

L.

TORNATA DEL 2 DICEMBRE 1902

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — Ringraziamenti — Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori — votazione a scrutinio segreto — Seguito della discussione del progetto di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138) — Si discutono gli articoli del progetto di legge — Sull'art. 1 parlano i senatori Sormani-Moretti, Levi, Vaccaj e Ricotti, ai quali rispondono il relatore senatore Codronchi e il ministro dei lavori pubblici — Si approva l'articolo 1 — Sono approvati senza discussione gli articoli 2, 3, 4 ed un ordine del giorno relativo a quest'ultimo articolo proposto dall'Ufficio centrale — Chiusura di votazione — Ripresa della discussione — Sull'art. 5 parlano i senatori Parpaglia e Carta-Mameli, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Si approva l'art. 5 — Approvasi senza discussione l'art. 6 — All'art. 7 il senatore Di Sambuy fa alcune osservazioni, alle quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Approvasi l'art. 7 — Si approvano senza discussione gli articoli 8, 9, 10 — Sull'art. 11 parla il senatore Pisa, al quale replica il ministro dei lavori pubblici — Si approva l'art. 11 — Raccomandazione del senatore Breda, cui si associa il relatore Codronchi, accettata dal ministro dei lavori pubblici — Si approva l'art. 12, ultimo del progetto di legge — Il relatore senatore Codronchi riferisce sopra alcune petizioni pervenute al Senato relativamente al progetto di legge in discussione — Il Senato approva le proposte del relatore — Risultato di votazione — Votazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.

La seduta è aperta alle ore 15 e 25.

Sono presenti il presidente del Consiglio, ed i ministri di grazia e giustizia e dei culti, dei lavori pubblici, della marina e della guerra.

MARIOTTI F., segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, il quale viene approvato.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Le famiglie dei defunti senatori Pecile, Zanolini e Porro ringraziano il Senato delle onoranze rese ai loro compianti congiunti.

Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:

Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

Ha facoltà di parlare il senatore Di Prampero, relatore.

DI PRAMPERO, relatore. Ho l'onore di riferire al Senato che con Regio decreto 25 novembre 1902 per la categoria 17^a, art. 33 dello Statuto, fu nominato Senatore del Regno l'avvocato Emilio Caracciolo di Sarno, nato nel 1835 e prefetto dal 5 dicembre 1880.

La vostra Commissione, dopo esaminati titoli e documenti e riconosciuta la loro validità, ha l'onore di proporvi ad unanimità di voti la sua convalidazione a Senatore del Regno.

PRESIDENTE. A mente dell'art. 103 del regolamento si procederà più tardi alla votazione a scrutinio segreto sulle conclusioni della Commissione sia per questa come per le altre nomine di nuovi senatori.

Il senatore Di Prampero relatore ha facoltà di continuare la sua relazione.

DI PRAMPERO, *relatore*. Con Regio decreto 25 novembre 1902 per la categoria 3ª, art. 33 dello Statuto, fu nominato Senatore del Regno il professore Giorgio Arcoleo, nato nel 1850 e che fu deputato nelle legislature XV, XVI, XVII, XVIII XIX e XX.

La vostra Commissione, dopo esaminati titoli e documenti e riconosciuta la loro validità, ha l'onore di proporvi ad unanimità di voti la sua convalidazione a Senatore del Regno.

Con Regio decreto 25 novembre per la categoria 18ª, art. 33 dello Statuto, fu nominato Senatore del Regno il professore Achille De Giovanni, nato nel 1838 e che dal 13 marzo 1855 ebbe approvata la nomina a membro dell'Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti.

La vostra Commissione, dopo esaminati titoli e documenti e riconosciuta la loro validità, ha l'onore di proporvi ad unanimità di voti la sua convalidazione a Senatore del Regno.

Con Regio decreto 25 novembre 1902 per la categoria 3ª, art. 33 dello Statuto, fu nominato Senatore del Regno l'avvocato Giovanni Facheris, nato nel 1848 e che fu deputato nelle legislature XVI, XVII, XVIII, XIX e XX.

La vostra Commissione, dopo esaminati titoli e documenti e riconosciuta la loro validità, ha l'onore di proporvi ad unanimità di voti, con una astensione, la sua convalidazione a Senatore del Regno.

Con Regio decreto 25 novembre 1902 per la categoria 3ª, art. 33 dello Statuto, fu nominato Senatore del Regno il conte Giuseppe Tasca Lanza, nato nel 1819 e che fu deputato nelle legislature XVII, XVIII e XX.

La vostra Commissione, dopo esaminati titoli e documenti e riconosciuta la loro validità, ha l'onore di proporvi ad unanimità di voti la sua convalidazione a Senatore del Regno.

Con Regio decreto 25 novembre 1902 per la categoria 3ª, art. 33 dello Statuto, fu nominato Senatore del Regno l'avvocato Tommaso Tittoni, nato nel 1855 e che fu deputato nelle legislature XVI, XVII, XVIII e XIX.

La vostra Commissione, dopo esaminati titoli e documenti e riconosciuta la loro validità, ha l'onore di proporvi ad unanimità di voti la sua convalidazione a Senatore del Regno.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto sulle conclusioni della Commissione per la verifica dei nuovi senatori, la quale propone la convalidazione della nomina a senatore dei signori: Emilio Caracciolo di Sarno, Giorgio Arcoleo, Achille De Giovanni, Giovanni Facheris, Giuseppe Tasca Lanza e Tommaso Tittoni.

Prego il senatore segretario Taverna di procedere all'appello nominale.

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

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 133).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari ». Nella seduta di ieri si è chiusa la discussione generale. Oggi passeremo alla discussione degli articoli. Rileggo l'art. 1.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto Reale all'industria privata, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri e sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comitato superiore delle strade ferrate, la concessione della costruzione e dell'esercizio a spese, rischio e pericolo del concessionario, delle seguenti linee di strade ferrate e collo norme qui appresso indicate:

I. NELL'ISOLA DI SICILIA.

- 1° Castelvetro-Merì-Sciacca;
- 2° Castelvetro-Partanna-Sambuco-San Carlo-Bivio-Sciacca;
- 3° Sciacca-Ribera-Greci-Porto Empedocle;

4° *Lercara-Prizzi-Bivona-Ciancana-Greci (Ribera)*;

5° *Girgenti-Porto Empedocle*;

6° *Girgenti-Favara-Naro-Canicatti*;

7° *Naro-Palma Licata-Licata Porto*;

8° *Assoro-Valguanera-Piazza Armerina*.

Queste linee saranno costruite a sezione ridotta con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e per esse potrà essere accordata a favore del concessionario ed a carico dello Stato una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire ottomilacinquecento, per la durata massima di anni settanta.

II. NELLA CALABRIA E BASILICATA.

1° Tronco da *Pietrafitta a Rogliano* della linea Cosenza-Nocera.

Il tronco già costruito da Cosenza a Pietrafitta sarà ridotto allo stesso scartamento del tronco da Pietrafitta a Rogliano e ne sarà affidato l'esercizio al concessionario del tronco nuovo a condizioni da stabilirsi.

2° *Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese*.

Il tronco e la linea dovranno costruirsi a sezione ridotta con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e potrà essere accordata a favore del concessionario ed a carico dello Stato una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire ottomilacinquecento per la durata massima di anni settanta.

3. *Ferrovia Cosenza-Paola*: Questa linea potrà essere costruita a sezione normale, ovvero a sezione ridotta. Se la concessione è a sezione ridotta, per chilometri 48, potrà accordarsi la sovvenzione chilometrica annua fino a lire dodicimila per la durata non maggiore di anni settanta, comprendendovi la spesa necessaria per introdurre lo stesso scartamento, non minore di 0.95 lungo la Sibari-Cosenza, mediante una terza rotaia.

Si costruirà a sezione normale se la sovvenzione complessiva non supera l'ammontare annuo di lire 576 mila.

III. NELL'ITALIA ALTA E MEDIA.

1° Tronchi da *Poggio Rusco a Verona*, della linea Bologna-Verona;

2° Tronchi da *Bagni di Lucca a Castelnuovo*

di *Garfagnana* e da *Aulla a Monzone* della linea Aulla-Lucca.

Questi tronchi saranno costruiti a scartamento normale per conto dello Stato e per essi potrà essere accordata al concessionario una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire dodicimila per i tronchi da Poggio Rusco a Verona ed a lire diciottomila per i tronchi da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e da Aulla a Monzone, per la durata massima di anni settanta.

A patti da convenirsi, sarà affidato al concessionario dei tronchi da Poggio Rusco a Verona l'esercizio di quelli della stessa linea già costruiti da Bologna a Poggio Rusco ed analogamente al concessionario del tronco da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana, e da Aulla a Monzone, sarà affidato l'esercizio dei tronchi già costruiti da Lucca ai Bagni di Lucca.

Ha facoltà di parlare su questo primo articolo il senatore Sormani-Moretti.

SORMANI-MORETTI. Onor. colleghi, sono pronto a dare con animo tranquillo il mio voto adesivo a questo art. 1° e quindi all'intera legge, poichè con questo art. 1° si autorizza il Governo del Re, non già gli si impone, di concedere in uno o in altro modo e di provvedere, se e quando creda, alla costruzione delle linee ferroviarie ivi stesso elencate. Egli è che confido nel senno degli uomini ora al Governo, ed in particolare nella coscienza della propria responsabilità, da cui è compreso l'onor. ministro per i lavori pubblici. Nuovo alle speciali questioni che si connettono a talune di quelle linee; ignaro degli antecedenti, non mancherà egli certamente, nella sua equanimità, di assumere contezza esatta di tutto quanto concerne ciascuna di esse, di prendere le ragioni obbiettivo della necessità vera di una od altra concessione, bilanciandone anche pur solo l'urgenza, se non altro per la precedenza opportuna di questa a quella, sicchè, davvero, non si impieghi malamente la pubblica pecunia e si tenga quell'affidamento che il Governo ieri affermava di nuovo, di voler tenere indenni le finanze dello Stato da qualsiasi pericolo, oggi appunto in cui dinanzi a queste finanze si apre un orizzonte rassicurante. E reputo mio debito porre esso onor. ministro in sull'avviso, dacchè ieri mi sembrò deferire egli interamente ad opinioni

emesse da altri; e non inopportuno parmi raccomandargli di andare *cauto pede*, a ragione veduta, prima di presentare a S. M. il Re i decreti per le singole concessioni, ma di riesaminare egli stesso, cui incombe la più diretta responsabilità, le quistioni singolari nelle condizioni presenti, esaminandole a ciel sereno, senza preoccupazione di sorta, se non quella unica del vero interesse pubblico.

Alieno dal parlare su quanto non conosco bene a fondo, la coscienza d'altra parte mi ripugna di tacere e di non mettere qua in avvertenza l'egregio ministro sul designato compimento della linea Bologna-Verona col tronco da Verona a Poggio Rusco, tronco complementare che, non solo ad avviso mio, ma per giudizio di tecnici competenti, riesce in oggi assolutamente superfluo.

Questo ultimo tronco complementare venne testè computato del costo di 12 milioni. Ma, a parte la naturale diffidenza che si ha quando trattasi di preventivi, diffidenza per cui siamo tanto più autorizzati a metterci in guardia dopo i memorandi esempi ricordati l'altro ieri dall'onor. senatore Di Sambuy, ed in seguito alle stesse lusinghe precauzionali formulate ieri dall'onor. relatore dell'Ufficio centrale, il quale, nella sua lealtà, insisteva perchè il Governo si rendesse ben sicuro che questi preventivi non fossero superati, a parte tali generali riserve, v'ha da osservare come per questo tronco occorre necessariamente un grandioso ponte sul Po tra Revere ed Ostiglia, opera d'arte questa, la quale, dovendo rimpiazzare un ponte di barche, che già esiste fra quei centri, non può esser fatta che completa, ossia non soltanto dal punto di vista ferroviario, ma anche con delle vie che diano ai pedoni, ai carri, e, se occorre, a guidovie o ad automobili il modo di valicare il massimo fiume. Per cui chi preannunzi che nella somma dei 12 milioni, costruendo quella linea non è possibile rimanere, non formula azzardata ipotesi. Senza esitanza io direi che si può calcolare la spesa almeno a 15 milioni, pur ricordando anzi esservi dei conti ufficiali già fatti, i quali porterebbero quella spesa al preventivo di 18 milioni.

