.

Affrontare una tesi impopolare, pur fittizia essendo codesta agitazione, ritengo mio dovere di cittadino e di antico relatore della legge per Roma. E che il Governo non cada nelle reti degli interessati e non si faccia allettare dai novelli apostoli, che bandiscono il verbo divino nei comizi, nei *meetings*, nelle associazioni.

Studiamo pure con amore la questione. Chè, se l'onor. ministro mi proverà che la Roma-Ostia sia vantaggiosa a Roma, io tutta vi darò la modesta opera mia: ma è mio dovere mettere sull'avviso l'onor. ministro riguardo ad un'agitazione artificiosa. E niuno può saperne più e meglio di me che le accennate pressioni ebbi e sdegnosamente, come era mio dovere, a respingere. Tutti, che recansi ad Ostia, sono assediati di ciceroni, reclutati anche nel sesso femminile (*si ride*), i quali vogliono persuaderli ad ammirare bellezze panoramiche, che non esistono.

La preghiera quindi, che rivolgo all'onorevole ministro, è che non si lasci trascinare da agitazioni artificiali. Voglia egli studiare con occhio vigile ed intensa attenzione questo problema, che non risolve la questione delle comunicazioni di Roma col mare. Io sostengo la tesi, che piuttosto che buttare milioni nella voragine della Roma-Ostia, si cerchi di migliorare le comunicazioni con Porto d'Anzio; tale fatto importerà una spesa minore e renderà dei vantaggi igienici alla capitale, nel senso che la spiaggia di Porto d'Anzio è un luogo sano, pieno di attrattive, che invitano a farvi soggiorno.

E così chiudo queste modeste e improvvise osservazioni.

FRASCARA, *dell' Ufficio centrale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRASCARA, *dell' Ufficio centrale*. In questo progetto si parla della Roma-Ostia e si dice: «...della lunghezza di trentadue chilometri».

A me consta che sono venti o ventidue chilometri, e non so quali giri si faccia fare a questa ferrovia per arrivare ai trentadue chilometri.

Chiedo quindi un chiarimento in proposito. SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'Ufficio centrale della lucidissima e bella relazione con la quale ha messo in evidenza i vantaggi e dirò anche l'importanza di questo disegno di legge, che pur si presentava sotto modeste apparenze; e ringrazio gli onorevoli senatori che ne hanno segnalato alcuni punti di speciale rilievo.

L'Ufficio centrale nella sua relazione ha fatto sostanzialmente due raccomandazioni: la prima riguarda la vigilanza ed il sindacato sopra le ferrovie concesse all'industria privata, ed io riconosco, e già ebbi l'onore di dichiararlo in seno all'Ufficio centrale, pienamente giustificate le preoccupazioni circa i mezzi con cui provvedere e soddisfare le esigenze di servizi che, per lo sviluppo della legislazione e della attività dell'Amministrazione in questa materia delle concessioni di trasporti a trazione meccanica, hanno assunto importanza eccezionale; sicchè si può proprio affermare che l'ufficio speciale del Ministero dei lavori pubblici ha compiuto veramente dei miracoli, con lo scarso personale che vi è adibito ma che ha bisogno assolutamente di essere aumentato. Questo l'ho già riconosciuto, tanto che ebbi a fare concrete e meditate proposte su questo argomento al Ministero del tesoro, il quale pure se ne è preoccupato, e sono in corso studi di riforma e provvedimenti legislativi che se non si potranno presentare in questo scorcio di sessione certamente lo saranno alla ripresa dei lavori parlamentari. Quindi pieno assentimento da parte mia, perchè, se veramente mirabile è l'opera compiuta in questi ultimi tempi dall'ufficio speciale in particolar modo per l'impulso datogli dal comm. Vietri, funzionario di grande intelligenza e di raro zelo, che mi piace qui citare a titolo di meritato elogio, non sarebbe possibile assicurare il regolare ulteriore funzionamento di così importanti servizi, se non si provvedesse in modo definitivo all'assetto loro. Consento pertanto pienamente nelle osserva-

zioni dell'Ufficio centrale e ne accolgo la raccomandazione.