Ma, comunque sia, questa non tenue somma si spenderebbe per null'altro che per diminuire di 20 chilometri la percorrenza tra Verona e Bologna. Infatti, oggi da Verona a Bologna

per Modena, si percorrono 136 chilometri. Per compire la linea, che si vorrebbe chiamare direttissima, bisogna misurare oltre i 42 chilometri e 700 metri, che corrono da Bologna a San Felice del Panaro, e gli altri 17 chilometri pei quali si va da San Felice del Panaro a Poggio Rusco, ossia quindi 59 chilometri e 700 metri, ulteriori 20 chilometri per raggiungere da Poggio Rusco il Po, gettando ivi quel ponte, di cui faceva cenno testè, e bisogna poi costruire nuovi 36 chilometri per raggiungere Verona. La linea novella, così detta direttissima, misurerebbe pertanto complessivamente 115 chilometri e 700 metri.

Fra gli attuali 136 chilometri della via per Modena e questi 115,700 rimane adunque una differenza, un vantaggio di minore percorrenza su questa linea, di 20 chilometri e 300 metri; non più, io credo e dirò anzi come e perchè, anche meno.

Ora, vale proprio la pena di spendere 18, 15, 12 milioni, se volete, per colmare questa piccola differenza?

Urge spendere questo denaro per abbreviare un percorso, sul quale oggi, per quante premure abbiano fatto le popolazioni interessate, non si potè ottenere dalla Società esercente la rete Adriatica un servizio di velocità da treni diretti, che per sole due corse nelle 24 ore, una in un senso e l'altra nel senso opposto?

Se la Società esercente si ricusa di aumentare le più rapide comunicazioni dicendo che non occorre, come giustificasi la necessità di nuova linea per accorciare di 20 chilometri il percorso e l'urgenza della relativa spesa? Ma forse, piuttosto che badare al comodo o al tornaconto del pubblico, la Società esercente nutre mire esclusivamente sociali, e tiene mal conto di quella linea Mantova-Modena, di cui pure ha e curare dovrebbe meglio l'esercizio, quasi che la proprietà d'una linea, appartenente ad una o ad altra combinazione finanziaria, preoccupare dovesse chi ne ha in affitto l'esercizio, od il pubblico che deve percorrerla e valersene. Io credo che traendosi buon partito da ciò che esiste, assicurando i servizi accumulativi di parecchie linee che s'incontrano su quel percorso da Verona per Modena a Bologna, si può migliorare assai quel servizio sia di passeggeri che di merci, sia nazionale che internazionale. E tanto più quando vedo per-

correre quelle linee dalle nuove potenti locomotive, le quali raggiungono attualmente e talvolta superano la velocità di 120 a 130 chilometri all'ora, mentre potrebbero quelle locomotive arrivare, in quelle linee pianeggianti ed a lunghissimi tratti rettilinei, sino ai 200 chilometri, qualora però si raddoppiassero le traversine e consolidassero meglio i binari.

Ma, ad ogni modo, poichè si tratta di 20 chilometri soltanto di minore percorso, e questi 20 chilometri si possono superare evidentemente in 15 minuti, tutti vedono la nessuna necessità, anzi essere superfluo che, per valicare quel breve spazio, si abbia a costruire un tronco di linea del costo anche vogliasi solo di 12 milioni.

Chi fu il secondo Presidente di questo Alto consesso, Giuseppe Manno, scrisse due libri realmente notevoli i quali ebbero lode e plauso: *La fortuna delle parole e La fortuna delle frasi*. Se qualcuno imprendesse a scrivere la Storia delle ferrovie italiane, storia che riuscirebbe assai istruttiva, dovrebbe certamente formare uno speciale capitolo per le linee fortunate. E fra queste figurerebbe la Verona-Bologna, perchè s'introdusse ad ora tarda, senza quasi che alcuno v'abbadasse, asserendosi l'importanza, ma non provandola, i più dei profani rimanendone persuasi pel solo prestigio di questi due simpatici nomi d'importanti città Verona e Bologna. In realtà d'importanza militare nessuno mai parlò, nè questa linea ne ha meglio di qualsiasi altra linea ferroviaria. L'importanza è effettivamente locale e va tutta in vantaggio dei comuni di S. Giovanni in Persiceto e di Crevalcore. Chè, infatti, quelle popolazioni del basso Bolognese vidersi grazie ad essa, ai tronchi cioè già compiuti e da tempo in esercizio, allietate, prime in tutta Italia, della trazione elettrica, nonchè d'una riduzione grande di prezzi. Sicchè della buona prova colà fatta si dovrebbe tenere buon conto dovunque omai, poichè col ribasso delle tariffe ferroviarie quelle linee divennero attive, mentre furono nei primi tempi passive assai.

Del resto questa linea, la quale va oggi fino a Poggio Rusco, ed è percorsa da treni elettrici, quando è a Poggio Rusco non muore, siccome taluno credere potrebbe, nel silenzio che si fa, bensì s'incontra con la linea che va da Suzzara a Ferrara ed in questa s'innesta passando da un lato per Sermide, Felonica, Stellata,

Bondeno, e dall'altro per Quistello, S. Benedetto Po, Pegognaga, paesi del Mantovano, da dove per Suzzara giungesi alla Mantova-Verona. Anzi questa linea, che misurerebbe da Verona a Bologna 157 chilometri, è e può essere fino da oggi utile in casi di bisogno, e nei casi di urgenza, qualora fossero interrotte altre linee, o quando la linea attuale non potesse provvisoriamente servire.

Ma per ritornare sulla direttissima Verona-Bologna e sul minore suo percorso per 20 soli chilometri, devesi, in omaggio al vero, ricordare che non mai Verona ne senti il bisogno, nè per lo innanzi la sollecitò. Ma anzi contro la costruzione di tale linea, detta direttissima, protestò durante 10 anni, specialmente ogni volta che la deputazione provinciale di Verona era invitata e costretta a pagare egregie somme di contributo pei tronchi primi che interessavano Verona ancora meno, anzi per nulla. Chè se in ultimo, nello scorso anno, contro i precedenti loro, le autorità provinciali e comunali di Verona si unirono a chi, per errati ed estranei criteri, mostravasi sollecito del compimento di quella linea, e s'indussero a non contrastarla, si fu unicamente perchè loro fu fatto credere che, così si assicurava, sarebbe finalmente la stazione principale veronese portata tra Porta-Palio e Porta-Nuova. Chè questo è il giustificato e lungo desiderio di Verona, questa la reale necessità non solamente pel servizio ferroviario, ma altresì pel servizio doganale, perchè l'attuale stazione internazionale di Ala, 20 chilometri oltre il confine del Regno, che non fu mai dal Governo ridotta in condizioni da poter servire per le merci, e dove, se molto fu studiato, nulla fu fatto, all'infuori di miseri ripieghi, trasportata dev'essere, se non per tutti, almeno per gran parte dei servizi doganali di confine, in Verona.

Ora, con questa stazione principale a Porta Nuova, che, a più titoli necessaria, si deve fare, e fu stabilito fare a Verona, si accorcia tra Verona e Bologna, anche per la via di Modena, il percorso di sei chilometri, quali occorrono oggi, cioè a percorrere, nell'andata e ritorno, il tratto da Porta Nuova a Porta Vescovo, stazione centrale in oggi.

E da che ultimamente sulla linea ferroviaria Modena-Bologna, da Lavino fu fatta una linea di raccorciamento per scopo militare, la quale

abbrevia di 8 chilometri il percorso insino a Borgo Panigale per salire al valico della Porretta, ecco che ancora s'accorcia, quando occorra pei servizi internazionali guadagnare tempo, la distanza dal Brennero alla Porretta, ed i 20 chilometri odierni di minore percorso trovansi già ridotti di 14, e quindi restano oggi 12, compiuta la nuova stazione principale a Verona, solamente sei.

Ma se urge abbreviare la via pei passeggeri e pei traffici a riguardo degli interessi internazionali, perchè non si parla mai, non si accenna alla linea realmente più corta già esistente in quella stessa direzione, dal settentrione di Europa alla media e bassa Italia? Havvi già, o signori, e da anni, omai aperta la linea più diretta e più corta, che non si capisce realmente perchè non si voglia usare coi treni rapidi e porre in regolare servizio. È questa la linea che per Verona, Mantova, Suzzara e Parma raggiunge la Parma-Spezia, la quale da S. Stefano va già a Pisa e Roma, e quando sarà compiuta la complementare qui progettata per Aulla-Lucca, andrà ancora più spiccia, ma già finora può servire il porto di Livorno, come anche quelli di Spezia e di Genova stessa.

Ebbene, o signori, questa linea famosa Parma-Spezia, che costò tanti milioni, come ricordava molto bene l'onor. Di Sambuy, a che cosa ha servito, a che cosa serve fino ad oggi? Sinora ha servito e serve semplicemente ad un treno parlamentare per i Milanesi ed i Lombardi. E questo lo si deve all'onor. Prinetti, lo ricordo a suo onore, per avere tenuto fermo e mostrato alle Società ferroviarie esercenti come si può loro tenere testa coll'essere severi nel salvaguardare i diritti del Governo nella esigenza dei patti contrattuali. Le Società esercenti allora hanno creduto di sedurlo, accordando questo treno desiderato e per lo innanzi ricusato. Anzi non appena l'onor. Prinetti scomparve dal Ministero dei lavori pubblici il treno cessò, nè volevasi ripristinare, e si continua ogni anno a fare dal Ministero dei lavori pubblici dei passi, delle insistenti preghiere, per poterlo riattivare, benchè serva semplicemente ai parlamentari d'una parte della Lombardia, venendo proibito al pubblico di quella parte dell'Emilia, del Mantovano e del Veronese, che pur potrebbero con vantaggio approfittarne, imperocchè chiunque, venendo da Reggio o da

Mantova, volesse usare d'esso treno per venire a Roma, invano ne chiederebbe allo sportello i biglietti, e, se senatori o deputati, certo sono accolti su quel treno, ma se hanno bagagli devono essi pure rinnovare a Parma la relativa spedizione, chè non si concede biglietti o bagaglio per sé a servizio cumulativo da altrove che per Roma da Milano. I Veronesi e i Tedeschi, che arrivano pel Brennero a Verona, non possono servirsi dunque di quella linea Parma-Spezia, nè di quel treno, malgrado che la linea da Verona a Parma misuri soltanto 104 chilometri; sempre meno degli stessi 115 chilometri, per ottenere i quali si vanta la necessità di costruire il nuovo tronco Verona-Poggio-Rusco per avvicinare alla Germania centrale l'Italia media e la bassa, ossia la Toscana col suo porto di Livorno, Roma, Napoli e la Sicilia.