La seconda raccomandazione è quella di sollecitare la concessione delle linee a cui può riferirsi questo disegno di legge. Questo progetto porta un notevole aumento agli oneri finanziari che si è assunto lo Stato per secondare lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie, le quali sono aumentate grandemente in special modo negli ultimi anni; di maniera che ai fondi disponibili per nuove concessioni, che nell'esercizio corrente non superano le lire 600,000, si vengono ad aggiungere questi sette milioni, per cui potremo provvedere tranquillamente al notevole numero di linee, per le quali l'istruttoria è già matura. A questo proposito, poichè l'Ufficio centrale ha accennato che per alcune linee l'istruttoria non sarebbe ancora completa, posso assicurare che ciò non è esatto. Per tutte le linee, delle quali si è tenuto calcolo per la determinazione del fabbisogno finanziario preso a base del presente disegno di legge, l'istruttoria amministrativa e tecnica è completa, essendo intervenuti i pareri dei corpi consultivi, ed essendo altresì regolarizzate le offerte degli enti locali, elemento questo essenziale perchè si possa far luogo alla concessione. Per una parte delle linee, poi, c'è anche la deliberazione del Consiglio dei ministri, la quale manca soltanto per poche domande di concessione, ma potrà essere in breve tempo promossa.

Perciò, per tutte queste linee, si potranno quanto prima comunicare gli schemi di convenzione alle ditte richiedenti, invitandole a dare, ciò che è più essenziale, la dimostrazione dei mezzi finanziari occorrenti per far fronte agli oneri derivanti dai piani finanziari quali furono determinati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato.

Ora, a questo proposito sono state mosse osservazioni da alcuni onorevoli senatori, cioè dagli onorevoli Torlonia e Santini, i quali si sono particolarmente occupati della Roma-Ostia. L'onor. senatore Torlonia ha affermato non doversi ritenere che la eventuale concessione della Roma-Ostia risolva il problema generale delle comunicazioni di Roma col mare. Io non posso che essere d'accordo con lui: non può essere questa la risoluzione definitiva del problema, ma soltanto un passo verso la solu-

zione del problema ch'è molto più complesso, anche per altri riguardi, come ebbe opportunamente ad accennare l'on. Santini. Ma non si può d'altra parte negare, in attesa della definitiva soluzione, l'opportunità di questo primo provvedimento nell'interesse delle comunicazioni di Roma col mare, le quali rappresentano un'antica aspirazione, sorta, si può dire, al momento stesso in cui Roma fu rivendicata all'Italia.

L'on. Santini mi pare abbia negato l'opportunità della concessione per la costruzione della ferrovia da Roma ad Ostia. Ora io debbo richiamare l'attenzione del Senato sullo stato attuale della legislazione in materia di concessioni di linee ferroviarie all'industria privata. In questa parte, l'opera dello Stato non può essere attiva, non è opera di impulso, di iniziativa, ma bensì soltanto di integrazione. La nostra legislazione in materia si è svolta essenzialmente in due momenti. Il primo è quello dell'attività diretta dello Stato, e, per quanto saltuariamente, a causa delle sopravvenienti necessità e della urgenza delle cose, ebbe larga attuazione man mano che il nuovo Stato ravvisò la necessità di ricongiungere le varie sparse reti prima costruite dai vecchi Stati, frammentariamente, senza unicità di criteri.

Ma venne il momento, in cui per ragioni finanziarie si credette necessario porre un limite, anzi un fermo alle costruzioni di Stato; e una legge del 1897 stabilì non doversi più costruire ferrovie da parte dello Stato se non per autorizzazione di legge speciale, e doversi invece cercare di favorirne la concessione all'industria privata e con adeguato contributo da parte dello Stato nelle spese per la costruzione e l'esercizio.

Da allora infatti non furono costruite ferrovie direttamente dallo Stato se non per espressa e speciale autorizzazione legislativa: ed è divenuta pratica ordinaria l'assunzione da parte di enti o privati della costruzione e dell'esercizio di quelle linee, per le quali si ritiene possa esservi la convenienza economica. La procedura è semplice: quando si ritiene dagli enti locali o da Società o anche da privati che vi possa essere convenienza nella costruzione di una ferrovia se ne prepara il progetto, tecnico-finanziario, e si presenta la domanda di concessione.

Gli atti vengono sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici e al Consiglio di Stato che devono esaminare se vi sia la pubblica utilità e se vi sia la possibilità finanziaria di costruire la ferrovia con i sussidi dello Stato di cui è fissato il limite massimo per legge; e tale limite è stato di mano in mano aumentato, dalle originarie 1000 lire di sovvenzione alle 10 mila lire della legge dell'anno scorso.

Esaminata la domanda, e riconosciuta anche da parte del Ministero del tesoro l'utilità della linea e la possibilità finanziaria della intrapresa, non rimane che la stipulazione della convenzione, nella quale sono determinati gli oneri e i diritti del concessionario.

Allo Stato quindi non compete altro che l'esame tecnico finanziario del progetto: riconosciuto questo ammissibile, è la ditta richiedente che deve provvedere alla costruzione, ed in seguito, all'esercizio della linea.

Ed in fatti tanto per la Roma-Ostia, quanto per le altre linee, cui si riferisce il presente disegno di legge, sono state presentate e regolarmente istruite le domande di concessione: ed ora non manca, per l'atto formale della concessione, che la preventiva dimostrazione dei mezzi finanziari.