Adoperate dunque le linee che già sono, prima di spendere dei denari superflamente per farne delle nuove. Ma qualcuno ha detto: ci sono degli impegni presi. È una cattiva ragione da mettere innanzi questa nelle provincie dell'Emilia! Ivi il Governo, non badando per nulla agli impegni presi dalla Società concessionaria coi Governi precedenti, esonerò l'Alta Italia dal costruire a tutte sue spese la linea Mantova-Reggio; sicchè più tardi la piccola provincia di Reggio dovette costruire per proprio conto, invece di quella, due tronchi da Carpi l'uno, l'altro da Guastalla, i quali sono poi continuamente contrastati pei servizi cumulativi dalla Società esercente la linea Adriatica, che ha pure in affitto ed esercita la linea Mantova-Modena, di cui il Governo stesso concesse ad altra diversa Società la costruzione. Ed anzi giova ricordare che il Governo concesse tale linea Mantova-Modena per una concessione ch'io m'onoro di non avere appoggiata e d'essermi astenuto dal parlarne e dal votarla, malgrado interessasse il mio Collegio elettorale, ed avessi avuto premure perchè la sostenessi, mentre discorsi a lungo sulle ferrovie tutte in quella memoranda discussione circa la malaugurata fusione delle romane colle altre linee toscane, quando l'onor. Bonghi mutava consiglio dicendo essere da saggio il mutar consiglio, sicchè ebbi io a combattere l'onorevole Bonghi colle parole e colle idee dello stesso onorevole Bonghi. Per quella linea Mantova-Modena, quando l'avete accordata, natural-

mente voi tutti, Governo e Parlamento, avete preso degli impegni coi concessionari e colle provincie e coi comuni e colle pubbliche amministrazioni locali che, grazia vostra, si saturarono di quelle azioni sociali; se non altro preso avete l'impegno di non fare dell'inutile concorrenza, e tale è certamente, dal momento che si tratta di una differenza di tanti pochi chilometri. Inutile concorrenza e dannosa assai alla amministrazione provinciale di Verona stata bene o male sopraccaricata con altre provincie e comuni ed enti morali d'azioni di quella Società.

Quando hannovi consimili antecedenti, bisogna andare con molto senno e misura per non usare doppia, ossia diversa maniera di trattamento tra una ed altra località che trovansi vicine.

Dunque questo tronco complementare di 57 chilometri da costruirsi tra Verona e Poggio Russo non è necessario per l'esiguità del minore percorso che si guadagna da Verona a Bologna, perchè per le comunicazioni tra l'Europa settentrionale e centrale coll'Italia media e bassa v'ha già un percorso più diretto e corto, Verona-Mantova-Parma, per arrivare alla Parma-Sarzana, perchè per utilizzare i tronchi già compiuti sta il fatto che questi si attaccano già alla linea Suzzara-Ferrara. Non è necessario neanche pei paesi a sinistra del Po, perchè al di là di Ostiglia fino a Verona questa linea non percorrerebbe nessun villaggio di qualche importanza, che non sia toccato ed abbia la relativa sua stazione sulla linea che va da Dossobuono per a Legnago-Monselice ed a Legnago-Rovigo.

Dunque per l'interesse militare nemmeno poichè anche l'altro giorno un generale dei più autorevoli ed in attività di servizio mi confermò non avere quel tronco importanza nessuna maggiore di quella di qualsiasi linea di ferrovia, che aumenta e facilita le comunicazioni e i trasporti di truppe, ma che occorrerebbe piuttosto raddoppiare il binario sulla linea di Monselice, a che insistere? Perché volete completare una linea nell'interesse di Verona che protestò sempre per un decennio e più. La Commissione Reale sorvolò nella relazione sua a quella linea ed addusse senza approfondirle ragioni che possono facilmente contrastarsi; ma sembrò forse ad essa poco

cortese non ammettere fra le altre molte meridionali, quella quasi sola o quel tronco che riponevasi innanzi per l'Italia settentrionale, e che taluno caldeggiava presso di essa. Ma quel tronco ed i relativi milioni di costo non saranno spesi nell'interesse di quelle popolazioni già omai soddisfatte, bensì più tosto pel vantaggio speciale sia delle persone che devono avere espropriati dei terreni e che sanno dalle espropriazioni solerti trarre grassi guadagni, sia poi e più dei costruttori d'esso tronco e relativo ponte. Se non che a quelle costruzioni può aspirare, anche per talune condizioni, di ciò vedo in questo articolo fatto cenno quasi unico, la rete esercente l'Adriatica.

Mi caddero di questi giorni sottocchi le relazioni presentate ai propri azionisti sulle rispettive aziende, tanto della Società esercente le linee Mediterranee quanto di quella esercente la rete Adriatica, e rilevai come v'era chiaramente asserito che omai esse Società non traggono utili, se non dalle costruzioni, nelle quali guadagnano, mentre per l'esercizio delle linee, non riescono che a perdite.

Vuole il ministro, il quale credo ogni giorno abbia delle noie non lievi, per non dire altro, e continue contestazioni con quelle società, vuole egli favorirle in questo modo?

Ho salda fede nella sua lealtà e nella sua onestà, e non dubito che vorrà guardare imparzialmente ogni cosa, ponderarla, nè lasciarsi facilmente indurre ad accordare, senza ragione, favori o larghezze fuor di luogo. Ma quando fosse fatto quel libro di storia delle ferrovie italiane s'avrebbero presenti a tutti molte cose che si vanno dimenticando. Per non offendere alcuno, nè destare suscettibilità, rammenterò solo che tra gli accorti onesti e gli astuti, che trattano affari finanziari, naturalmente non sono gli accorti che ebbero ed hanno di solito il sopravvento.

E ricordo che è precisamente la Società delle Meridionali, esercente oggi la rete Adriatica, che s'ebbe dal Governo lasciato passare il tempo di rivendicare le linee, di cui è rimasta quindi proprietaria. E mi fa senso l'essere noi in limine della scadenza delle Convenzioni. E desidererei, e m'auguro e spero, che nessun nuovo legame venga ad incagliare la soluzione dell'arduo problema, e metto il Governo in avvertimento ad andare cauto e diffidente anche in

vista delle prossime future eventualità degli esercizi, per tutte le linee, siano governative, siano private, siano di qualsivoglia ente o Società, chè tutte quante servono e devono ancora più completamente servire il pubblico.

Intanto pel nuovo tronco, ch'io credo aver provato, almeno per ora, superfluo, il ministro non badi nè a coloro che lo desiderano per ragioni estranee ai percorsi ferroviari, nè a coloro che possono aspirare a trovarsi espropriati de' propri fondi, nè a coloro che sperano trovare benefici nel costruirlo, non badi alle premure dei lavoratori, pei quali può trovarsi occupazione altrove, come, per esempio, collo incominciare ciò che realmente importa a Verona, cioè la stazione ferroviaria principale fra Porta Palio e Porta Nuova, per cui devono trovarsi fondi in altri conti, e partite del bilancio, e proceda senza inutile premura avvertendo a bisogni o necessità ed urgenze meno contestabili. Molte diverse linee si sono domandate come urgenti. Il senatore Pisa l'altro ieri, e anche ieri, ricordava e raccomandava le linee della Basilicata e della Calabria. Or bene fra questa gara comune del Governo e delle opposizioni e le sollecitudini da tutte parti per beneficiare quelle provincie a che vi possa essere proficuamente arrivato il lavoro, perchè solo pel lavoro e col lavoro risorgere e prosperare possono i paesi, io aggiungo il voto che i 18, 15 o 12 milioni i quali si vorrebbero subito consacrati al tronco Verona-Poggio Rusco, che in questo momento almeno riesce superfluo, siano assegnati di preferenza ad esse linee della Basilicata e della Calabria, regioni che urge favorire dei mezzi perchè vi ferva presto proficuo il lavoro d'ogni sorta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Levi.

LEVI. Ho chiesta facoltà di parlare non allo scopo di patrocinare la costruzione di una linea qualsiasi, non per combatterne qualcuna, non per combattere una legge di pubblica utilità che risponde alle esigenze delle popolazioni.

Ho chiesto di parlare su di un argomento modesto, privo in apparenza d'importanza, ma che ne ha e non poca, e intorno al quale spero di non aver contraria l'opinione della Commissione centrale e dell'onor. ministro dei lavori pubblici.

Non si tratta adunque di ferrovie, ma di cosa

che ad esse ha tratto, che quelle in molti casi potrebbe efficacemente sostituire ora che si è rinunciato a spese esagerate per non ricadere negli errori del passato. Cogli automobili si renderebbero possibili indispensabili allacciamenti mentre s'incoraggierebbe un'industria nascente, che i dati statistici, intorno all'importazione e alla esportazione, ci dicono promettere soddisfacentissimi risultati per l'economia nazionale.

Parlo dell'automobile non per ragione di sport ma per ragione di pubblica utilità. All'estero, ed in alcune regioni d'Italia nostra, questi mezzi di comunicazioni sono stati messi in prova e danno ottimi risultati. Ho esaminato alcune linee che corrono parallele, che pongono in comunicazione centri importanti lasciandone esclusi altri a poca distanza tra loro e l'allacciamento dei quali potrebbe assai utilmente essere offerto da un buon servizio d'automobili.

Domando quindi al ministro non un impegno formale, ma bensì l'assicurazione che studierà la questione per vedere se sia possibile di venire in aiuto dei comuni e delle provincie che intendessero prendere a tal proposito qualche iniziativa.

VACCAI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VACCAI. Nella discussione importante ed elevata, che da giorni si è iniziata, io credo di potere intervenire per una raccomandazione di ordine generale, che spero sarà benevolmente accolta.

Nel periodo già lontano degli affrettamenti, coi quali si sono compiute le linee ferroviarie, molte ed operose città minori si sono trovate spostate dai loro centri e nei loro interessi. Così è che quasi tutte chiedono al Governo di essere congiunte fra loro e con le reti più importanti dalle quali sono lontane e divise.

Prego l'onor. ministro di portare la sua attenzione sulle molte leggi che sono state fatte per correggere questi gravissimi sconci, di studiare come possono essere coordinate per facilitare a questi centri i modi di esser messi in comunicazione fra loro.

È un provvedimento di grande interesse generale domandato vivamente e giustamente dal paese. Al Ministero son carichi gli scaffali di studi e progetti i quali indicano e provano questa grave necessità.

Prego quindi il ministro che, come ha pensato saviamente e seriamente alle maggiori e più importanti richieste, volga sollecito il suo pensiero ai luoghi più umili e modesti affinché possano raggiungere i loro intenti. Questa è la raccomandazione che io mi permetto intanto di fare, fiducioso che l'onor. ministro voglia tenerla in considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Ricotti.

RICOTTI. Dirò soltanto poche parole, non per proporre ordini del giorno e tanto meno mozioni, ma per una semplice raccomandazione.

Molti anni or sono, quando era meno vecchio, dovetti, come ministro e come comandante di grandi reparti di truppa, occuparmi dell'impiego delle ferrovie in caso di guerra. Fin da allora dovetti riconoscere che la Valle del Po era sufficientemente fornita di ferrovie per i bisogni militari di guerra; però fin da allora come oggi ancora, rimanevano alcuni desiderati da soddisfare.

Le città di Verona, Treviso e Padova sono tre centri importantissimi di guerra, e quindi la necessità di poter all'evenienza concentrare in esse con facilità grandi masse di truppa.

In quanto a Verona, vi si può giungere con un sufficiente numero di ferrovie. Le ferrovie dirette da Padova e Treviso sarebbero pure sufficienti per numero, ma quella proveniente da Bologna presenta tuttora il difetto d'essere ad un sol binario e quindi di difficile ed anche pericoloso esercizio nei grandi concentramenti militari.

Bologna è il punto di riunione di tutte le forze militari sparse nella penisola che per necessità di guerra si dovessero trasportare nel Veneto ed in particolare a Padova e Treviso. Questo concentramento eventuale sarebbe di molto facilitato se l'unica ferrovia d'accesso Bologna Padova-Treviso fosse a doppio binario mentre oggidi è tutta a semplice binario tranne il breve tratto di Padova-Mestre. Questa necessità del doppio binario per tutta la linea Bologna-Treviso era già stata riconosciuta dalle autorità militari or sono oltre dieci anni, suppongo che i concetti militari a questo riguardo non si siano modificati ed è perciò che raccomandando al ministro dei lavori pubblici di volersene occupare con qualche sollecitudine e buon volere, tanto più che la posa del doppio binario sulla linea da me indicata sarebbe pure di grande

utilità per il commercio e non importerebbe una grave spesa, poichè per gran parte della linea già esiste l'allargamento del piano stradale.

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, pur riconoscendo la grande utilità militare e commerciale di applicare il doppio binario a tutta la linea Bologna-Padova-Treviso, fosse obbligato a nuovi indugi per deficienza di fondi, io limiterei, per ora, la mia speciale raccomandazione al tratto Padova Monselice per la quale la spesa sarebbe veramente insignificante, trattandosi di soli 23 chilometri. Il tratto di ferrovia Padova-Monselice ha una speciale importanza militare inquantochè in caso di guerra dovrebbe servire ai trasporti militari con provenienza da Bologna e da Mantova per la ferrovia Mantova-Legnago-Monselice.

A lode dell'onorevole ministro dei lavori pubblici debbo rilevare che i due tronchi della ferrovia Aulla-Lucca e Bologna-Verona, contemplati al n. 3 di questo 2° articolo della legge che discutiamo, hanno una speciale importanza militare, perciò ne raccomando al Governo il completamento in un avvenire non troppo lontano.

CODRONCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CODRONCHI, *relatore*. Per rispondere al senatore Sormani-Moretti, è necessario chiarire innanzi tutto un equivoco nel quale mi pare che egli sia caduto.

Egli dice che il primo articolo è concepito in modo che il Ministero è autorizzato alla scelta delle linee da costruirsi; egli crede che il Ministero abbia una grande larghezza nell'usare di questa facoltà. Io invece credo proprio il contrario. È autorizzato il Ministero a concedere le linee con decreto Reale, ma queste linee che sono negli elenchi, egli è obbligato in due anni o a concederle all'industria privata o, se non vi è riuscito, a presentare un progetto di legge per la loro costruzione.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. È evidente che sia così.

CODRONCHI, *relatore*. Se l'articolo non fosse interpretabile in questo modo, con tutta la fiducia che potessi avere in un Ministero non gli darei questa facoltà così sconfinata di lasciarlo cioè arbitro di fare una linea piuttosto che un'altra. Detto ciò, osservo all'onor. Sormani-Moretti, il

quale ha accusato questa linea di essere stata quasi di straforo introdotta nel progetto di legge, che la linea Bologna-Verona fu decretata nella legge 29 luglio 1879, compresa nella legge 20 marzo 1888, in quella, 10 aprile 1892 e 12 luglio del 1894; dunque quattro leggi hanno confermata la necessità di questa linea, per la quale ringrazio l'onor. Ricotti di avere ricordato in questo momento che ha anche un'importanza militare grandissima. Di questa linea si sono costruiti finora 60 chilometri, e dovrebbe, secondo l'onor. Sormani-Moretti, essere sospesa, mentre nessuna delle linee inscritte nella legge del 1879 fu abbandonata, e quelle stesse che furono modificate, lo furono solamente per sostituirle con altre. Ricordando al Senato che io non sono bolognese, e che parlo in nome dell'Ufficio centrale, osservo che Bologna oltre ad essere un gran centro militare, è centro di tutte le linee del nord e del sud d'Italia; e che proprio oggi è radunata una Commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici per istruire diversi progetti che devono abbreviare ancora le distanze fra Roma, Firenze, Bologna, l'Alta Italia, il Brennero ecc. E proprio oggi si vorrebbe abbandonare una linea che fa capo a Bologna, e troncarla riducendola quasi ad una tramvia a vapore, ad una Roma-Tivoli. Spero che l'onor. ministro dei lavori pubblici voglia difendere questa linea più autorevolmente che io non abbia fatto, e spero non si permetterà che i 18 milioni, che l'onor. Sormani-Moretti asserisce costerà questa linea, siano destinati ad altre. È un debito di giustizia distributiva quello di terminare la Bologna-Verona; nè io posso essere sospettato di preferenza alle linee della mia provincia dopo che nella mia relazione, nei miei discorsi, in tutta la mia vita pubblica ho dimostrato la più grande sollecitudine per le altre provincie del Regno. Se oggi difendo la Bologna-Verona, lo faccio perchè credo che economicamente, commercialmente, militarmente, questa linea sia necessaria, e che non sia lecito, dopo quattro leggi che ne hanno dichiarato l'utilità, dopo che ne sono costruiti 60 chilometri, venire a proporre di sospenderne l'esecuzione.

A nome dell'Ufficio centrale debbo una parola all'onor. senatore Ricotti. Veramente la questione che egli ha sollevato è più di spettanza del ministro che nostra. Si tratta di circa un

milione di spesa, ma l'onorevole senatore Ricotti non fa che una raccomandazione e la fa coll'autorità del suo nome. L'Ufficio centrale pertanto non può che associarsi alle raccomandazioni del senatore Ricotti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Ministro dei lavori pubblici.

BALENZANO. *ministro dei lavori pubblici.* Ringrazio l'onor. Sormani-Moretti del paterno consiglio che mi dà, che, essendo io ignaro delle vere condizioni delle strade comprese nel progetto, debba prima di sottoporre alla firma sovrana l'approvazione di qualche linea, assumere informazioni sicure, affinché non possa essere vittima di possibili insidie, le quali non possono mancare là dove vi sono interessi. Ora io voglio dare prova all'onor. Sormani-Moretti che egli ben si appone nel darmi questo consiglio; darò la prima prova della mia ingenuità.

Secondo lui, noi abbiamo fatto una legge nel senso che il Governo è autorizzato soltanto a costruire le linee, perlocchè il Governo non è obbligato ad eseguire la legge se non se e quando potesse ritenerlo opportuno.

Onorevole Sormani-Moretti, ella mi chiami pure ingenuo, ma io debbo dire a nome del Gabinetto che l'autorizzazione che si dà al Governo con questa legge, non è un arbitrio che gli si accorda, sibbene costituisce l'obbligo a costruire le linee dal Parlamento autorizzate.

L'onor. Sormani-Moretti può credere che io sia ignaro della condizione della Bologna-Verona; ma se egli me lo permette gli dirò che io comprendo come egli abbia dato molte volte prova dell'interesse della pubblica pecunia in modo d'avere, come egli ha dichiarato, anche combattuto linee che potevano riguardare il suo collegio, ma io non comprendo che egli avversi una linea come quella Verona-Bologna, la quale ha solenne riconoscimento in quattro leggi ed ha ancora un impegno morale, imperocchè la provincia di Bologna ha anticipato la spesa del primo tronco davanti alla sicurezza che venisse costruita dallo Stato la Bologna-Verona. Io non capisco come oggi possa revocarsi in dubbio la speciale importanza di una linea dopo le ripetute e solenni dichiarazioni del legislatore.

Ma l'onor. senatore Sormani-Moretti diceva, che si tratterebbe di abbreviare soltanto di 20 chilometri. Io non lo so se saranno 22 o 24, è una questione che non merita davvero l'esame

del Senato, ma è certo, onor. Sormani-Moretti che per volere abbreviare di 20, 22 o 24 chilometri, lei fa molto calcolo di una via di proprietà privata, cioè la Modena-Mantova. Capisco che questa ferrovia di proprietà privata avrà un gran colpo dalla Bologna-Verona; ma comprenderà l'onor. Sormani-Moretti che non è possibile per una ferrovia internazionale e dell'importanza che deve avere la Bologna-Verona, di poter contare su di una ferrovia fatta come quella di Mantova-Modena, che, come ella sa, ha materiale molto leggero e che non può resistere nè a treni direttissimi, nè a treni di lusso, ne ha quella importanza che si spera dalla Bologna-Verona.

E della speciale importanza, se non vi fosse altra prova, basterebbe l'autorevole parola del senatore Ricotti, il quale ha dichiarato che questa è stata sempre considerata come una linea militarmente di grandissima urgenza ed utilità.

Io quindi confido che l'onor. Sormani Moretti crederà che non per ingenuità o per possibilità di altrui insidie, ma per ossequio alla legge, e per sicuro convincimento, io spero, appena sarà possibile, di sottoporre alla firma sovrana l'autorizzazione alla costruzione della detta linea.

Egli però mi metteva sull'avviso e mi diceva, che non è possibile che costi soltanto 12 milioni. Ma qui pensi, onorevole Sormani-Moretti, alla forma della nostra legge; noi siamo autorizzati a poter fare la concessione della linea sino a 12 mila lire a chilometro. Ma non si tratta dunque di costruire con un preventivo che può sorpassare, sibbene con sovvenzione annua fissa. Epperò se la strada costerà non 12, ma 36 o 48 milioni, essendo il nostro contributo sempre da non eccedere la sovvenzione, avremmo una Società che verrà a costruire a buon mercato. Se poi non troveremo la Società costruttrice, allora (e questo anche vale per rispondere definitivamente al concetto espresso dall'onor. senatore Sormani-Moretti, sul significato dell'autorizzazione) è il caso di eseguire l'ultimo capoverso dell'art. 7: «Decorso un anno dalla pubblicazione della presente legge, per la direttissima Roma-Napoli, e decorsi due anni per tutte le altre linee complementari senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re

provvederà alla loro educazione con apposite proposte di legge». Sarà dunque nuovamente chiamato a deliberare il Parlamento, ed allora potrà discutersi del vero costo della Bologna-Verona.

Ma l'onor. Sormani-Moretti disse cosa molto grave. Egli che ha certo una conoscenza completa di Verona, essendo stato ivi prefetto, disse che Verona non desidera la strada. In verità il Senato sa che l'apostolo delle complementari nell'altro ramo del Parlamento, è stato il rappresentante politico di Verona; nè si creda che egli potesse esprimere il suo pensiero individuale, imperocchè l'anno scorso la Deputazione provinciale di Verona col sindaco, insieme alla Deputazione provinciale di Bologna, hanno domandato la concessione di quella strada per potere anticipare la spesa, e allora permetta, onor. Sormani-Moretti, che fra le dichiarazioni della rappresentanza legittima della provincia di Verona e ogni contraria affermazione, io debba preferire di credere che la provincia di Verona aspetti questa strada colla stessa ansietà della provincia di Bologna.

L'onorevole senatore Levi mi raccomandava una cosa molto modesta, di studiare il modo per allacciare delle ferrovie in località le quali non consentano altre ferrovie, o per condizioni di terreno o per condizioni economiche, che col mezzo dell'automobile.

Posso assicurare l'onorevole Levi che mi sono affidato ad una Commissione, della quale mi ha fatto l'onore di accettare di far parte l'onorevole senatore Cavasola, per esaminare una cosa che credo molto utile per l'Italia; vedere cioè, quali mezzi economici di comunicazione si possono sostituire alle ferrovie dove queste non si possono costruire. Quindi il poter sussidiare una tramvia, un'automobile, può essere uno dei mezzi per dare alle popolazioni delle comunicazioni che costino meno delle ferrovie; e non ho nessuna difficoltà a promettere all'onorevole Levi di seguire con gran cura questa Commissione negli studi suoi, per vedere se tra gli altri mezzi economici vi sia anche l'automobile.

L'onorevole Vaccaì indicava un programma ancora più ampio. Diceva: abbiamo molte ferrovie, ma manca il coordinamento fra provincia e provincia, vi sono delle ferrovie quasi distac-

cate. Occorre di studiare un coordinamento affinché si possano sussidiare a vicenda.

Certo l'idea del senatore Vaccai è molto utile ed opportuna. Indubitatamente però si tratterebbe di nuove ferrovie; quando potremo pensare ad altre ferrovie, il programma del coordinamento non può non essere preso in esame.

Il senatore Ricotti mi raccomandava di pensare ad un doppio binario, se non su tutta la linea Bologna Padova-Monselice, almeno su un tronco di essa. Senza dubbio una delle debolezze maggiori che abbiamo nel nostro ordinamento ferroviario è la unicità del binario.

Basta guardare in certe ferrovie dove vi sono fino a 96 carri al giorno e non so come il servizio possa fare con un solo binario, e questa difficoltà è grave per gli effetti militari.

Certo è un argomento che non può non costituire oggetto delle cure del Governo. Prometto al senatore Ricotti che quando non si potesse con le Casse patrimoniali provvedere a due binari, almeno pel tronco da lui indicato, certo il Governo penserà ad ottemperare al dovere di provvedere del doppio binario quella linea che, per ragioni militari, è da lui specialmente indicata.