Quindi, onor. Santiui, comunque voglia risolversi il merito della cosa, ed io voglio anche ammettere, pur non avendone la competenza, che la sua tesi sia giusta, noi ci troviamo di fronte ad una posizione giuridica che non possiamo risolvere diversamente dal modo determinato dalla legge.

Poichè sulla relativa domanda di concessione è già compiuta la prescritta istruttoria, il Governo non potrebbe legittimamente rifiutarsi di addivenire alla concessione, se da cui spetta sarà data la dimostrazione dei mezzi finanziari.

Il disegno di legge in esame riguarda anche la navigazione e costituisce un primo tentativo di regolare con concetti organici e di massima quest'importante materia. Non mancarono leggi fin qui; ma erano leggi speciali di sovvenzione a determinate imprese. Ora invece si introduce il concetto organico che l'esercizio della navigazione debba essere subordinato ad una concessione; ed io son ben lieto che un maestro del diritto, quale l'onor. Filomusi Guelfi, abbia data la sua autorevole approvazione a questo concetto. Egli ha colto il significato del tenta-

tivo che fa il Governo col presente disegno di legge di iniziare una legislazione organica in questa materia, la quale fin qui è stata per così dire regolata solamente da principi generali e da formule generiche.

Ed occorre avvertire che, pure introducendosi il concetto della concessione per la navigazione, non si viene per questo ad infirmare il principio fondamentale della legislazione italiana, cioè la libera navigazione.

La libertà della navigazione riguarda il fatto del navigare, mentre la concessione riguarda il servizio pubblico. Ora, come sulla libera strada, sulla strada di tutti, se si vuole esercitare un servizio di trasporto, sia ferroviario o tramviario o di automobili, è ammessa e riconosciuta la necessità della concessione, perchè si tratta di un servizio pubblico; così è evidente che è parimenti necessario, e non contraddice al concetto della libertà della navigazione, che s'introduca il principio della concessione per i pubblici servizi di navigazione che si esercitano sui laghi.

Tanto più, in quanto già altri paesi hanno sancito nelle loro leggi questo concetto. Noi ci troviamo, onorevoli senatori, ad avere dei laghi, i quali sono in parte soggetti alle leggi della nostra patria ed in parte a quelle straniere: onde è evidente la grande importanza per noi di avere il modo di regolare i servizi pubblici di navigazione per difendere a parità di condizioni di fronte agli altri Stati quest'importante servizio pubblico.

Ecco perchè si è ritenuto necessario di chiarire in certo modo che quella che si chiamava prima *autorizzazione*, ed era un semplice permesso nei riguardi della sicurezza della navigazione, debba invece tradursi in *concessione* data dallo Stato per esercitare un servizio pubblico.

E perciò questo disegno di legge, pur nelle modeste sue proporzioni, è un altro passo che si compie per il coordinamento di tutta la frammentaria legislazione dei trasporti interni: coordinamento già intrapreso con la pubblicazione del testo unico sulle ferrovie concesse e sui servizi a trazione meccanica.

Al quale coordinamento tende anche la opportuna menzione fatta dall'Ufficio centrale e il richiamo ad una determinazione più esatta e precisa delle differenze che passano tra i

raccordi fra stabilimenti privati e ferrovie ed i così detti raccordi portuali, a cui si riferisce anche il disegno di legge.

Anche qui abbiamo introdotto il principio di facilitare questi allacciamenti dei porti alla rete ferroviaria. Il porto infatti è una stazione mista, anzi, ormai deve essere considerato come una stazione ferroviaria. È quindi opportuno facilitare la concessione di sussidi agli enti locali che si obbligano di anticipare le spese per gli allacciamenti.

Ha ragione l'Ufficio centrale di distinguere fra raccordi ed allacciamenti industriali, ma questo non pare a me il momento opportuno di fissare tale distinzione, mentre, essendo ancora allo studio il regolamento per l'applicazione del testo unico, credo che questa sarà la sede opportuna per poter ciò determinare con precisione, in modo che non debba avvenire confusione tra il raccordo industriale, fatto a servizio degli interessi privati, e l'allacciamento destinato a rendere più vitale il traffico fra il porto e la stazione ferroviaria.

Questo disegno di legge, come vedono, onorevoli senatori, risponde a diverse esigenze. Esso migliorerà effettivamente in varie parti la nostra legislazione ferroviaria, e consentirà all'Amministrazione la sollecita concessione delle linee cui si riferisce, le quali, a riprova del crescente ed ininterrotto sviluppo del nostro paese, arricchiranno di nuovi potenti mezzi di civile progresso tante regioni d'Italia, dalle Alpi all'estrema Sicilia, dalla Val Pellice e dal Monferrato alla Toscana, al Lazio, alle Puglie, del cui ridente Gargano ha tanto splendidamente e poeticamente parlato l'on. senatore De Cesare, auspicando il giorno in cui il nostro ferroviario ne forerà i monti verdeggianti di boschi e di vigneti.