In seguito ai dati chiarimenti, confido che il Senato voglia approvare tal quale l'art. 1, perchè anche le raccomandazioni del senatore Sormani-Moretti non tendevano, per la loro forma cortese e modesta, a combattere l'approvazione dell'articolo come fu votato dalla Camera elettiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sormani-Moretti.

SORMANI-MORETTI. Mi preme di rassicurare il senatore Codronchi che io non ho mai inteso di fare alcuna allusione all'aver egli per Bologna uno speciale interesse. Se egli è emiliano, lo sono anche io, e l'interesse di cui ci preoccupiamo egli ed io, fu ed è sempre quello generale....

CODRONCHI, *relatore*. Io non ne ho neanche parlato; ho voluto giustificare me, non lei....

SORMANI-MORETTI. Credo poi di aver fatto il mio dovere nel richiamare l'attenzione del ministro sopra alcuni fatti che egli potrà, se crede, appurare meglio. Non replicherò nulla ora qui, pur confidando, per la ventura del paese, che non si sprechi inutilmente il pubblico danaro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, rileggo l'articolo 1 per porlo ai voti.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto Reale all'industria privata, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri e sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comitato superiore delle strade ferrate, la concessione della costruzione e dell'esercizio a spese, rischio e pericolo del concessionario, delle seguenti linee di strade ferrate e colle norme qui appresso indicate:

I. NELL' ISOLA DI SICILIA.

- 1° Castelvetro-Menfi-Sciacca;
- 2° Castelvetro-Partanna-Sambuca-San Carlo-Bivio-Sciacca;
- 3° Sciacca-Ribera-Greci-Porto Empedocle;
- 4° Lercara-Prizzi-Bivona-Cianciana-Greci (Ribera);
- 5° Girgenti-Porto Empedocle;
- 6° Girgenti-Favara-Naro-Canicatti;
- 7° Naro-Palma Licata-Licata Porto;
- 8° Assoro-Valguanera-Piazza Armerina.

Queste linee saranno costruite a sezione ridotta con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e per esse potrà essere accordata a favore del concessionario ed a carico dello Stato una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire ottomilacinquecento, per la durata massima di anni settanta.

II. NELLA CALABRIA E BASILICATA.

1° Tronco da Pietrafitta a Rogliano della linea Cosenza-Nocera.

Il tronco già costruito da Cosenza a Pietrafitta sarà ridotto allo stesso scartamento del tronco da Pietrafitta a Rogliano e ne sarà affidato l'esercizio al concessionario del tronco nuovo a condizioni da stabilirsi.

2° Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese.

Il tronco e la linea dovranno costruirsi a sezione ridotta con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e potrà essere accordata a favore del concessionario ed a carico dello Stato una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire ottomilacinquecento per la durata massima di anni settanta.

3° *Ferrovìa Cosenza-Paola*: Questa linea potrà essere costruita a sezione normale, ovvero a sezione ridotta. Se la concessione è a sezione ridotta, per chilometri 48, potrà accordarsi la sovvenzione chilometrica annua fino a lire dodicimila per la durata non maggiore di anni settanta, comprendendovi la spesa necessaria per introdurre lo stesso scartamento, non minore di 0.95 lungo la linea Sibari-Cosenza, mediante una terza rotaia.

Si costruirà a sezione normale se la sovvenzione complessiva non supera l'ammontare annuo di lire 576 mila.

III. NELL'ITALIA ALTA E MEDIA.

1° Tronchi da *Poggio Rusco a Verona*, della linea Bologna-Verona;

2° Tronchi da *Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana* e da *Aulla a Monzone* della linea Aulla-Lucca.

Questi tronchi saranno costruiti a scartamento normale per conto dello Stato e per essi potrà essere accordata al concessionario una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire dodicimila per i tronchi da Poggio Rusco a Verona ed a lire diciottomila per i tronchi da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e da Aulla a Monzone, per la durata massima di anni settanta.

A patti da convenirsi, sarà affidato al concessionario dei tronchi da Poggio Rusco a Verona l'esercizio di quelli della stessa linea già costruiti da Bologna a Poggio Rusco ed analogamente al concessionario del tronco da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana, e da Aulla a Monzone, sarà affidato l'esercizio dei tronchi già costruiti da Lucca ai Bagni di Lucca.

Chi lo approva voglia alzarsi. (Approvato).

Art. 2.

Le concessioni di tutte le anzidette linee saranno fatte con decreto Reale, sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, sotto l'osservanza delle leggi 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e 30 aprile 1899, n. 168, nonchè dei regolamenti da esse derivanti.

Negli atti di concessione sarà fissata la durata di ciascuna di esse, e determinati il tipo di costruzione, i limiti di massima pendenza, il raggio minimo delle curve ed ogni altra mo-

dalità della costruzione ed esercizio, nonchè il termine di tempe utile per la ultimazione dei lavori e per l'apertura all'esercizio delle singole linee.

(Approvato).

Art. 3.

La misura della sovvenzione dello Stato prestabilita nei massimi, come allo articolo 1°, sarà subordinata alle condizioni che verranno per ciascuna concessione fissate, avuto riguardo anche alla eventuale compartecipazione dello Stato nei prodotti dell'esercizio e restando in facoltà del Governo di regolare questo punto, nei relativi contratti, in quella guisa che riescirà più vantaggiosa all'erario dello Stato.

La sovvenzione dello Stato potrà essere accordata nella misura massima, solo quando il costo chilometrico della costruzione oltrepassi il limite minimo di lire centomila, prescritto all'articolo 2 della legge 30 aprile 1899, n. 168.

(Approvato).

Art. 4.

Le sovvenzioni dello Stato decorreranno dal giorno in cui avverrà l'apertura all'esercizio di ognuno dei tronchi o linee menzionate all'articolo 1° in tutta la loro lunghezza, e questa, per gli effetti della applicazione delle sovvenzioni medesime, sarà misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino alla estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea.

(Approvato).

A questo art. 4 l'Ufficio centrale propone un ordine del giorno il quale suona così:

« Il Senato ritiene che la misura delle sovvenzioni per le linee da concedersi all'industria privata, pur non eccedendo i limiti maggiori stabiliti dall'art. 1, debba essere determinata in relazione col costo accertato delle singole linee, tenendo pur conto della presunta produttività di esse ».

Domando all'onor. ministro se accetta questo ordine del giorno.

BALENZANO, ministro dei lavori pubblici. Il Governo lo accetta.

cate. Occorre di studiare un coordinamento affinché si possano sussidiare a vicenda.

Certo l'idea del senatore Vaccai è molto utile ed opportuna. Indubitatamente però si tratterebbe di nuove ferrovie; quando potremo pensare ad altre ferrovie, il programma del coordinamento non può non essere preso in esame.

Il senatore Ricotti mi raccomandava di pensare ad un doppio binario, se non su tutta la linea Bologna Padova-Monselice, almeno su un tronco di essa. Senza dubbio una delle debolezze maggiori che abbiamo nel nostro ordinamento ferroviario è la unicità del binario.

Basta guardare in certe ferrovie dove vi sono fino a 96 carri al giorno e non so come il servizio possa fare con un solo binario, e questa difficoltà è grave per gli effetti militari.

Certo è un argomento che non può non costituire oggetto delle cure del Governo. Prometto al senatore Ricotti che quando non si potesse con le Casse patrimoniali provvedere a due binari, almeno per il tronco da lui indicato, certo il Governo penserà ad ottemperare al dovere di provvedere del doppio binario quella linea che, per ragioni militari, è da lui specialmente indicata.

In seguito ai dati chiarimenti, confido che il Senato voglia approvare tal quale l'art. 1, perchè anche le raccomandazioni del senatore Sormani-Moretti non tendevano, per la loro forma cortese e modesta, a combattere l'approvazione dell'articolo come fu votato dalla Camera elettiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sormani-Moretti.

SORMANI-MORETTI. Mi preme di rassicurare il senatore Codronchi che io non ho mai inteso di fare alcuna allusione all'aver egli per Bologna uno speciale interesse. Se egli è emiliano, lo sono anche io, e l'interesse di cui ci preoccupiamo egli ed io, fu ed è sempre quello generale....

CODRONCHI, *relatore*. Io non ne ho neanche parlato; ho voluto giustificare me, non lei....

SORMANI-MORETTI. Credo poi di aver fatto il mio dovere nel richiamare l'attenzione del ministro sopra alcuni fatti che egli potrà, se crede, appurare meglio. Non replicherò nulla ora qui, pur confidando, per la ventura del paese, che non si sprechi inutilmente il pubblico danaro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, rileggo l'articolo 1 per porlo ai voti.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto Reale all'industria privata, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri e sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comitato superiore delle strade ferrate, la concessione della costruzione e dell'esercizio a spese, rischio e pericolo del concessionario, delle seguenti linee di strade ferrate e colle norme qui appresso indicate:

I. NELL' ISOLA DI SICILIA.

- 1° Castelvetrano-Menfi-Sciacca;
- 2° Castelvetrano-Partanna-Sambuca-San Carlo-Bivio-Sciacca;
- 3° Sciacca-Ribera-Greci-Porto Empedocle;
- 4° Lercara-Prizzi-Bivona-Cianciana-Greci (Ribera);
- 5° Girgenti-Porto Empedocle;
- 6° Girgenti-Favara-Naro-Canicatti;
- 7° Naro-Palma Licata-Licata Porto;
- 8° Assoro-Valguanera-Piazza Armerina.

Queste linee saranno costruite a sezione ridotta con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e per esse potrà essere accordata a favore del concessionario ed a carico dello Stato una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire ottomilacinquecento, per la durata massima di anni settanta.

II. NELLA CALABRIA E BASILICATA.

1° Tronco da Pietrafitta a Rogliano della linea Cosenza-Nocera.

Il tronco già costruito da Cosenza a Pietrafitta sarà ridotto allo stesso scartamento del tronco da Pietrafitta a Rogliano e ne sarà affidato l'esercizio al concessionario del tronco nuovo a condizioni da stabilirsi.

2° Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese.

Il tronco e la linea dovranno costruirsi a sezione ridotta con lo scartamento non minore di metri 0.95 fra le rotaie, e potrà essere accordata a favore del concessionario ed a carico dello Stato una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire ottomilacinquecento per la durata massima di anni settanta.

3° *Ferroviz Cosenza-Paola*: Questa linea potrà essere costruita a sezione normale, ovvero a sezione ridotta. Se la concessione è a sezione ridotta, per chilometri 48, potrà accordarsi la sovvenzione chilometrica annua fino a lire dodicimila per la durata non maggiore di anni settanta, comprendendovi la spesa necessaria per introdurre lo stesso scartamento, non minore di 0.95 lungo la linea Sibari-Cosenza, mediante una terza rotaia.

Si costruirà a sezione normale se la sovvenzione complessiva non supera l'ammontare annuo di lire 576 mila.

III. NELL'ITALIA ALTA E MEDIA.

1° Tronchi da *Poggio Rusco a Verona*, della linea Bologna-Verona;

2° Tronchi da *Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana* e da *Aulla a Monzone* della linea Aulla-Lucca.

Questi tronchi saranno costruiti a scartamento normale per conto dello Stato e per essi potrà essere accordata al concessionario una sovvenzione chilometrica annua non superiore a lire dodicimila per i tronchi da Poggio Rusco a Verona ed a lire diciottomila per i tronchi da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e da Aulla a Monzone, per la durata massima di anni settanta.

A patti da convenirsi, sarà affidato al concessionario dei tronchi da Poggio Rusco a Verona l'esercizio di quelli della stessa linea già costruiti da Bologna a Poggio Rusco ed analogamente al concessionario del tronco da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana, e da Aulla a Monzone, sarà affidato l'esercizio dei tronchi già costruiti da Lucca ai Bagni di Lucca.

Chi lo approva voglia alzarsi. (Approvato).

Art. 2.

Le concessioni di tutte le anzidette linee saranno fatte con decreto Reale, sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, sotto l'osservanza delle leggi 20 marzo 1865, n. 2243, allegato F, e 30 aprile 1899, n. 168, nonché dei regolamenti da esse derivanti.