Cosicchè anche mediante questo modesto disegno di legge si palesa ed afferma quel grande sentimento di unità e di eguaglianza fra tutte le regioni, che è nell'animo di tutti gli italiani. (*Approvazioni vivissime*).

DE CESARE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CESARE, *relatore*. Dopo la luminosa e calda perorazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, rimane molto limitato il campo al relatore, il quale, sia per conto degli egregi colleghi dell'Ufficio centrale, sia per conto suo,

non poteva illustrare con maggior simpatia e favore questo disegno di legge, modesto in apparenza, ma così sostanzioso anche per i principii che mira a introdurre nella legislazione ferroviaria.

Io non ripeterò quanto è scritto nella relazione, nè aggiungerò nulla a quanto ha detto il ministro dei lavori pubblici; solo prenderò atto a nome mio, e a nome dei colleghi dell'Ufficio centrale, delle esaurienti assicurazioni che egli ha dato, circa la nuova ed efficace azione, che dovrà, d'ora innanzi, essere impressa dal suo Ministero a tutto l'andamento delle ferrovie concesse all'industria privata, delle tramvie e linee automobilistiche.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Si associa anche il ministro del tesoro.

DE CESARE. Si associa anche il ministro del tesoro, sta bene; ma forse sarebbe stato meglio che si fosse associato fin da ora; egli sa a che voglio alludere (*si ride*). L'onorevole Tedesco ama senza dubbio il Ministero dei lavori pubblici, e guarda con simpatia tutto ciò che concerne la vita di esso.

Io prendo atto con molto piacere delle sue dichiarazioni; e son certo che al principio del nuovo anno sarà radicalmente riordinato tutto quel complesso di servizi, che fanno capo all'ufficio speciale delle strade ferrate in quel Ministero, per quanto concerne le concessioni delle ferrovie e degli altri mezzi di trasporto a trazione meccanica, la vigilanza e il sindacato sul loro esercizio: sindacato e vigilanza che oggi, per ragioni diverse, lasciano molto a desiderare.

Ora ci troviamo, senza volerlo, impigliati nella questione della nuova linea Roma-Ostia. Noi troviamo segnata in primo luogo questa linea negli elenchi del Ministero dei lavori pubblici, che ho qui dinanzi a me. Sono ventuna linee contemplate dal presente disegno di legge; e la Roma-Ostia, ripeto, figura per prima, non solo, ma già approvata dal Consiglio dei ministri. Alla Roma-Ostia si dà una percorrenza di 32 chilometri. L'amico Frascara, che conosce bene la linea, giustamente osserva che non gli pare possibile che tale sia la distanza, e chi sa quali giri la ferrovia intende fare fra gli scavi, la costa e l'abitato, per spiegare uno sviluppo di 32 chilometri, anzichè di 21! Ma sono dettagli, sui quali il nostro Ufficio centrale si dichiarava incompetente.

Io confesso una mia ignoranza; non sono mai andato ad Ostia...

Voci: Male! Male! (*Si ride*).

DE CESARE. ...Anzi, volendovi andare il mese scorso, non mi fu possibile per il gran numero di forestieri, che in primavera si recano alla storica spiaggia. È però indubitato che c'è un movimento a Roma a favore di questa linea: riunioni e agitazioni frequenti: tutte cose che hanno di certo indotto il Governo ad affrettare l'istruttoria ed a segnare in primo luogo nelle sue liste la Roma-Ostia.

Tale linea non risolve il problema delle comunicazioni fra Roma e il mare; e sono di accordo con l'amico Torlonia. Noi non abbiamo che manifestato un voto, voto che non compromette nulla, perchè voi, onorevoli colleghi, sapete che la concessione di una ferrovia non può essere data che dal potere esecutivo; è in facoltà sua tener conto di tutte le circostanze di fatto, nonchè della solidità della parte finanziaria, benchè i sussidi dello Stato non sono pagati che a lavori compiuti e a linea aperta. E perciò io non faccio apprezzamenti sulle cose gravi, che sono state affermate dal senatore Santini. Noi dell'Ufficio centrale abbiamo espresso un voto, il più innocuo dei voti, ripeto, ma che pur risponde ad una parte notevole della cittadinanza romana.

Quanto alle osservazioni fatte dall'egregio amico il senatore Filomusi, io non posso che vivamente compiacermene, perchè conformi ai concetti svolti nella relazione della Commissione. Il Ministero in questo disegno di legge ha lodevolmente introdotto disposizioni, che si apprestano a dare ancor più valido fondamento alle recenti dottrine svolte sui concetti di autorizzazione e concessione.