Negli atti di concessione sarà fissata la durata di ciascuna di esse, e determinati il tipo di costruzione, i limiti di massima pendenza, il raggio minimo delle curve ed ogni altra mo-

dalità della costruzione ed esercizio, nonché il termine di tempo utile per la ultimazione dei lavori e per l'apertura all'esercizio delle singole linee.

(Approvato).

Art. 3.

La misura della sovvenzione dello Stato prestabilita nei massimi, come allo articolo 1°, sarà subordinata alle condizioni che verranno per ciascuna concessione fissate, avuto riguardo anche alla eventuale compartecipazione dello Stato nei prodotti dell'esercizio e restando in facoltà del Governo di regolare questo punto, nei relativi contratti, in quella guisa che riuscirà più vantaggiosa all'erario dello Stato.

La sovvenzione dello Stato potrà essere accordata nella misura massima, solo quando il costo chilometrico della costruzione oltrepassi il limite minimo di lire centomila, prescritto all'articolo 2 della legge 30 aprile 1899, n. 168.

(Approvato).

Art. 4.

Le sovvenzioni dello Stato decorreranno dal giorno in cui avverrà l'apertura all'esercizio di ognuno dei tronchi o linee menzionate all'articolo 1° in tutta la loro lunghezza, e questa, per gli effetti della applicazione delle sovvenzioni medesime, sarà misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino alla estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea.

(Approvato).

A questo art. 4 l'Ufficio centrale propone un ordine del giorno il quale suona così:

« Il Senato ritiene che la misura delle sovvenzioni per le linee da concedersi all'industria privata, pur non eccedendo i limiti maggiori stabiliti dall'art. 1, debba essere determinata in relazione col costo accertato delle singole linee, tenendo pur conto della presunta produttività di esse ».

Domando all'onor. ministro se accetta questo ordine del giorno.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, pongo ai voti l'ordine del giorno testè letto.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Chiusura di votazione.

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

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del progetto di legge sulle ferrovie complementari. Rileggo l'art. 5:

Art. 5.

Per le linee e tronchi che saranno concessi a sezione ridotta nell'isola di Sicilia, nella Calabria e Basilicata, le provincie attraversate od interessate alla costruzione saranno esonerate dai contributi che avrebbero dovuto dare in forza delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002, (serie 2ª) e 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Invece, resta fermo l'obbligo dei rispettivi contributi nella misura e nei modi stabiliti dalle leggi testè citate, a carico delle provincie attraversate od interessate alla costruzione delle linee e tronchi a sezioni normali.

Ha facoltà di parlare il senatore Parpaglia.

PARPAGLIA. Con questo articolo di legge si esonerarono le provincie della Basilicata, della Calabria e della Sicilia dal contributo stabilito dalle leggi 29 luglio 1879 e 27 aprile 1885 per le ferrovie che devono costruirsi a scartamento ridotto in virtù di questa stessa legge. È evidente che con questo provvedimento legislativo, vuol darsi, direi, un primo acconto dei maggiori promessi alle provincie del Mezzogiorno, anche facilitando la costruzione delle ferrovie secondarie.

Il relatore della Commissione della Camera dei deputati e l'onor. ministro dei lavori pubblici ieri hanno giustificato quest'articolo di legge, come un atto di giustizia a favore di quelle provincie, osservando che lo Stato col sistema delle ferrovie a binario ridotto spende molto meno per la costruzione e sono anche minori le spese per l'esercizio, e si dice di

questo risparmio ne godano quelle provincie, e l'egregio relatore del nostro Ufficio centrale, quantunque non troppo convinto delle considerazioni di assoluta giustizia, riconosce che questo provvedimento è giustificato dalle condizioni economiche molto difficili, nelle quali versano quelle provincie. Ed io mi associo con tutto l'animo a queste considerazioni, ma come sardo in questo punto non posso dimenticare la mia terra.

L'illustre relatore nella chiusa del suo discorso ieri, con elevata e patriottica eloquenza ha consacrato un inno alle virtù e ai sacrifici delle antiche provincie, e certo la Sardegna di tale inno raccoglie grata e riconoscente la sua modestissima parte, ma non si può misconoscere che la Sardegna, geograficamente fa parte del Mezzogiorno d'Italia, e quel che più ha un'affinità dolorosa colle altre provincie meridionali per le sue tristi condizioni economiche.

Parrebbe perciò giusto ed equo l'esonero del contributo con speciale disposizione alle ferrovie, a scartamento ridotto, già costrutte nell'isola e per le quali da anni le provincie pagano il contributo stabilito dalle leggi sopra ricordate.

Si osservò, e si oppone anche oggi che questa legge ha per oggetto le ferrovie da costruire e non quelle già costrutte. Questo è vero ma certo non avrebbe guasto l'edificio architettonico della legge, l'includervi una disposizione speciale per la Sardegna, dappoichè è vero che ivi le ferrovie secondarie sono costrutte in Sardegna, ma è pur dolorosamente verissimo che le condizioni delle nostre due provincie si sono sempre più fatte economicamente e finanziariamente più gravi. Questa legge non concede nuove linee ferroviarie all'isola, avrebbe dovuto almeno dare l'esonero del contributo per le ferrovie esistenti.

Le ferrovie a binario ridotto hanno una lunga percorrenza nell'isola, ed il primo risultato della costruzione di quelle ferrovie nei rapporti delle provincie fu un onere gravissimo per la manutenzione delle strade ordinarie carreggiabili. Per legge le strade che hanno un corso parallelo alle ferrovie, passano, dalla categoria di strade nazionali a quella di strade provinciali, e da ciò la conseguenza finanziaria che lo Stato si libera dalle spese di manutenzione di quelle strade e ne rimangono gravate le pro-

vincie. Ed occorre notare che non si tratta di brevi tratti di strade, perchè il *parallelismo* delle strade, permettetemi la parola, fu applicato in senso largo a danno delle provincie. Conseguenza di ciò l'aumento di molte migliaia di lire per la manutenzione delle strade nei bilanci provinciali, e di più il contributo di cui si parla, e che vanno annualmente pagando.

Ciò solo basterebbe per riconoscere, che per sentimento di giustizia e di equità, debba applicarsi alla Sardegna il beneficio dell'esonero del contributo per le ferrovie secondarie.

Ma vi ha di più, e di più grave. Dalle notizie raccolte nelle pubblicazioni dell'Ufficio di statistica, apprendiamo che le due provincie dell'isola hanno, il non invidiabile primato, di avere il limite più alto di sovrimposta provinciale, tra le provincie dello Stato e la provincia di Cagliari, che è quella che meglio conosco, aveva nel 1900 una sovrimposta di 1,252,000 lire contro un'imposta erariale di 1,648,000. Ed il limite della sovrimposta ha seguito il suo corso ascendente, tanto che per il 1903 tocca il 93 per cento!!!

Pertanto pare a me, e dovrebbe esser sentito da tutti, che l'esonero del contributo si impone, direi, come una prudente necessaria misura.

Mi permetto sottoporre alle considerazioni del Governo e del Senato un altro elemento di fatto. Il Governo ha di questi giorni presentato all'altro ramo del Parlamento, un disegno di legge di *sgravi*, che raccoglie diversi provvedimenti, ed uno dei più importanti, è quello che elimina le quote minime nella imposta fondiaria, e consente la retrocessione dei fondi espropriati ai proprietari.

Ad illustrare questa parte della legge il ministro proponente unisce alcune note statistiche che hanno un linguaggio spaventoso per l'isola nostra.

Si legge che le devoluzioni di beni immobili per debito d'imposte al 30 giugno 1902 ammontano in tutto lo Stato a 54,000, con un valore medio di L. 60 per appezzamento. Per formare questa ingente cifra complessiva, il Piemonte, fortunato, concorse solo per 71 appezzamenti. Le provincie napoletane per 9976, la Sicilia per 5510 e la Sardegna per 34,985 fondi espropriati!! Ciò che importa dice che

la Sardegna ebbe due terzi delle espropriazioni di tutto lo Stato.

Io non mi indugio a mettere in rilievo l'importanza disastrosa di queste cifre, perchè è tale che fa ammutolire, dirò semplicemente che è enorme e non saprei come qualificare un Governo che da ciò non traesse salutare avvertimento.

Potrei anche osservare che, la gran massa dei beni devoluti allo Stato per imposte, hanno un'imposta che non supera le 10 lire, e la massima parte sono colpiti da un'imposta minore, e questi beni, giusto il disegno di legge presentato non solo vanno esonerati dall'imposta erariale ma anche dalla provinciale. In tal modo si sottrae alle provincie una parte del loro unico reddito.

Accetto di buon grado il principio di eliminare le quote minime e nell'interesse dei piccoli contribuenti e dello stesso Stato, per molte considerazioni che non è nè il luogo, nè il momento di ricordare ora; ma credo che deve anche preoccuparci il pensiero, di non attentare alla vita della provincia, trovando modo di compensare quelle perdite con proporzionati esoneri di spese. Ed è anche per questa considerazione che credo giusto si accetti l'esonero del contributo ferroviario.

Io non faccio proposta di emendamento o aggiuntiva a quest'articolo, perchè non voglio che neppure per un momento, questa legge possa aver ritardo per la sua approvazione. Non propongo neppure un ordine del giorno, perchè ho troppa fiducia negli uomini che sono al Governo, i quali non hanno bisogno del mezzo, direi coattivo di un ordine del giorno. Aspetto dall'egregio ministro una parola che possa non tranquillizzare me, ma il paese e dico così perchè i Consigli provinciali hanno preso un'apposita deliberazione su quest'oggetto, invocando il concorso dei senatori sardi onde poter far sì che alla Sardegna sia accordato un beneficio che, dopo tutto, onor. ministro, non è gran cosa, ma anche poco quando si tratta di giustizia, è dovere di consentirlo.

CARTA-MAMELI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARTA-MAMELI. Dopo quanto ha detto - e detto bene - il mio onor. amico il senatore Parpaglia, mi pare che non ci sarebbe nulla da aggiungere, in appoggio dei voti dei Consigli pro-

vinciali della di Sardegna. Ad ogni modo mi sia lecito dire ancora qualche parola, senza però indugiarmi sopra una questione la quale, parmi, che basti porre, per vederla risolta nel senso da noi caldeggiato.

L'art. 5 della legge in discussione mira evidentemente a rendere meno gravi le condizioni delle provincie della Sicilia, della Calabria e della Basilicata. Ma se si facesse una gara, a chi sta peggio, io metto pegno che le provincie della Sardegna durerebbero poca fatica per essere classificato in prima linea. L'onor. ministro dei lavori pubblici fu recentemente in Sardegna: alla sua acuta percezione non può essere sfuggita la estensione e la profondità dei mali onde è travagliata l'isola, dove la proprietà fondiaria è aggravatissima, dove i contadini — proprietari — quei contadini — proprietari — che la Francia vede crescere in numero di anno in anno e che costituiscono una grande forza conservatrice — sono quasi scomparsi. L'imposta li uccise e il fisco li ingoiò.

Non esagero, non carico le tinte di un quadro già fosco. *Sunt lacrymae rerum*. Il fatto risulta da documenti ufficiali.

In questa condizione di cose mi pare che la raccomandazione del collega Parpaglia, alla quale si associa anche il senatore Ponsiglioni, dovrebbe trovare benevolo accoglimento.

Io spero, io ho fiducia, che il ministro dei lavori pubblici dirà una parola che ci affidi, una parola che rassicuri quelle popolazioni.

L'essere le ferrovie a sezione ridotta già costruite non può essere d'ostacolo alla estensione delle disposizioni dell'art. 5 alla Sardegna, anzi questa circostanza dovrebbe esser titolo per un maggiore riguardo, perchè essendo già costruite le linee, quelle provincie hanno negli anni passati pagato i contributi, e li pagano presentemente; onde il carico dello Stato sarebbe minore.