All'onor. Filomusi, erede del pensiero giuridico di Silvio Spaventa, non poteva sfuggire questo punto, come non è sfuggito all'Ufficio centrale, e nella mia relazione l'ho voluto ben determinare e accentuare con una precisione, che l'onor. Sacchi ha anche lodato, e di che lo ringrazio. Siamo interamente di accordo. Egli ha parlato con molta lucidità sui nuovi doveri dello Stato moderno circa i servizi ferroviari, e tutti i pubblici servizi di trasporto per terra e per acqua.

Ed ora, considerando che difficoltà questo disegno di legge non offre in alcun modo; visto

che c'è l'unanime consenso di tanta parte delle popolazioni italiane, perchè i 1000 nuovi chilometri sono distribuiti in ogni parte d'Italia, dalle Alpi al Gargano da me particolarmente e amorosamente descritto nella mia relazione, e ad altre provincie del Mezzogiorno, e rappresentano diritti e sentimenti di giustizia distributiva, non avrei altro da dire. Ma voglio solo aggiungere, che dell'unanime e caldo consenso io ho avuto molte prove e anche eloquenti per affrettare lo studio e la presentazione della relazione, tanto vero che l'ho scritta con una certa fretta, onde sono incorsi piccoli errori tipografici, che mi auguro vi saranno sfuggiti, onorevoli colleghi. Fatte queste dichiarazioni; e visto, ripeto, l'unanime consenso, onde non si è levata una sol voce discorde, voglio, prima di finire, rivolgere un appello all'onorevole Sacchi, perchè, nell'esecuzione e concessione di queste venti linee proceda con rapidità e prudenza insieme, nè creda che il problema ferroviario sia esaurito per lungo tempo. Occorre ben altro, e si vedrà fra non molti anni. Io voglio ricordare a lui un suo studio di alcuni anni fa, che io ho trovato stamane nelle mie carte.

È un notevole cenno storico sulla legislazione delle costruzioni ferroviarie che rimonta al 1906. Sono corsi parecchi anni da allora; allora si era ancora nel periodo dell'ingenuità ferroviaria, quando si credeva che, ottenendo le sei o sette mila lire di sussidio al chilometro, si risolvesse tutto il problema delle costruzioni. Ora siamo arrivati alle diecimila lire; e per le ferrovie di montagna non bastano, onde per non compromettere il limite massimo del sussidio, si viene a introdurre l'altro criterio di aumentare le tariffe: altra novità degna di encomio contenuta in questo disegno di legge. Sono funicolari, ferrovie a dentiera e funivie, parola nuova quest'ultima, che si avvantaggeranno del presente disegno di legge: funivie, le quali rappresentano l'ultimo ardimento tecnico: ultimo fino ad ora.

L'on. Sacchi, dunque, nel suo studio del 1906, diceva così: « Con le complementari non è certo esaurito il compito dello Stato nelle costruzioni ferroviarie: sonvi altre ferrovie pubbliche, che le popolazioni invocano e che implicano notevoli interessi particolari, e sempre anche un interesse generale. Per esse si è aumentata sensibilmente

la sovvenzione chilometrica che fu portata dalla legge del 1905 a lire 7500 (e pareva di aver proprio toccate le colonne d'Ercole!) ma si dovranno fare le nuove cernite di ferrovie, per le quali lo Stato abbia a prendere speciali provvedimenti, pur non lasciando di eccitare le provincie ed i comuni a giovarsi (ecco il punto su cui richiamo la sua attenzione, onorevole ministro) di tramvie e di automobili, nei luoghi, e son molti, dove si può sopperire sufficientemente alla necessità di trasporti con cotesti altri mezzi di più rapida e meno costosa attuazione ».

Considerate, onorevoli colleghi, quale rapido movimento ha preso il servizio automobilistico in Italia! Ed è bene. Anche quando i quattro milioni, che si spendono oggi per sussidi, saranno insufficienti, non abbiate paura di aumentarli, perchè i tenui sussidi alle linee automobilistiche fanno risparmiare somme molto maggiori per i sussidi ferroviari.

E, dopo ciò, ringrazio l'onor. ministro delle parole assai cortesi, che ha avuto per l'Ufficio centrale e per la mia relazione; e ritengo, di accordo con lui, che questa sarà una legge destinata a segnare un punto molto interessante nella storia ferroviaria del nostro Paese, e di quanto concerne i servizi pubblici di trasporti, concessi all'industria privata. (*Approvazioni*).

Presentazione di relazioni.

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 66 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248 ».