Prego quindi, anch'io l'onor. ministro di dire la parola che, i miei colleghi ed io, attendiamo; e credo che il Senato del regno, il quale in ogni occasione diede prova di simpatia all'isola nostra, sentirà questa parola del ministro con vera soddisfazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

BALENZANO, ministro dei lavori pubblici. Come ha già dichiarato l'onor. senatore Parpaglia,

l'art. 5 si riferisce alle strade da costruire e non a quelle già costruite. Però le ragioni adottate dal senatore Parpaglia e dal senatore Carta-Mameli sono gravissime; imperocchè mettono capo alle due ragioni per le quali abbiamo creduto di esimere dal contributo gli enti interessati per le nuove ferrovie, cioè il minor costo, e la condizione non lieta dei Comuni sardi.

Però gli onorevoli senatori Parpaglia e Carta-Mameli intendono che si tratterebbe di esimere da un contributo al quale già il tesoro ha acquisito il diritto. Oltre alla difficoltà di toccare le leggi per i contributi esistenti, certo è che il ministro dei lavori pubblici non può portare all'onorevole ministro del tesoro le domande degli onorevoli senatori. Spetterà al ministro del tesoro di vedere quali conseguenze possano derivare non solo per la Sardegna, ma anche per tutte le possibili modificazioni ai contributi.

Prometto ai senatori Parpaglia e Carta-Mameli interessare il ministro del tesoro per cotesto esame, e confido che egli vorrà con speciale benevolenza esaminare la questione.

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Ringrazio l'onor. ministro della sua promessa, e osservo che questo beneficio per l'esonero del contributo ferroviario ha un valore per noi molto limitato perchè la massima parte del contributo è già pagata, a termini delle leggi già ricordate del '79 e dell'82. Mi pare dunque che non ci possano essere difficoltà; ad ogni modo mi affido alle fatte promesse, tanto più perchè da un suo collega, che è l'illustre ed amato presidente del Consiglio provinciale di Cagliari, può avere notizia delle condizioni nelle quali precisamente si trova quella provincia, e non è differente la condizione di quella di Sassari. Ad ogni modo abbiamo compito il nostro dovere richiamando l'attenzione del Governo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 5, del quale ho data già lettura.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 6.

Il Governo nella stipulazione degli atti di concessione del complesso delle linee menzionate al precedente articolo 1° dovrà regolare i termini della costruzione e quindi della decorrenza delle sovvenzioni, in guisa che l'onere dello Stato non superi nell'esercizio 1904-905 la somma totale di lire 2,000,000, nello esercizio successivo 1905-906 la somma totale di lire 4,000,000, e nello esercizio 1906-907 si raggiunga complessivamente l'importo totale delle sovvenzioni annue occorrenti per la costruzione di tutte le linee e tronchi sovramenzionati, che non supererà al massimo la cifra di lire 7,000,000.

(Approvato)

Art. 7.

Per agevolare la costruzione mediante la concessione all'industria privata delle altre linee di strada ferrata contemplate nelle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a) e 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a), il sussidio dello Stato per chilometro di linea ammesso nella misura massima di lire 6000 dalla legge 30 aprile 1899, n. 168, è elevato a lire 8000, ferme restando tutte le altre disposizioni contenute al riguardo nella legge stessa e nel Regio decreto 25 dicembre 1887, modificato dalla legge 30 giugno 1889.

Sarà però esteso anche a queste linee se costruite a sezione ridotta lo esonero del contributo degli enti locali stabilito all'art. 5.

Decorso un anno, dalla pubblicazione della presente legge, per la direttissima Roma-Napoli, e decorsi due anni per le altre linee complementari, senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re provvederà alla loro esecuzione con apposite proposte di legge.

DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Le dichiarazioni ieri fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, solennemente confermate dal presidente del Consiglio e sanzionate dal voto del Senato con un ordine del giorno, potrebbero far parere superflue le parole che sto per dire, ma credo invece che il Senato vorrà riconoscere che, guardando meno superficialmente le cose, sia opportuno che io chieda al Governo una dichiarazione.

La dichiarazione è questa: il generico accenno che quest'articolo 7 fa delle altre linee, si riferisce a quelle elencate nella prima pagina del disegno di legge. Ora noi troviamo al numero 4 la Cuneo-Ventimiglia, per circa 62 chilometri. Ieri il Governo ci ha annunziato un apposito progetto di legge, e sta bene; ma se per un caso qualunque imprevisto, contro la volontà stessa dell'attuale Ministero, non si presentasse entro un anno il progetto di legge, è troppo evidente che non deve per questo venir pregiudicata la linea Vievola-Confinè ed il congiungimento colla Liguria occidentale.

Io credo che per gli effetti dell'ultimo capoverso dell'art. 7, che ora stiamo discutendo, debba rimanere elencata la linea, ma evidentemente non colla indicazione di 62 chilometri.

Il Governo avendo dichiarato ieri di accettare le risoluzioni proposte dalla Commissione Reale, sarebbe il caso di far risaltare che i due tronchi constano di 36 chilometri, cui fu proposto il sussidio di chilometrico di L. 10,000 e non dubito che il signor ministro consentirà meco nell'opportunità di questa rettifica.

E poichè il Governo ha parlato ieri di trattative con la Francia, mi sia concesso di esprimere un voto. Ricordando le trattative che nel 1869 si facevano appunto con la Francia, e che ho ragione di credere fossero allora molto bene avviate e soltanto pregiudicate dagli avvenimenti del 1870, io faccio il voto che possibilmente vengano riannodate per ottenere qualche opportuna rettificazione di frontiera, dando naturalmente i voluti compensi in altra vallata alpina.

Ad ogni modo, e nella peggiore ipotesi, io spero che per mezzo di un patto doganale si venga ad avere una sola dogana internazionale, e non due, perchè renderebbero assolutamente inutile il tratto di Cuneo-Ventimiglia. Credo che il semplicissimo mio concetto possa essere facilmente afferrato, e termino chiedendo al Governo quella semplice dichiarazione, la cui opportunità è ammessa dall'Ufficio centrale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Prego l'onorevole senatore Di Sambuy di vedere che nella relazione presentata al Senato si dice così: «Le linee tuttora ineseuite, classificate in or-

dine di categoria, secondo la tabella annessa alla legge sopra richiamata, sono le seguenti: prima, Empoli-Reggio, tronco Lagonegro-Castrocuoco » ecc.

Come vede l'onor. Di Sambuy, noi non facciamo che copiare le parole e i chilometri che si trovano nella legge del 1879. Cosa è avvenuto per la Cuneo-Nizza? Il Governo ha dichiarato di accettare le proposte della Commissione Reale, con le quali, al vecchio tracciato previsto in 62 chilometri, se ne propone uno diverso e con una estensione minore. Quale è la conseguenza? Che quando noi avremo l'onore di presentare al Parlamento il nuovo progetto di legge, poco importerà se ci saranno 60 o 36 chilometri. È allora che si dovrà determinare il tracciato e l'estensione chilometrica. Cosa certa è che non può subire nessun pregiudizio la questione della Cuneo-Nizza per Ventimiglia, perchè il Governo ha dichiarato che presenterà il progetto per la costruzione per dell'intera linea, e indiscutibilmente, qualunque sia l'estensione, questa entrerà tra le complementari delle quali il Governo sente il dovere della costruzione. Spero che l'onor. Di Sambuy si terrà pago di queste mie dichiarazioni che cioè nulla sia pregiudicato per la Cuneo-Nizza per Ventimiglia.

DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAMBUY. Ringrazio il ministro, poichè appunto premeva a me che egli affermasse come in ogni modo nessun pregiudizio possa compromettere l'effettuazione della Cuneo-Nizza.

PRESIDENTE. Non chiedendo nessun altro di parlare, pongo ai voti l'articolo 7 testè letto.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 8.

A parziale modificazione dell'art. 15 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, le sovvenzioni chilometriche di cui agli articoli 1 e 7 precedenti, potranno essere accordate anche per tratti di ferrovia che per tutta o parte della loro larghezza venissero impiantati sulla sede di strade rotabili ordinarie, nei casi e nei modi previsti al comma secondo dell'art. 13 della stessa legge.

Nel determinare la misura della sovvenzione dello Stato dovuta al concessionario, sarà in questi casi tenuto conto della minore spesa di

costruzione derivante dalla utilizzazione ad uso della ferrovia della sede stradale ordinaria.

(Approvato).

Art. 9.

In revoca alla disposizione contenuta nell'art. 39 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sono autorizzate le Province, i Comuni ed i Consorzi provinciali e comunali a costruire ed esercitare le tramvie e ferrovie che venissero loro concesse, sia a propria cura diretta, sia a mezzo di Società od Imprese subconcessionarie.

Con apposito regolamento da approvarsi mediante decreto Reale, saranno stabilite le norme con la osservanza delle quali gli enti sovranominati potranno costruire ed esercitare le ferrovie e le tramvie.

(Approvato).

Art. 10.

Per le linee complementari di cui al precedente art. 7, il Governo dovrà regolare i termini delle concessioni e la decorrenza delle sovvenzioni in guisa che l'onere dello Stato non superi negli esercizi 1905-1906 e 1906-1907 la somma totale di lire 2 milioni, di 8 milioni nell'esercizio 1907-1908 e nell'esercizio 1908-1909 si raggiunga complessivamente l'importo totale delle sovvenzioni annue occorrenti per la costruzione di tutte le dette linee, che non supererà al massimo la somma di lire 10 milioni.

La somma relativa sarà, unitamente a quella di cui è parola nell'art. 6, iscritta nel bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 11.

Su tutte le ferrovie concesse alla industria privata potrà con decreto Reale essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio, con le norme e modalità sancite dalla legge 9 giugno 1901, n. 229, qualunque sia il loro prodotto chilometrico.

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Si tratta di una questione, in questa legge, affatto secondaria; eppure è abbastanza importante per sé, in quanto si riferisce alla

retta interpretazione delle intenzioni del Parlamento, consentite dal Governo, e ha riguardo alla equità e alla parità di trattamento dovuta dallo Stato anche in materia ferroviaria. E vengo immediatamente al fatto.

Allorchè la Camera approvò la legge del 9 giugno 1901 sull'esercizio economico delle ferrovie, la Commissione parlamentare, intendendo appunto che si imponeva la parità di trattamento fra le grandi reti e le ferrovie di interesse locale, e d'altra parte non volendo emendare quella legge, ritardandone l'esecuzione, propose alla Camera un ordine del giorno, che accettato dal Governo fu dalla Camera stessa votato. Mi occorro di dare lettura di questo ordine del giorno che suona in questi termini:

« La Camera invita il Governo a volere, tenuto conto dei risultati che darà l'esperimento dell'esercizio economico delle ferrovie a traffico limitato comprese sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, presentare quanto prima sarà possibile un disegno di legge che estenda alle ferrovie private le agevolazioni concesse dal presente progetto alle ferrovie dello Stato ».

Che s'intendeva con quest'ordine del giorno?

Basta leggere l'art. 8 della legge 9 giugno 1901 per comprenderlo; questo articolo dice tassativamente così:

« È fatta facoltà al Governo di estendere, in tutto o in parte, le disposizioni della presente legge ad altre ferrovie esercitate dalla industria privata, quando intervengano speciali accordi nello assicurare un provento non inferiore a quello in corso per la tassa di bollo e per l'imposta sui trasporti, e che le linee non siano concorrenti alle ferrovie dello Stato ».

È precisamente contro questa limitazione imposta alle ferrovie di interesse privato, che mirava l'ordine del giorno votato dalla Camera e accettato dal Governo; in altri termini, intendeva di invitare il Governo, che accettava, a presentare un progetto di legge perchè più non fosse vincolato l'esercizio economico delle ferrovie di interesse locale, alla questione della tassa di bollo e della imposta sui trasporti.