ROLANDI-RICCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI-RICCI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione al disegno di legge: « Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti ».

PRESIDENTE. Do atto agli onorevoli senatori Cadolini e Rolandi-Ricci della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Torneremo ora al disegno di legge: « Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata ».

SANTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI. Mi torna, anzitutto, gradita premura esprimere le mie vivissime azioni di grazie all'onor. Sacchi per la cortese risposta, in parte esauriente, che si è compiaciuto dare alle mie dimande. In essa ho constatato con piacere come anche egli non appaia entusiasta della Roma-Ostia, intorno alla quale si leva tanto rumore artificioso. Egli ha detto che in questa questione, la parte dello Stato è quella di rispondere, ossia di accusare ricevuta delle istanze, io prendo atto di questa sua dichiarazione e mi rivolgo a proposito della incognita, alla quale si andrebbe incontro, al mio esimio e carissimo amico l'onor. Tedesco, cui l'amore di Dante non distrae dalla severa custodia dell'Erario dello Stato.

Anche l'egregio relatore, onor. De Cesare, che ringrazio della cortese risposta, ha parlato di queste agitazioni; agitazioni che, in massima, sono scarsamente spontanee; l'agitazione trae, quasi sempre, motivo dall'insuccesso per le vie legali, cercandosi raggiungere lo scopo per le extra legali.

Roma io la conosco un po' da vicino, giacchè ho consuetudine con le varie classi sociali sue: posso, pertanto, affidare il Senato che l'agitazione in parola è quasi intieramente artificiosa. Ed i verbali della Commissione dei provvedimenti di Roma, onde io ebbi l'onore di essere relatore, attestano di tentate pressioni, che non ridondano certo a maggior gloria degli apostoli agitatori di questa Roma-Ostia.

L'onorevole ministro Sacchi farà cosa molto opportuna se vorrà far studiare la questione sotto tutti i punti di vista, anche nei riguardi sanitari, dai quali, evidentemente, non possiamo disinteressarci.

So che questa impresa è in mano di stranieri; francamente io non vedo con molta simpatia questa infiltrazione di stranieri negli affari nostri, tanto più perchè pare che poi dalla

Roma-Ostia si vorrebbe passare ad una metropolitana.

Io devo mettere sull'avviso l'on. ministro, specialmente perchè pare che questa agitazione per la Roma-Ostia debba costituire una piattaforma elettorale ed il Governo, in tante faccende affaccendato per le elezioni politiche, non potrà curarsi di favorire manovre elettorali, che non lo riguardano direttamente.

Mi sia permesso anzi di citare un caso tipico. Di recente onorava Roma di sua presenza il giovane principe Carlo di Rumania. Ebbene, sappia l'on. ministro che intorno a questo Principe e al suo seguito fu stabilito un vero stato di assedio, perchè egli accettasse un tè ad Ostia. Si voleva fare la *réclame* sfruttando anche la persona di un Principe rumeno ospite del nostro Sovrano. (*Si ride*).

L'on. De Cesare, del resto, che ha con la sua abituale diligenza studiato questa questione, ha fatto dichiarazioni di neutralità, ha detto cioè che s'interessa della cosa fino ad un certo punto, come direbbe il deputato ecclesiastico. (*Si ride*).

La preghiera, che io mi permetto di rinnovare all'on. ministro, è questa: che l'on. Sacchi faccia valere la sua autorità di ministro dei lavori pubblici, perchè prima di provvedere alla costruzione di linee in campagna, si curino le vie urbane, perchè, la circolazione nelle strade di Roma, in automobile, in carrozza o a piedi, è ancor più disagiata che non nei paraggi della Tripolitania e della Cirenaica. Favoriamo le iniziative, che ridondano a reale vantaggio della cittadinanza, ma non quelle, che risultano a vantaggio di speculazioni private, che con agitazioni inconsulte e artificiose, cercano di ottenere dal Governo per vie extra legali ciò che per vie legali forse non si potrebbe ottenere. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato nelle concessioni di ferrovie all'industria privata è stabilito uno speciale limite d'impegno

che dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1914-15 viene fissato in lire 7,000,000.

TAMI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMI. Mi rivolgo alla cortesia dell'onor. ministro dei lavori pubblici perchè voglia dirmi se i benefici di questa legge potranno estendersi alla ferrovia Udine-Mortegliano per la quale credo che la istruttoria sia già compiuta.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per la linea Udine-Mortegliano non è stata ancora compiuta l'istruttoria; e questo disegno di legge riguarda principalmente quei progetti di linee per i quali l'istruttoria sia finita.

Siccome peraltro è da prevedere che non per tutte le linee contemplate in questo disegno di legge sia per esser data la dimostrazione dei mezzi finanziari e debba quindi verificarsi la concessione, così non è da escludere che con i mezzi di cui si chiede l'autorizzazione sia possibile la concessione di altre linee all'infuori di quelle per le quali l'istruttoria è già ultimata.

Potrebbe allora, ed io lo auguro, anche la linea Udine-Mortegliano beneficiare di questo disegno di legge.

TAMI. Ringrazio l'onor. ministro e lo prego di tener conto di questa raccomandazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 1.

Chi l'approva favorisca di alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a cedere all'industria privata l'esercizio delle linee di Stato Foggia-Manfredonia e Foggia-Lucera.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere sussidi alle provincie, comuni ed enti morali che intendano costruire raccordi tra la stazione ferroviaria e lo scalo marittimo, lacuale o fluviale in base a progetti tecnico-finanziari da approvarsi dal ministro dei lavori pubblici,

sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Detti sussidi, da proporzionarsi al progetto tecnico finanziario di cui sopra, non potranno superare il 50 per cento dell'importo complessivo della spesa e saranno corrisposti in annualità da determinarsi nel decreto di concessione secondo le norme che saranno stabilite dal regolamento.

Per la manutenzione e l'esercizio di tali binari potranno essere presi accordi fra gli enti concessionari e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, che potrà assumere l'esercizio stesso in base ad appositi capitoli d'onere.

Le disposizioni del comma precedenti sono applicabili anche alle opere che alla pubblicazione della presente legge risultino iniziate, ed i cui progetti siano riconosciuti regolari.

L'ammontare complessivo dei sussidi che verranno concessi non potrà eccedere in ogni esercizio la somma di 300,000 lire. Agli stanziamenti relativi sarà provveduto entro i limiti fissati per la spesa straordinaria del Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 4.

Per impiantare ed esercitare con natanti a trazione meccanica servizi pubblici di navigazione lacuale, ad itinerario fisso, permanentemente o in determinati periodi dell'anno, è necessaria la concessione con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Quando risulti indispensabile per assicurare l'impianto ed esercizio nonché la continuazione o miglioramento di servizi pubblici di cui al precedente comma, si può accordare con Reale decreto, sentiti gli stessi corpi consultivi:

a) il diritto di esclusività in via temporanea, ed in ogni caso per un termine non superiore a 15 anni;

b) un sussidio dello Stato sino a lire una per autoscafo-chilometro per un termine non maggiore di anni 15.

Il Reale decreto di concessione sarà proposto, previo accordo col ministro del tesoro, quando si faccia luogo ad un sussidio dello Stato.

Nella parte ordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici verrà stanziata di anno in anno, in aumento della dotazione del capitolo relativo alle sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale, la spesa occorrente a far fronte ai detti sussidi, rimanendo a tale scopo autorizzata, per l'esercizio 1913-14, la maggiore spesa di lire 150 mila.

(Approvato).

Art. 5.

Sulle ferrovie da concedere all'industria privata le tariffe non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, tranne nei casi di ferrovie a sistema speciale, diverso da quello ad aderenza, oppure nel caso di ferrovie che attraversando regioni montuose o richiedendo notevoli spese di esercizio, non potrebbero essere in altro modo eseguite.

Tale applicazione può essere consentita anche per le ferrovie con o senza sovvenzione governativa, aventi carattere turistico, per le quali non si presentino gli estremi del precedente comma, purchè gli abitanti dei luoghi serviti godano di tariffe non superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato.

Le ferrovie metropolitane sono equiparate, nei riguardi tutti dell'esercizio, alle tramvie extraurbane a trazione meccanica.

Sono soppressi l'art. 123 ed il secondo periodo dell'ultimo comma dell'art. 138 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, nonché le parole: « e ai trasporti sulle ferrovie in esercizio economico », di cui al secondo comma dell'art. 15 della legge 14 luglio 1912, n. 435.

TAMASSIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMASSIA. Ho domandato la parola per provocare dall'onor. ministro un semplice chiarimento. Desidererei cioè sapere se su queste linee i membri del Parlamento avranno o no diritto al viaggio gratuito. Sulle ferrovie questo diritto esiste, non so se esisterà anche su questi trasporti automobilistici.

Prego l'onor. ministro di considerare che non si tratta di un privilegio che noi abbiamo, ma del modo di adempiere con più facilità e comodità ad un nostro dovere.