Ora, mentre si attendeva ansiosamente dagli interessati l'esecuzione dell'ordine del giorno votato dalla Camera, venne portata alla Camera la legge attuale, nella quale fu introdotto l'articolo 2 che riguarda appunto le ferrovie di

interesse locale, e che è bene rileggere raffermandolo all'art. 8:

« In tutte le ferrovie concesse alla industria privata potrà, con decreto Reale, essere autorizzata l'applicazione del regime economico d'esercizio, con le norme e modalità sancite dalla legge 9 giugno 1901, qualunque sia il loro prodotto chilometrico ».

Si noti che l'odierno disegno di legge si riferisce a ferrovie complementari, come il Senato ben sa, da costruirsi, o che questo art. 11 invece si riferisce alle ferrovie d'interesse locale che sono già in esercizio. A dire vero non si comprende il nesso logico che passa tra l'uno e l'altro oggetto e che abbia indotto il legislatore ad inserire questo articolo in questa legge. Comunque siasi, è naturale che sia dall'Unione delle ferrovie d'interesse locale, sia da tutti gli interessati si avanzasse spontanea la domanda sullo scopo che aveva questo art. 11 introdotto quasi di traforo in questa legge. Non potevasi, ad ogni modo, ritenere che l'art. 11 fosse considerato come un soddisfacimento al voto del giugno 1901, mentre esso non modificava, ma confermava le condizioni restrittive portate dalla legge 9 giugno 1901, allargando solo il limite di reddito, condizione che non era stata appunto reclamata dalla Camera dei deputati e neppure dalle ferrovie d'interesse locale. Si richiesero schiarimenti al Ministero e direttamente non si ebbero; ma indirettamente fu risposto che il Governo crede con questo articolo di aver data un'esatta esecuzione all'ordine del giorno della Camera del giugno 1901 che ho avuto l'onore di leggere testè.

Ora basta soltanto avere accennato i fatti, perchè i commenti e le conclusioni vengano spontanei. Non è lecito di supporre che il Governo abbia potuto cambiare avviso in questa questione delle ferrovie d'interesse locale dal giugno 1901 ad oggi; ed è ancora meno lecito di supporre che il Governo voglia sottrarsi all'esecuzione di un ordine del giorno votato dalla Camera ed accettato dal Governo. Ma, ammesso pure ciò per assurda ipotesi, ad ogni modo questa tesi espressa dall'ordine del giorno della Camera si sostiene da sè per ragioni di equità, di parità di trattamento tra tutte le ferrovie ed anche per ragioni d'interesse pubblico. Perchè mai, domando io, si vorrebbero postergare queste povere ferrovie di interesse locale (che sono

già abbastanza maltrattate dalle vigenti Convenzioni) che non hanno né sovvenzione né privilegio dallo Stato, alle grandi rete ferroviarie sovvenzionate? Perché poi, peggio ancora, per tenerle in condizione legale, dirò così, di inferiorità alle grandi reti, si vorrebbero sacrificare anche le facilitazioni di trasporto pel pubblico in determinate plaghe che sono servite soltanto dalle ferrovie private? In ultima analisi queste povere Cenerentole di ferrovie d'interesse locale sono state fatte con studi e denaro delle provincie e dei Comuni, rappresentano degli interessi rispettabili di capitale e di lavoro, ed hanno reso e rendono servigi non irrilevanti al paese.

Ma mi pare di aver già detto troppo per raccomandare una causa che da se stessa si raccomanda.

Non chiederei certamente io una modificazione all'art. 11 perchè metterebbe a repentaglio questa legge che è invocata da troppi lunghi anni e che è di una utilità riconosciuta da tutti. Bensì chiederei all'onorevole ministro dei lavori pubblici che ripetesse qui formalmente la intenzione del Governo di dare effetto all'ordine del giorno della Camera del giugno 1901 riguardante le ferrovie d'interesse locale, nel più breve tempo possibile.

Nutro fiducia che l'onorevole ministro vorrà dare questo affidamento, e mi lusingo che l'Ufficio centrale voglia uirsi a me nel chiederlo. È un atto di dovuta riparazione e di giustizia resa alle popolazioni interessate e agli enti che l'attendono già da troppo lungo tempo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. L'articolo 11 non ha che una sola significazione, togliere il vincolo che leggesi nell'art. 1 della legge 9 giugno 1901, che cioè non possa autorizzarsi l'esercizio economico che soltanto quando vi sia un prodotto lordo non superiore a lire 10,000 per chilometro.

Ora siccome l'esercizio economico è bene che sia attuato il più facilmente possibile, proponiamo che non occorra più quel limite della legge del 1901. Però dice il senatore Pisa: « ma per le ferrovie di proprietà privata che cosa volete fare? Volete anche per questo fare quello che l'art. 11 autorizza per le ferrovie a

cui si riferisce la legge del giugno 1901 ». E soggiunge: « volete dare esecuzione all'ordine del giorno della Camera »? Il senatore Pisa intende che non è permesso al ministro ammettere anche l'ipotesi di non eseguire un ordine del giorno di un ramo del Parlamento, specialmente quando è stato accettato dal Governo. Quindi non posso che confermare i desideri del senatore Pisa. Il Governo presenterà un progetto di legge in uniformità all'ordine del giorno della Camera dei deputati.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 11 testè letto.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 12.

Negli atti di concessione sarà riservata allo Stato la facoltà di effettuare il riscatto delle singole linee entro il termine di due anni dal compimento della loro costruzione, con opportuno preavviso al concessionario, ed il corrispettivo del riscatto sarà rappresentato dall'ammontare del costo di costruzione e della spesa incontrata per le provviste di materiale rotabile e di esercizio, il tutto previamente stabilito negli atti di concessione.

Al detto ammontare sarà aggiunto a titolo di premio una somma corrispondente al cinque per cento dell'ammontare medesimo. Qualora invece il Governo non effettuasse il riscatto all'ultimazione della costruzione dovrà pattuirsi la facoltà del riscatto alla scadenza di un ventennio dalla data dell'apertura all'esercizio, con le norme stabilite dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

BREDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BREDA. Ieri ho parlato di alcune linee che io desideravo che fossero prese in seria considerazione per facilitare i rapporti del porto di Venezia, che sono quelli di tutta l'Italia, con le ferrovie austriache, tanto verso la frontiera illirica quanto verso la riviera del Tirolo.

Al riguardo avevo anche ieri presentato un ordine del giorno. Ho riconosciuto però che

quel mio ordine del giorno era troppo imperativo e dietro alle osservazioni che mi furono fatte io l'ho ritirato.

Ma siccome non vi può essere dubbio che il Governo non abbia a cuore l'interesse di Venezia, che è collegato con gli interessi di tutta Italia, e siccome inoltre ho sentito oggi, con molto piacere, che alcune raccomandazioni che furono fatte al Governo, furono accolte, e specialmente quella del senatore Ricotti, così io mi permetto di pregare tanto l'Ufficio centrale quanto il ministro di accogliere la raccomandazione che faccio: che il Governo studi amorevolmente quello che io ho ieri detto e che non è, lo ripeto, affatto nel senso di un interesse regionale, che lo studi amorevolmente e proponga in seguito un progetto di legge al Parlamento per allacciare meglio che sia possibile il porto di Venezia, tanto al Tirolo, quanto all'Isonzo, dove l'Austria costruisce grandi linee a favore di Trieste ed a scapito di Venezia.

Questa è la raccomandazione che faccio al signor ministro e all'Ufficio centrale.

CODRONCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODRONCHI, *relatore*. L'Ufficio centrale non può che raccomandare all'onorevole ministro di voler accogliere benevolmente la raccomandazione fatta dal senatore Breda, perchè siano studiati i modi per allacciare più completamente il porto di Venezia e le ferrovie venete, colle grandi ferrovie che sta costruendo l'Austria presso i nostri confini.

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

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Come già diceva l'onor. Codronchi, non può non essere a cuore del Governo l'interesse del porto di Venezia al quale si collegano gli interessi d'Italia; quindi non posso non accettare la raccomandazione del senatore Breda, e studiare il modo come si possa allacciare Venezia alle ferrovie interne e a quelle straniere.

BREDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BREDA. Io ringrazio l'onorevole signor ministro ed il relatore dell'Ufficio centrale delle parole pronunciate, anche perchè non avrebbe potuto fare buon effetto a Venezia, specialmente, il ritiro della mia proposta.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti l'art. 12, ultimo del progetto.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

CODRONCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CODRONCHI, *relatore*. Debbo riferire sopra alcune petizioni. Il sindaco di Terracina fa istanza al Senato perchè quella città sia tenuta nella debita considerazione nei progetti che si presenteranno per la ferrovia direttissima Roma-Napoli.

L'Ufficio centrale propone che questa petizione sia mandata al Ministero.

Il sindaco di Naro (Girgenti), raccomanda la sollecita approvazione di questo disegno di legge.

Qui non è nulla da rispondere, perchè fra un quarto d'ora, probabilmente, il sindaco di Naro sarà soddisfatto.

Il presidente del Comitato per le ferrovie economiche, fa una petizione perchè sia confermato l'ordine del giorno che fu votato alla Camera. Sopra questa questione ha parlato testè l'onorevole Pisa ed il ministro ha risposto con dichiarazioni rassicuranti, e mi sembra non ci sia altro da fare.

Il presidente della Deputazione provinciale di Cagliari, in nome di quel Consiglio, fa voti perchè alla Sardegna sia concesso come alle provincie meridionali del continente e della Sicilia, il beneficio dell'esonero dei tributi per le ferrovie complementari. L'onorevole ministro ha già risposto al senatore Carta-Mameli e Pargaglia su questo proposito.

Il Consiglio comunale di Lucca fa voti che il tronco ferroviario Aulla-Lucca-Bagni di Lucca, ecc., ecc., sia costruito per conto diretto dello Stato al pari degli altri tre in esercizio, a cui alludevo ieri nel mio discorso. Vi sono alcune provincie che hanno constatato che la costruzione fatta dallo Stato ha costato minori sacrifici alle provincie.

Questa istanza proponiamo sia mandata al ministro perchè ne tenga conto, quando si tratterà della costruzione.

Il Consiglio comunale di Melfi fa voti perchè la linea Castel Vetrano-Porto Empedocle sia costruita a scartamento ordinario. Noi non abbiamo che a mandarla agli atti, in quanto che

la Camera e il Senato si sono già manifestati contrari.

Finalmente il Comitato promotore di una linea Modena-Lucca, fa voti che durante la discussione del progetto di legge sia approvato un emendamento, od un ordine del giorno che assicurino l'attuazione della ferrovia Modena-Lucca.

Questa istanza noi proponiamo sia mandata al Ministero.

PRESIDENTE. Il Senato ha udito le proposte dell'Ufficio centrale sulle varie petizioni. Chi approva tali proposte, voglia alzarsi.

(Approvato).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. A termini dell'art. 103 del nostro regolamento, annunzio al Senato che dal computo dei voti è risultato che le proposte della Commissione furono tutte approvate, rimanendo così convalidati i titoli dei nuovi senatori Carracciolo di Sarno, Arcoleo, De Giovanni, Facheris, Tasca Lanza e Tittoni.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto del progetto di legge sulle ferrovie complementari.

Prego il senatore, segretario, Taverna di procedere all'appello nominale.

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

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

(I senatori, segretari, fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Concessione di strade ferrate complementari:

Votanti.	118
Favorevoli.	104
Contrari.	14

Il Senato approva.

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

I. Interpellanza del senatore Cefaly al ministro guardasigilli, sulla condotta del procuratore generale Cosenza nel processo Falizzolo e sulla sua nomina a primo presidente della Corte d'appello di Catanzaro.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla legge forestale del 20 giugno 1877, n. 3917 (N. 17);

Ordinamento del servizio degli uscieri giudiziari e Cassa di previdenza per le pensioni degli uscieri (N. 37);

Fondazione in Roma di un Istituto di credito agrario per il Lazio (N. 13).

La seduta è sciolta (ore 18 e 10).

Licenziato per la stampa il 7 dicembre 1902 (ore 10)

F. DE LUCA

Direttore dell'Ufficio del Resoconti delle sedute pubbliche