LEGISLATURA XXIII — 1^a SESSIONE 1909-913 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1913

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Do-
mando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Con-
vengo con l'on. senatore Tamassia che la con-
cessione pel trasporto gratuito non è un privi-
legio, ma semplicemente un modo per permetter
loro di adempiere più facilmente al loro dovere.
Assicuro l'on. senatore Tamassia che terrò conto
della sua osservazione, per il momento in cui
dovranno farsi le concessioni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di par-
lare, pongo ai voti quest'articolo 5.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare
il testo unico approvato con Regio decreto
9 maggio 1912, n. 1447, con le disposizioni de-
gli articoli 2, 4, 8, 360, 361, 378 e 379 della
legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, degli
articoli 1, 2, 3 della legge 27 giugno 1912,
n. 638, e delle leggi 30 giugno 1912, n. 739,
14 luglio 1912, n. 835 e 29 dicembre 1912, nu-
mero 1365, nonché della presente legge.

(Approvato).

Art. 7.

Per le linee di navigazione lacuale in servi-
zio pubblico sarà provveduto entro un anno
dalla data di promulgazione della presente legge
alla regolarizzazione dei rispettivi atti di con-
cessione.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a
scrutinio segreto.

Avvertenza del Presidente.

PRESIDENTE. Avverto i signori senatori che
domani vi sarà riunione degli Uffici alle ore
16, e poichè non vi è ragione di prostrarre la
discussione sulla relazione della Commissione
d'inchiesta per il palazzo di Giustizia, la pongo
all'ordine del giorno per la seduta di venerdì,
6 corrente.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione
a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari di proce-
dere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono allo spoglio
delle urne).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Astengo, Avarna Nicolò.

Baccelli, Balestra, Barinetti, Barracco Ro-
berto, Bettoni, Biscaretti, Bodio, Bonasi, Bor-
gatta, Botterini.

Cadolini, Caldesi, Camerano, Caruso, Casti-
glioni, Cefalo, Cefaly, Chiesa, Colonna Fabrizio,
Colonna Prospero.

D'Alife, Dalla Vedova, Dallolio, De Cesare,
De Cupis, De Larderel, Del Zio, De Riseis, De
Sonnaz, Di Brazzà, Di Broglio, Di Carpegna,
Di Collobiano, Dini, Di Terranova, D'Ovidio
Enrico.

Fabrizi, Falconi, Fano, Figoli, Filomusi
Guelfi, Finali, Fiocca, Fortunato, Franchetti,
Frascara, Frola.

Garofalo, Gatti Casazza, Gherardini, Giordano
Apostoli, Giorgi, Goiran, Golgi, Gorio, Guala,
Gui.

Inghilleri.

Levi Civita, Lucca, Luciani.

Malvano, Manassei, Massabò, Massarucci, Maz-
zella, Mazziotti, Mazzoni, Mele, Melodia, Morra.

Orsini Baroni.

Panizzardi, Pastro, Pedotti, Petrella, Polacco.
Ridolfi, Riolo, Rolandi-Ricci.

Sacchetti, Salmoiraghi, Salvarezza Cesare,
Salvarezza Elvidio, San Martino Enrico, Santini,
Scaramella Manetti, Schupfer, Scillamà, Son-
nino.

Tajani, Tamassia, Tami, Torlonia.

Vacca, Vidari, Viganò, Vischi.

Risultato di votazione.

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

Riduzione delle feste civili:

Senatori votanti	100
Favorevoli	91
Contrari	9

Il Senato approva.

Approvazione di eccedenza di impegni per la somma di lire 44,185.20, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1911-12, concernente spesa facoltativa:

Senatori votanti	100
Favorevoli	92
Contrari	8

Il Senato approva.

Annullamento del canone daziario governativo consolidato assegnato alle isole Tremiti:

Senatori votanti	100
Favorevoli	92
Contrari	8

Il Senato approva.

Autorizzazione al Governo del Re ad affittare, sotto determinate condizioni, a trattativa privata, al comune di Taranto, i diritti esclusivi di pesca nelle zone del mar Piccolo:

Senatori votanti	100
Favorevoli	94
Contrari	6

Il Senato approva.

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di venerdì alle ore 15:

I. Votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge:

Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata (N. 1030).

II. Discussione intorno all'inchiesta sulla spesa per la costruzione del Palazzo di Giustizia in Roma.

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13 (Numero 1050);

Esonero dalle tasse scolastiche per gli anni scolastici 1912-13-14-15 degli studenti rimasti orfani o abbandonati a causa del terremoto del 28 dicembre 1908 (N. 1041);

Conversione in legge del R. decreto 30 giugno 1912, n. 763, portante condono di soprattasse per le successioni apertesene nei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (N. 1052);

Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri (N. 1060).

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Costituzione di Consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia (N. 736);

Infortuni degli operai sul lavoro nell'agricoltura (N. 386);

Contributo dello Stato alla previdenza contro la disoccupazione involontaria (N. 370);

Ammissione ed avanzamento degli ufficiali della marina militare (N. 634).

La seduta è sciolta (ore 17).

Licenziato per la stampa il 12 giugno 1913 (ore 16)

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche