

LXXVI.

TORNATA DEL 6 LUGLIO 1905

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — *Sunto di petizioni — votazione a scrutinio segreto — Discussione del disegno di legge: « Approvazione delle convenzioni: 1. per la proroga della concessione dell'esercizio delle strade ferrate Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio, di proprietà dello Stato; 2. per l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane » (N. 181) — Parlano nella discussione generale il senatore Arbib e il ministro dei lavori pubblici — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge — Approvazione del disegno di legge: « Sostituzione di rendita 3.50 per cento netto alla rendita 5 per cento a disposizione della Cassa dei depositi e prestiti, per il servizio di alcuni debiti redimibili » (N. 173) — Discussione del disegno di legge: « Modificazione alla tariffa postale » (N. 183) — Parlano nella discussione generale il senatore Figoli Des Gençys e il ministro delle poste e dei telegrafi — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge — Discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 5 aprile 1903, n. 127, per l'impianto in Italia di una stazione radiotelegrafica ultrapotente, sistema Marconi » (N. 124) — Non ha luogo discussione generale — Senza discussione si approvano i due articoli del disegno di legge — Il senatore Morin, relatore, riferisce sopra una petizione relativa allo stesso disegno di legge, per la quale propone l'ordine del giorno puro e semplice che è approvato — Chiusura di votazione — Approvazione dei disegni di legge: « Modificazioni alla tabella organica del personale di IV categoria (quadro primo) dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi » (N. 158); « Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni » (N. 190); « Modificazioni alla tabella n. 14, degli ufficiali del corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, n. 125, modificato con leggi 7 luglio 1901, n. 285, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300 » (N. 169) — Discussione del disegno di legge: « Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichelio » (N. 165) — Parla nella discussione generale il senatore Cefaly, relatore, che propone un ordine del giorno, a nome dell'Ufficio centrale, che poi converte in raccomandazione, dopo osservazioni del ministro del tesoro e del senatore Cadolini — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge — Approvazione dei disegni di legge: « Protezione delle invenzioni industriali e dei modelli e disegni che figurano nelle esposizioni » (N. 187); « Per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario a Napoli » (N. 189) — Risultato di votazione — Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari » (N. 182) — Parlano nella discussione generale i senatori Levi, Cavalli, Rouw, Massabò, Di Camporeale, e Casana, relatore, il ministro dei lavori pubblici ed il ministro del tesoro — Chiusa la discussione generale, si approvano senza discussione i primi cinque articoli — Sul sesto il senatore Finuli rivolge*

una raccomandazione al Governo; gli rispondono il ministro dei lavori pubblici, ed il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno; dopo di che l'articolo 6 è approvato, e senza discussione sono approvati i seguenti articoli fino al 14 — Sull'articolo 15 parlano il senatore Casana, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — L'articolo 15 è approvato — Senza discussione si approvano gli articoli 16 e 17, ultimo del disegno di legge — Rivolgono un saluto al Presidente il senatore Finali, ed il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno — Risposta del Presidente — Votazione a scrutinio segreto e risultato — Il Senato è convocato a domicilio.

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il Presidente del Consiglio e tutti i Ministri.

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

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Fabrizi di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

FABRIZI, segretario, legge:

« N. 86. I Consigli comunali di Quadrelle, Sperone, Taurino e Contrada (provincia di Avelino) fanno voti perchè non siano introdotte innovazioni al sistema sinora seguito nell'amministrazione dei beni demaniali e demaniali-comunali del Mezzogiorno d'Italia;

« 87. Il presidente del Comitato diocesano di Rovigo trasmette i voti dei parroci della diocesi di Adria, perchè sia modificato il disegno di legge sulle « Decime ed. altre prestazioni fondiari » (N. 56);

« 88 I sindaci di 132 comuni del Regno, con separate identiche istanze, fanno voti al Senato, perchè sia approvato il disegno di legge riguardante gli « Sgravi dei bilanci comunali e provinciali delle spese per servizi pubblici governativi » (N. 77).

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario, Fabrizi, di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

FABRIZI, segretario, legge:

Fanno omaggio al Senato delle seguenti pubblicazioni:

Il signor Vitaliano Garcia di Roma, del *Quo vadis*, guida di Roma e dintorni (aprile 1905);

Il rettore della Regia Università degli studi

di Genova dell'Annuario di quella Regia Università per l'anno scolastico 1904-905;

Il senatore architetto Luca Beltrami, di Milano, delle *Indagini e documenti riguardanti la torre principale del Castello di Milano ricostruita in memoria di Umberto I.*

Messaggio del Presidente della Corte dei conti.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario, Fabrizi, di dar lettura di un messaggio del Presidente dalla Corte dei conti.

FABRIZI, segretario, legge:

« In adempimento del disposto di legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto ha l'onore di partecipare a V. E. che nella seconda quindicina del mese scorso non è stata eseguita da questa Corte alcuna registrazione con riserva.

« Il Presidente
G. FINALI ».

PRESIDENTE. Do atto al Presidente della Corte dei conti di questa comunicazione.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto di alcuni dei disegni di legge ieri approvati per alzata e seduta.

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

TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Avverto i signori senatori che in fine di seduta si dovrà procedere ad una nuova votazione a scrutinio segreto; quindi raccomando loro di non allontanarsi dal palazzo del Senato.

Le urne rimarranno aperte.

Discussione del disegno di legge: « Approvazione delle convenzioni:

1° per la proroga della concessione dell'esercizio delle strade ferrate **Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio**, di proprietà dello Stato;

2. per l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane » (N. 181).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Approvazione delle convenzioni:

1. per la proroga della concessione dell'esercizio delle strade ferrate **Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio** di proprietà dello Stato;

2. per l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane ».

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

TAVERNA, segretario, legge:
(V. Stampato N. 181).

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

Ha facoltà di parlare l'onor. Arbib.

ARBIB. Desidero rivolgere una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, a proposito della Convenzione che riguarda le strade secondarie romane. Capisco benissimo che non si poteva fare diversamente da come si è fatto. Adottato il principio dell'esercizio di Stato, conveniva pensare anche alle secondarie romane, e la cosa più opportuna era che l'esercizio di questa rete fosse preso dallo Stato. Ma io mi permetto di ricordare che da tempo le secondarie romane avevano aperto trattative col Ministero dei lavori pubblici per essere autorizzate a modificare completamente il loro servizio, e a renderlo più economico e più rapido, a beneficio dei cittadini.

Era un pensiero ottimo, perchè una delle tante, direi quasi, affezioni che tormentano la Capitale è quella d'aver attorno a sè un servizio ferroviario, quanto ai paesi vicini, veramente insufficiente e pieno d'inconvenienti.

Le secondarie romane si proponevano di modificare completamente la loro rete, di migliorare tutto il materiale, di rendere i viaggi molto più frequenti, ed avevano altresì disposto per un ribasso di tariffe assai considerevole; in modo che il viaggio da Roma ai paesi vi-

cini, Frascati, Albano, Anzio ecc. sarebbe venuto a costare un prezzo molto mita, tale da facilitare in larga misura gli scambi tra la capitale del Regno e i Castelli romani. Ora io desidererei sapere se di tutto questo rimane nulla; se lo Stato, assumendo l'esercizio delle ferrovie secondarie romane, sia pure in modo provvisorio, intenda disinteressarsi assolutamente del riordinamento di questa rete.

È una questione che ha la sua importanza, perchè mancando a Roma la facilità e la comodità di comunicazioni coi paesi vicini, tutto il resto della vita diventa molto più malagevole. Ed è forse questa una delle cause che influiscono sulle lagnanze che spesso si odono da parte di coloro che debbono, estate ed inverno, rimanere a Roma. Io non so se l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia mai passato l'estate a Roma; se sì, avrà fatto anche lui qualche escursione, e si sarà trovato male anche lui come si trovano tutti. Soltanto la gita da Roma ad Anzio che si dovrebbe poter fare in tempo brevissimo, importa più di due ore di tempo, e così è pel rimanente dei luoghi vicini.

Quindi, senza dilungarmi di troppo, domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se può e se vuole dare qualche assicurazione, qualche speranza che l'antico progetto, maturato da un paio di anni al Ministero dei lavori pubblici, senza che si potesse venire a conclusione alcuna, sarà ripreso in considerazione dall'esercizio di Stato, e se possiamo sperare che qualche cosa si farà per migliorare le comunicazioni fra Roma ed i paesi vicini.

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

FERRARIS C., ministro dei lavori pubblici. L'onor. senatore Arbib sa che le ferrovie secondarie romane erano state assunte in esercizio fino dal 1891 dalla Società della Mediterranea, e noi, che ci siamo trovati allo scadere delle Convenzioni, abbiamo dovuto accettare questa eredità, ed assumere mediante questa convenzione, l'esercizio provvisorio, per un anno, di queste ferrovie secondarie romane, senza poter provvedere subito a miglioramenti ed innovazioni. Ma in questo termine di un anno, l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, studierà l'argomento per facilitare le comunicazioni fra Roma, i Castelli ed il mare, e si farebbe onore, se risolvesse questo problema in modo soddi-

sfacente, così che gli abitanti, costretti a rimanere nella capitale durante l'estate, possano facilmente recarsi nelle loro escursioni a godere le aure pure e fresche dei colli e della spiaggia.

Io quindi richiamerò l'attenzione della Direzione delle ferrovie di Stato sopra l'argomento, lieto che l'onor. senatore Arbib, alla sua volta, abbia, con le sue considerazioni, richiamato la mia attenzione sopra l'importante problema.

ARBIB. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARBIB. Ringrazio l'onor. ministro della sua cortese e utile dichiarazione.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione stipulata il 9 giugno 1905 tra il Governo e la Società Veneta per la costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, per la proroga, per la durata di un anno, della concessione di esercizio delle linee Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio.

Tale convenzione sarà soggetta alla tassa fissa di registro di lire 1.20.

(Approvato).

Art. 2.

È approvata l'annessa convenzione stipulata in data 9 giugno 1905 tra il Governo e la Società anonima delle ferrovie secondarie romane, per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato delle linee Roma (Termini)-Marino-Castelgandolfo-Albano e Albano-Cecchena-Anzio-Nettuno, per la durata di un anno.

(Approvato).

Questa legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Approvazione del disegno di legge: « Sostituzione di rendita 3.50 per cento netto alla rendita 5 per cento a disposizione della Cassa dei depositi e prestiti, per il servizio di alcuni debiti redimibili » (N. 173).

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

zione di rendita 3.50 per cento netto alla rendita 5 per cento a disposizione della Cassa dei depositi e prestiti per il servizio di alcuni debiti redimibili ».

Prego il senatore segretario, Fabrizi, di darne lettura.

FABRIZI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 173).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Si procede ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il ministro del tesoro è autorizzato a sostituire tanta rendita del consolidato 3.50 per cento netto, creato con la legge 12 giugno 1902, n. 166, che corrisponda, a parità di capitale, all'ammontare della rendita consolidata 5 per cento ancora esistente, presso la Cassa dei depositi e prestiti, per il servizio dei debiti redimibili indicati nelle tabelle A e B annesse all'allegato M alla legge 22 luglio 1894, n. 339.

(Approvato).

Art. 2.

La rendita consolidata 3.50 per cento, di che al precedente articolo, sarà iscritta nel Gran Libro del debito pubblico, e ad essa saranno applicabili tutte le disposizioni della legge 12 giugno 1902, n. 166.

La rendita consolidata 5 per cento, che viene surrogata da quella 3.50 per cento ai sensi dell'articolo 1°, sarà immediatamente annullata e cancellata dal Gran Libro del debito pubblico.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla tariffa postale » (N. 183).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla tariffa postale ».

Prego l'onor. senatore segretario, Fabrizi, di dar lettura del disegno di legge.

FABRIZI, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 183).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Figoli des Geneys.

FIGOLI DES GENEYS. Domando all'onorevole ministro se è esatto che si possano spedire cartoline illustrate in busta aperta, affrancandole con due centesimi, purchè non vi sia scritto alcuno. Ciò creerebbe un grave inconveniente, una complicazione, una perdita di tempo per l'impiegato che dovrà, non solo aprire le buste, esaminare minutamente la cartolina, per scoprire se vi sono parole di *contrabbando*, ma anche apporvi al di fuori *Verificato*. E tutto ciò per due soli centesimi!

Un'altra osservazione riguardo ai telegrammi la cui tariffa il ministro diede speranza di voler ridurre. Proporrei che l'onor. ministro esaminasse il sistema inglese, che porta la tassa progressiva, segnata sul modulo del telegramma, con caselle per ogni parola, ed in margine i differenti prezzi corrispondenti al numero delle parole scritte.

In Inghilterra poi le parole dell'indirizzo non pagano nulla, onde rendere più facile l'indicazione e facilitare il ricapito, specialmente alle persone poco conosciute.

Vi sono poi le cartoline da visita. Finora si spedivano mediante due centesimi. Ora è stabilita la tassa di cinque centesimi. Io vorrei che queste cartoline ora venissero almeno recapitate subito, non come succedeva in passato, che, quando vi era molto lavoro, rimanevano in ufficio parecchi giorni.

Dal momento che si mette una tassa di cinque centesimi, il servizio sia fatto regolarmente come per una lettera. Io mi auguro che il ministro, che ha tante buone intenzioni e tanti desideri, potrà esaminare queste modificazioni, e trovandole giuste, adottarle.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'argomento a cui mi richiama l'onor. Figoli dovrà essere regolato con le istruzioni consecutive a questa legge.

Nell'altro ramo del Parlamento ebbi appunto occasione di esprimere l'intenzione mia in re-

lazione al quesito fattomi, per sapere come sarebbe stata trattata una cartolina trasmessa in busta aperta.

Infatti oggi viene ad essere stabilita una differenza fra la francatura della cartolina illustrata e quella delle stampe. È notevole la domanda se la cartolina in busta aperta sarà trattata come stampa, ossia con francobollo da due centesimi, o se si avrà per questa il francobollo da cinque, come per tutte le altre cartoline illustrate.

Risposi allora e rispondo adesso, che se la cartolina è in busta aperta e non contiene sopra di sé l'indirizzo, nè alcuna altra indicazione, non può essere considerata che come una qualunque litografia, stampa o fotografia, vale a dire ammessa a circolare col francobollo da due centesimi.

Debbo regolarli in modo da impedire che si facciano frodi alle disposizioni della legge attuale, e non si tenti di passare come stampe i biglietti da visita e le cartoline illustrate, ma non posso neppure estendere, a quelle che altro non sono se non che vere stampe, il francobollo da cinque centesimi.

L'onor. Figoli osserva che con questo sarà aggravato il carico delle verifiche. Purtroppo, cotesto tedio, costoso ed affaticante per gli impiegati che è rappresentato dalle verifiche, non si potrà eliminare con l'attuale disegno di legge, e cesserà solo quando ci sarà possibile di attuare quella tariffa, che nella lunga relazione che precede questo disegno di legge alla Camera, io dissi tariffa teoricamente migliore, o tariffa ideale, vale a dire corrispondenza chiusa costi dieci centesimi e corrispondenza aperta cinque centesimi con qualunque scritto senza nessuna altra graduazione di francatura.

Se l'aumento del prezzo di francatura darà luogo a una diminuzione delle cartoline illustrate e dei biglietti, diminuirà pure il ritardo, che in certe stagioni dell'anno, specialmente nelle festività di Natale e Capo d'anno, si verifica nella trasmissione di cotesta speciale corrispondenza, appunto per la necessità di verificare lo scritto nelle cartoline e nelle carte da visita, e per la immensa mole che in quei giorni se ne riversa negli uffici postali.

La raccomandazione che l'onor. senatore Figoli ha fatto relativamente ai telegrammi formerà oggetto di studio, il giorno in cui dovremo

concretare qualche cosa relativamente anche alla riforma della tariffa telegrafica; giorno verso il quale mi auguro che ci andiamo incamminando, ma che non posso assicurare sia molto prossimo, perchè, come il Senato comprende, ben altre sarebbero le conseguenze di una riforma della tariffa telegrafica da quelle di una modesta riforma, qual'è questa oggi proposta.

FIGOLI DES GENEYS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FIGOLI DES GENEYS. Io ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha date, e ne sono rimasto soddisfatto, fuorchè per la prima riguardante le cartoline messe in busta. Mi pare che si potrebbe rimediare adottando il sistema francese, per le carte stampate; queste dovrebbero piegarsi in due e senza busta, e sopra una delle parti mettere l'indirizzo.

Io son certo che l'onorevole ministro dovrà presto abolire il sistema delle cartoline in busta con due centesimi.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORELLI GUALTIEROTTI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. L'onorevole senatore Figoli cita la Francia, ma non mi pare che, in questo caso, la citazione sia molto a proposito. È a tenersi conto che in Francia la stampa in busta aperta paga 5 centesimi, una cartolina illustrata dentro una busta aperta pagherebbe cinque centesimi, perchè questa è la tariffa delle stampe in busta aperta. Trasmettendola senza busta, sotto fascia, usufruirebbe invece della tariffa minore, perchè in Francia vi è una differenza fra questi due modi di spedizione. Le stampe in busta aperta pagano 5 centesimi fino a 20 grammi, mentre quelle sotto fascia pagano un centesimo per ogni cinque grammi fino a 20. Osservo anzi che cotesta tariffa sta per essere modificata e sta dinanzi al Parlamento un disegno di legge col quale si stabilisce, anche per le stampe sotto fascia, la stessa tariffa che vige per le stampe in busta aperta.

Oggi però in Francia, tanto le cartoline illustrate, messo in corso come tali, quanto quelle spedite entro busta aperta, hanno la stessa tariffa e continueranno ad averla, anche se approvato il progetto cui accennavo.

La questione propostami dunque non può sorgere in Francia, e l'esempio citato non

calza. Io devo cercare che sia evitato l'abuso di trattare le cartoline illustrate come stampe, ma non ho il diritto di trattare le stampe come cartoline illustrate, estendendo l'aumento di tariffa oltre i limiti ai quali mi fu concesso di arrivare.

FIGOLI DES GENEYS. Ringrazio il ministro delle poste e telegrafi e sono convinto che egli verrà presto all'abolizione della cartolina spedita in busta.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Dal 1° settembre 1905 è ridotta da centesimi 20 a centesimi 15 per ogni 15 grammi di porto e frazione di 15 grammi di peso maggiore, la tassa di francatura delle lettere e dei biglietti postali indirizzati fuori del distretto, ed è aumentata da centesimi 2 a 5 quella delle cartoline illustrate e dei biglietti da visita.

(Approvato).

Art. 2.

La sopratassa da applicarsi sulle corrispondenze di ogni genere insufficientemente francate è stabilita in ragione del doppio della differenza tra la francatura applicata e quella dovuta.

(Approvato).

Art. 3.

Le stampe contenenti corrispondenza abusiva non hanno corso, ferma l'applicazione dell'articolo 35 del testo unico delle leggi postali approvato col Regio decreto 21 dicembre 1899, n. 501.

(Approvato).

Art. 4.

Per le corrispondenze, di cui all'art. 57 del ricordato testo unico, la tassa di francatura delle lettere sarà di centesimi 10 per ogni 15 grammi e frazione di 15 grammi di peso maggiore.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato in fine di seduta a scrutinio segreto.

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 LUGLIO 1905

Discussione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 5 aprile 1903, n. 127, per l'impianto in Italia di una stazione radiotelegrafica ultrapotente, sistema Marconi » (N. 124).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 5 aprile 1903, n. 127, per l'impianto in Italia di una stazione radiotelegrafica ultrapotente sistema Marconi ».

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

FABRIZI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 184).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MORIN, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORIN, relatore. Dovrei, nella presente circostanza, riferire al Senato circa una petizione che è stata diretta a questa Assemblea da un certo signor Luigi Stefanoni, perchè non sia approvato il disegno di legge relativo all'impianto della stazione di Coltano.

Il signor Luigi Stefanoni da parecchi anni combatte la radiotelegrafia, con un accanimento degno di miglior causa, e la petizione che egli ha ora diretto al Senato è la ripetizione di una consimile, già presentata all'altro ramo del Parlamento; nella quale, come in questa, sostenne che tutti i risultati finora acquisiti alla scienza ed entrati nella pratica, relativi alla grande invenzione di Marconi, sono tante menzogne, e che l'illustre nostro concittadino è un volgare impostore. (*Si ride*).

La risposta che propongo si dia a questa petizione (ho appena bisogno di dirlo) è l'ordine del giorno puro e semplice; il quale, d'altronde risulta dalla proposta che l'Ufficio centrale fa al Senato di approvare il disegno di legge per l'impianto di Coltano.

PRESIDENTE. Metto ai voti questa proposta dell'Ufficio centrale; chi intende di approvarla è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

L'articolo unico della legge 5 aprile 1903, n. 127, è modificato nel senso: che la stazione radiotelegrafica ultrapotente, sistema Marconi, da impiantare in Italia, è destinata a corrispondere con tutte le stazioni analoghe esistenti o che sorgeranno in avvenire nelle varie parti del mondo, con le quali tali comunicazioni siano tecnicamente possibili, nonchè con le navi di qualsiasi nazione fornite di apparecchi Marconi.

(Approvato).

Art. 2.

Sono approvate le annesse Convenzioni, firmate il 9 gennaio 1905 e il 22-27 giugno 1905, relative all'impianto in Italia d'una stazione radiotelegrafica ultrapotente, e rimane risolta la precedente Convenzione 12-16 febbraio 1903.

(Approvato).

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Modificazioni alla tabella organica del personale di quarta categoria (quadro primo) dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi » (N. 158).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla tabella organica del personale di quarta categoria (quadro primo) dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi ».

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

Articolo unico.

Sono approvate le modificazioni al ruolo del personale subalterno dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, in conformità della tabella annessa alla presente legge.

TABELLA.

IV CATEGORIA. — *Agenti subalterni.*

QUADRO I.

65	{ Brigadiere e messaggeri di prima classe (63)	} a L. 1,800	L.	117,000
	{ Commessi (2)			
200	Brigadiere e messaggeri di seconda classe.	» 1,600	»	320,000
600	Brigadiere e messaggeri di terza classe	» 1,400	»	840,000
1,800	Vice-brigadiere e vice-messaggeri.	» 1,200	»	2,160,000
1,000	Portalettere e serventi di prima classe	» 1,000	»	1,900,000
1,800	Portalettere e serventi di seconda classe	» 900	»	1,620,000
<u>6,365</u>		Totale	L.	<u>6,957,000</u>

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa; trattandosi di un articolo unico, si voterà in seguito a scrutinio segreto.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge che sono stati approvati ieri per alzata e seduta.

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

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

Approvazione del disegno di legge: «Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni» (N. 190).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni».

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario. legge:
(V. Stampato N. 190).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Le disposizioni degli articoli 2, 3, 6, lettera a) e b), e 7 della legge 7 luglio 1901, n. 321, riguardante la conservazione del nuovo catasto dei terreni, sono estese alla esecuzione delle volture nel catasto urbano e negli altri catasti dei terreni, attualmente in vigore, conservati dallo Stato e dai comuni.

È fatta soltanto eccezione per i trasferimenti in causa di morte, contemplati dall'articolo 2 della ricordata legge, per i quali non sarà necessaria, nelle provincie nelle quali rimangono ancora in vigore gli antichi catasti dei terreni, l'esibizione, agli effetti della voltura, sia per i terreni che per i fabbricati, della copia dei documenti relativi alla successione.

Alla esecuzione delle volture nel catasto urbano e negli altri catasti attualmente in vigore, che sono forniti di mappe geometriche, saranno applicate anche le disposizioni dell'articolo 4 della predetta legge del 7 luglio 1901.

(Approvato).

Art. 2.

A coloro che non sono regolarmente intestati in catasto per omesse volture è concesso il termine di un anno dalla pubblicazione della presente legge, per far eseguire le volture mediante la sola domanda relativa all'ultimo trasferimento, senza pagamento, in quanto non siano stati già riscossi, dei diritti relativi ai passaggi intermedi, ma salvo per questi il di-

ritto di riscossione delle tasse di registro e di successione che fossero dovute.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re, sentito il Consiglio di Stato, è autorizzato ad emanare le disposizioni occorrenti per assicurare la conservazione dei predetti catasti, fissando la data in cui le medesime dovranno entrare in vigore.

(Approvato).

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

Invio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Modificazione alla tabella n. 14, degli ufficiali del corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, n. 125, modificato con legge 7 luglio 1901, n. 285, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300 » (N. 169).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione alla tabella n. 14 degli ufficiali del corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, n. 525, modificato con legge 7 luglio 1901, n. 285, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300 » di cui do lettura:

Articolo unico.

Alla tabella n. XIV degli ufficiali del corpo veterinario militare del testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, n. 525, modificato con leggi 7 luglio 1901, n. 285, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300, sono apportate le seguenti modificazioni:

« a 2 tenenti colonnelli veterinari » sostituire: « 4 tenenti colonnelli veterinari »;

« a 10 maggiori veterinari » sostituire: « 12 maggiori veterinari »;

« a 58 capitani veterinari » sostituire: « 75 capitani veterinari »;

« a 112 tenenti e sottotenenti veterinari » sostituire: « 80 tenenti e sottotenenti veterinari ».

« al totale 183 » sostituire « 178 ».

Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa, e trattandosi di un progetto di legge che consta di un articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichello » (N. 165).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichello ».

Prego il senatore segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura di questo disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

(V. Stampato N. 165).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa; passeremo alla discussione degli articoli che rilegge.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere al ritiro dalla circolazione ed alla vendita, previa deformazione, delle monete di nichello misto da centesimi 20, coniate in virtù dell'allegato P alla legge 22 luglio 1894, n. 339, e delle monete di nichello puro da centesimi 25, di cui al Reale decreto 13 febbraio 1902, n. 54.

Il contingente di monete di bronzo, da ritirarsi e da alienarsi previa, deformazione, ai sensi della legge 7 luglio 1901, n. 302, è limitato a lire 20,000,000 in pezzi di bronzo da centesimi 5 e 10.

(Approvato).

Art. 2.

In sostituzione delle monete ritirate ai sensi dell'articolo precedente, il Governo del Re è autorizzato ad emettere, sino alla concorrenza

della somma di lire 40,000,000, nuove monete di nichelio puro, da centesimi 20, il cui tipo sarà stabilito per Decreto Reale.

(Approvato).

Art. 3.

La spesa per il concentramento e per la deformazione delle monete di nichelio e di bronzo da ritirare ed alienare, e per l'acquisto dei tondelli occorrenti per le nuove monete di nichelio puro da emettersi, sarà stanziata in apposito capitolo nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro per l'esercizio 1904-1905, sotto la denominazione « Spesa per demonetazione delle monete di nichelio misto da centesimi 20, delle monete di nichelio puro da centesimi 25 e di monete di bronzo da centesimi 5 e 10 e per l'acquisto di tondelli occorrenti per l'emissione delle monete di nichelio puro da centesimi 20 ».

(Approvato).

Art. 4.

Il prodotto della vendita delle monete di nichelio misto, di nichelio puro e di bronzo, di cui all'art. 1 della presente legge, sarà iscritto in un apposito capitolo della categoria III « Movimento di capitali » del bilancio dell'entrata per l'esercizio 1904-1905 sotto la denominazione « Prodotto della vendita delle monete di nichelio misto da centesimi 20, di nichelio puro da centesimi 25 e di rame da centesimi 5 e 10 ».

(Approvato).

Art. 5.

Il nichelio puro in tondelli, che sarà consegnato al Tesoro per la coniazione delle nuove monete da centesimi 20, sarà esente da dazio doganale d'entrata.

(Approvato).

Art. 6.

Le norme per l'esecuzione della presente legge saranno determinate per Decreto Reale.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ricordo al Senato che l'Ufficio centrale propone il seguente ordine del giorno: « Il Senato invita il Governo a studiare se

non convenga introdurre tra le nostre monete il pezzo da mezzo soldo, e, nell'affermativa, a presentare analogo progetto di legge ».

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Nella relazione dell'Ufficio centrale sono contenute due raccomandazioni, due domande: una riguarda il tipo della nuova moneta di nichelio, per la quale si desidera che, nella sua impronta, non vi sia l'aquila araldica. Su questo primo punto non esito a dichiarare che sono perfettamente di accordo col desiderio espresso dall'Ufficio centrale. L'aquila araldica vi è già nella impronta della moneta da una lira, e siccome è interessante fare in modo che la moneta di nichelio non si confonda con la moneta di argento, così il desiderio espresso dall'Ufficio centrale è evidentemente opportuno, e sarà soddisfatto.

Veniamo al secondo punto, cioè all'ordine del giorno proposto dal relatore onorevole Cefaly, che riguarda l'istituzione della moneta da mezzo soldo.

Il senatore Cefaly, nella tornata del 12 maggio, trattò la stessa questione, quando si discuteva il bilancio del Ministero del tesoro. In quella occasione, egli spiegò le ragioni, che a lui suggerivano il desiderio di veder compresa nella nostra monetazione di bronzo una moneta da due centesimi e mezzo.

Io voglio astenermi dal tediare il Senato ripetendo le argomentazioni che, alla mia volta, ebbi l'onore di esporre in quella stessa occasione contro la tesi sostenuta dal senatore Cefaly. Aggiungerò soltanto che, a mio avviso, l'egregio amico è in errore quando suppone che il nostro sistema monetario abbia per base il soldo. Il nostro sistema è decimale, ed ha per base il centesimo e la lira, e ammette soltanto i multipli e sottomultipli di 10 e di 5.

Il due centesimi e mezzo è fuori del sistema decimale. Ma c'è di più: la moneta da due centesimi e mezzo non potrebbe andare in circolazione insieme con l'altra da due centesimi; la troppo lieve differenza fra le due monete genererebbe confusione o creerebbe un inconveniente certamente grave; d'altra parte, sopprimere il pezzo da due centesimi è impossibile, perchè esso è necessario come moneta di

appunto, e corrisponde al prezzo di molte cose attualmente in commercio.

Per queste ragioni, io non potrei fare una dichiarazione in senso favorevole all'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale. Però, mentre non avrei difficoltà ad accettarlo come raccomandazione, prego il senatore Cefaly a non insistere sul suo ordine del giorno, che, probabilmente, non sarebbe accolto dal Senato.

PRESIDENTE. Crede l'Ufficio centrale di convertire il suo ordine del giorno in una raccomandazione?

CEFALY, relatore. L'Ufficio centrale, nel proporre quell'ordine del giorno, non aveva altro intendimento che invitare il Governo a studiare la questione.

Poichè il Governo promette di studiarla, ed un galantuomo, come il ministro Carcano, ne dà affidamento, io, interrogati i colleghi dell'Ufficio centrale, non insisto nell'ordine del giorno, limitandomi a convertirlo in una raccomandazione all'onor. ministro.

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Io mi permetto osservare che se quel concetto non può essere accolto, e se la proposta non è razionale, e non si trova in armonia col principio fondamentale del sistema decimale, non si deve fare una raccomandazione al riguardo. Se essa si riduce a un atto di convenienza, cortesia, e benevolenza, io dico, approviamo pure la raccomandazione; ma in caso contrario, se cioè si vuole che questa raccomandazione abbia un effetto reale e positivo, io dico che il Senato non la dovrebbe approvare.

CEFALY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CEFALY, relatore. Io non so spiegarmi come il senatore Cadolini abbia creduto sorgere a combattere la promessa fatta dal ministro di studiare la proposta dell'Ufficio centrale, tacciando questa proposta d'irrazionalità, e perciò giudicandola indegna di qualsiasi considerazione.

Devo dunque indugiarmi a dimostrare che tale proposta non solo sia razionale, ma opportuna?

Voci: No, no.

CEFALY, relatore. Queste voci e l'ora che volge non mi consentirebbero di farlo. Dirò dunque soltanto al senatore Cadolini che è irrazionale invocare il sistema decimale per dichiarare

inaccettabile la nostra proposta della creazione del mezzo soldo, dal momento che, con lo stesso sistema, costituito dal criterio del multiplo e del sottomultiplo del dieci, non può nemmeno giustificarsi l'attuale esistenza dei pezzi da 25, da 5 e da 2 centesimi.

L'unica seria osservazione che possa farsi contro l'adozione del mezzo soldo consiste nella presenza della moneta da 2 centesimi, che l'onorevole ministro disse necessaria per l'acquisto di oggetti valutati a 2 centesimi, e nella sconvenienza della coesistenza dei pezzi da 2 centesimi e da 2 centesimi e mezzo, i quali materialmente si differenzierebbero in modo poco percettibile.

Ma osservo che a sostituire esattamente il 2 centesimi vi è la monetina di 1 centesimo, che raddoppiata ne eguaglia il valore; ma il valore di 2 centesimi e mezzo, allo stato della nostra condizione monetaria, non vi è modo di comporlo. Ora se abbiamo moltissimi oggetti, che, per essere pagati esattamente, richiedono la moneta di mezzo soldo; se il sistema decimale, consentendo le monete attualmente esistenti da 25, da 5 e da 2 centesimi non può essere di ostacolo alla creazione di un altro tipo di moneta che decimale non sia...

CARCANO, ministro del tesoro. Il sistema decimale ammette il multiplo di 10 e di 5...

CEFALY, relatore. E col multiplo di 10 e di 5, si giustifica forse dal punto di vista decimale, l'esistenza del pezzo da 2 centesimi? Ad ogni modo la questione sta nel vedere se la monetazione vigente risponde a tutte le esigenze ed ai reali bisogni degli scambi, e se uno studio in proposito valga la pena di esser fatto, o se non sia piuttosto doveroso il farlo.

L'onor. ministro ce lo ha promesso: l'Ufficio centrale prende atto di tale promessa, e l'onorevole Cadolini mi perdoni se mi maraviglio dell'opposizione da lui fatta a tale promessa.

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

Approvazione del disegno di legge: « Protezione delle invenzioni industriali e dei modelli e disegni che figurano nelle esposizioni » (N. 187).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Protezione delle invenzioni industriali e dei modelli e disegni che figurano nelle esposizioni ».

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe di dar lettura del progetto di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 187).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È data facoltà al Governo di accordare con decreto Reale, entro i limiti e con le condizioni indicate qui appresso, una protezione temporanea alle invenzioni ed ai modelli e disegni di fabbrica relativi ad oggetti, che figurano nelle esposizioni nazionali ed internazionali ordinate in Italia od all'estero.

(Approvato).

Art. 2.

La protezione temporanea fa risalire la priorità dell'attestato di privativa, per le invenzioni o per i modelli o disegni di fabbrica ad un mese prima dell'apertura della esposizione. Essa ha effetto, purchè l'oggetto da proteggere sia realmente esposto non più tardi di un mese da tale apertura e purchè la domanda di privativa sia presentata dall'espositore o da un suo avente causa, nei modi e nelle forme prescritte dalle leggi e dai regolamenti vigenti, entro il termine di 12 mesi dall'apertura della Mostra.

Tra più invenzioni riguardanti oggetti esposti la priorità spetta a quella, per la quale sarà stata presentata prima una regolare domanda di privativa.

(Approvato).

Art. 3.

Nel caso di esposizioni fuori del Regno, le invenzioni, e i modelli, e disegni di fabbrica godranno la protezione temporanea solo quando questa sia consentita dallo Stato estero.

Quando il termine di tale protezione fosse minore di 12 mesi, l'attestato dovrà esser chiesto nel Regno prima che scada il termine stesso, a meno che, al cessare della tutela temporanea consentita da detto Stato, l'invenzione o il mo-

dello o disegno vi sia stato protetto mediante deposito di una regolare domanda di brevetto.

(Approvato).

Art. 4.

Il decreto Reale per la concessione della protezione temporanea degli oggetti esposti dovrà promulgarsi almeno due mesi prima dell'apertura dell'esposizione.

(Approvato).

Art. 5.

Per le esposizioni che si terranno in Italia, alle quali sarà esteso il decreto Reale di protezione temporanea, varranno inoltre le seguenti norme:

a) Le invenzioni e i modelli e disegni di fabbrica riguardanti oggetti esposti e già tutelate da privativa industriale, si considerano attuate per tutto il tempo dell'apertura della Mostra agli effetti dell'articolo 58, comma 2° e 3° della legge sulle privative e dell'articolo 4 della legge 30 agosto 1868, n. 4578;

b) Gli oggetti esposti, nei quali si ravvisi una contraffazione di privativa o di marchio di fabbrica, non possono essere sequestrati, ma soltanto descritti entro il recinto dell'esposizione;

c) Gli oggetti provenienti dall'estero non possono essere sequestrati nè descritti finchè si trovano nell'esposizione od in transito da e per l'esposizione, se il richiedente non dimostri di possedere il brevetto nel paese di provenienza dell'oggetto.

(Approvato).

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

Risultato di votazione.

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

Provvedimenti sul dazio consumo:

Senatori votanti	72
Favorevoli	61
Contrari	11

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXII — 1ª SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 LUGLIO 1905

Opere igieniche comunali - mutui di favore - concorsi dello Stato:

Senatori votanti	72
Favorevoli	66
Contrari	6

Il Senato approva.

Assegnazione straordinaria per le spese occorrenti all'esecuzione della transazione 14 novembre 1903, stipulata fra la provincia di Parma e lo Stato, e della transazione 6 luglio 1904 stipulata fra la provincia di Piacenza e lo Stato, in ordine alle spese di mantenimento del ricovero di mendicanti di Borgo San Donnino ed accessori, dal 1° gennaio 1890 al giorno del pagamento:

Senatori votanti	72
Favorevoli	63
Contrari	9

Il Senato approva.

Stanziamiento di un fondo straordinario di lire 304,000 per il Museo Nazionale di Napoli:

Senatori votanti	72
Favorevoli	61
Contrari	11

Il Senato approva.

Provvedimenti per la Regia biblioteca Palatina di Parma:

Senatori votanti	72
Favorevoli	64
Contrari	8

Il Senato approva.

Autorizzazione della spesa straordinaria di L. 30,400 per acquisto di terreno in provincia di Salerno (Scafati) per la coltivazione indigena del tabacco:

Senatori votanti	74
Favorevoli	66
Contrari	8

Il Senato approva.

Dichiarazione d'inalienabilità, a scopo di rimboschimento, di relitti marittimi nella pro-

vincia di Ravenna, per la conservazione della Pineta:

Senatori votanti	72
Favorevoli	68
Contrari	6

Il Senato approva.

Aggregazione del comune di Casorezzo con Ossona al mandamento di Magenta:

Senatori votanti	73
Favorevoli	55
Contrari	18

Il Senato approva.

Concessione di un nuovo termine ai Comuni della provincia di Porto Maurizio per l'esecuzione dei lavori contemplati nei rispettivi piani regolatori; autorizzazione al Comune di Porto Maurizio di variare il piano regolatore ed imposizione del contributo ai proprietari dei beni contigui al nuovo Corso di Levante:

Senatori votanti	72
Favorevoli	64
Contrari	8

Il Senato approva.

Aggregazione del comune di Guiglia al circondario di Modena:

Senatori votanti	69
Favorevoli	53
Contrari	16

Il Senato approva.

Approvazione del disegno di legge: « Per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario nella città di Napoli » (N. 189).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione del disegno di legge: « Per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario a Napoli ».

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe, di dar lettura del progetto.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:
(V. Stampato N. 189).

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

Se nessuno domanda la parola, la discussione generale è chiusa; passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 5,000,000 da destinarsi alla costruzione di un nuovo edificio ad uso di carcere giudiziario nella città di Napoli.

(Approvato).

Art. 2.

L'assegnazione di cui al precedente articolo sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dell'interno, e ripartita tra i sotto indicati esercizi nel modo seguente:

Esercizio 1905-906	L.	100,000
» 1906-907	»	400,000
» 1907-908	»	600,000
» 1908-909	»	1,500,000
» 1909-910	»	1,700,000
» 1910-911	»	700,000
	L.	<u>5,000,000</u>

(Approvato).

Art. 3.

È autorizzata l'alienazione degli edifici che presentemente servono ad uso di stabilimenti carcerari della città di Napoli, e che verranno dismessi dall'attuale loro destinazione. Il prezzo della vendita sarà devoluto all'erario, a parziale deroga del disposto nell'articolo 11 della legge 14 luglio 1889, n. 6165.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari» (N. 182).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari».

Prego il signor senatore, segretario, Di San Giuseppe di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge.

(V. Stampato N. 182).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Levi.

LEVI. Non eleverò neppure all'onore di una domanda di dichiarazione da parte del ministro ciò che brevissimamente dirò sul presente disegno di legge.

Leggendo la bella relazione dell'onor. amico, senatore Casana, ho trovato a pagina 2, e precisamente all'ultimo comma della seconda colonna, un rigoroso appello all'attenzione del Parlamento, che ha confermato alcuni dubbi sorti nell'animo mio esaminando il disegno di legge.

Non so se il contenuto finanziario di questo disegno di legge faccia parte dell'inventario esposto alcuni giorni sono dall'onor. Colombo. Comunque sia, mi pare che si tratti di impegni non lievi futuri, senza impostazione di corrispondenti stanziamenti.

Non faccio appunti al disegno di legge; è conseguenza naturale del passato; ma in coerenza ai miei precedenti, alle teorie da me costantemente sostenute, che sono in opposizione a questi sistemi, non potevo a meno, pur dando la mia approvazione al disegno di legge, di fare questa semplice osservazione.

Se qualche parola verrà a rassicurarmi, ne sarò ben lieto.

CAVALLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVALLI. Premesso che non ho alcun interesse né personale, né provinciale, né regionale; ma che parlo unicamente come italiano, che non vorrebbe che vi fossero provincie privilegiate e provincie cenerentole, io ho domandato la parola per parlare a favore di una provincia che mi sembra molto dimenticata, non tanto dall'attuale Ministero, quanto dai precedenti; mancando a formali reiterate promesse ed anche alla legge 4 dicembre 1902.

Parlo per una provincia che conosco, perché l'ho visitata, e che, coronata dalle Alpi Apuane, è una delle più belle e tale che meriterebbe anche una visita di quanti amano la natura, l'arte e le industrie.

Parlo della Garfagnana, la quale mi sembra appunto che non avrebbe dovuto essere dimenticata in questa legge delle ferrovie complementari. Si noti che, se vi è provincia, la quale si trovi in una condizione anormale, e che aveva molto a sperare per lontane e re-

centi promesse, è questa. La Garfagnana, per raggiungere il suo capoluogo Massa-Carrara, deve scendere per Lucca, e passare così per il capoluogo di un'altra provincia. Essa non ha nemmeno le strade provinciali che la collegano col capoluogo.

Questa provincia che ha già costruiti alcuni tronchi utili fin d'ora, è stata dimenticata in questa legge che avrebbe dovuto contemplare in prima linea la Lucca-Aulla.

Veneto, io dico schiettamente che non avrei preferite nè la Poggio-Rusco-Verona, nè la Gemona-Spilimbergo, senza che prima fosse fatta giustizia alla linea Aulla-Lucca.

Non vi debbono essere provincie privilegiate e provincie dimenticate. Certo io non approvo la condotta di quei sindaci e di quei corpi morali che si sollevano contro il Governo, se non fa una cosa oggi piuttosto che domani.

Noi italiani dobbiamo ispirarci a sentimenti più nobili e più alti, ai sentimenti di vera ampia libertà, di quella libertà per la quale noi abbiamo combattuto, ma non certamente per venire a concludere, che se il Governo non fa una data cosa, si abbia a ricorrere ad una forma di protesta poco corretta!

Questa forma che io chiamerò di sciopero, non è conveniente in un Governo libero, per qualsiasi classe sociale, poichè è bene sia fatta giustizia, ma senza pressioni e senza privilegi. (*Approvazioni vivissime*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Roux.

ROUX. Io volevo pronunciare un solo nome e l'ha detto già il collega Cavalli, il nome della ferrovia Aulla-Lucca. Essa rappresenta nella storia del nostro movimento ferroviario trenta anni di speranze e di delusioni. La raccomando anche io al Governo, pur facendo, alle nobili parole dell'onor. Cavalli plauso ed adesione contro le sedizioni dei corpi locali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Massabò.

MASSABO. Onorevoli colleghi! Non sarei intervenuto in questa discussione se non vi fossi indotto dalle fiere e vibranti proteste che i senatori Cavalli e Roux hanno lanciato contro le così dette *sedizioni locali*, manifestatesi anche in Porto Maurizio, a proposito della discussione di questo disegno di legge, nell'altro ramo del Parlamento.

Posso assicurare il Senato, per ciò che concerne la mia città nativa, che l'iniziativa di questa protesta è stata principalmente ispirata dal nobile concetto di tutelare la dignità personale del primo magistrato cittadino, che sarebbe stata indubbiamente vulnerata se, anche a lui, che insieme al sindaco d'Oneglia e al Comitato promotore della linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, si presentò al ministro dei lavori pubblici, al ministro del tesoro e al presidente del Consiglio, riportandone promesse e incoraggiamenti molto lusinghieri, si potessero riferire le parole pronunciate dal ministro dei lavori pubblici a proposito dell'interruzione dell'onor. Giunti; parole, la di cui vera portata non si poté finora misurare perchè non fu ancora pubblicato il resoconto stenografico parlamentare, e d'altra parte una quotidiana esperienza autorizza a diffidare dei resoconti sommarî e quasi sempre infedeli, dei più autorevoli giornali.

Che se, come ho ragione di credere in questo momento, vi fu equivoco, prego l'onor. ministro di volerlo dileguare con una franca e leale dichiarazione, augurandomi che questa possa assicurare le legittime aspettative di quelle buone e laboriose popolazioni, le quali, da oltre cinquant'anni, chiedono ed attendono con una pazienza veramente esemplare che, mediante la costruzione d'un breve tronco di ferrovia di 45 chilometri, venga reintegrata quella corrente di traffici e di scambi da secoli esistente fra la Liguria occidentale ed il Piemonte; corrente che rimase spostata per la ferrovia di Savona, e che dovrà ricevere una nuova deviazione a beneficio dei porti rivali francosi, mediante la costruzione della Cuneo-Nizza e della Broglione-Ventimiglia.

Ciò promesso, devo rivolgere una vivissima preghiera all'Ufficio centrale affinchè voglia colmare una grave lacuna che ho notato nella sua pregevole relazione.

Coll'art. 13 dell'odierno disegno di legge si è aperta quasi un'ipoteca sull'avvenire, si sono introdotte ferrovie nuove, si sono segnalati nuovi bisogni. Io non ho nulla a ridire a proposito di ferrovie, di cui il bisogno si manifesta in quest'istante. Duolmi soltanto che fra queste ferrovie dell'avvenire non sia stata neppure accennata quella che ho sempre propugnata, dacchè sono entrato nell'ingranaggio

della vita politica e che gravi, calzanti, insuperabili ragioni d'ordine politico-economico e strategico pongono in prima linea.

Non ripeterò qui le ragioni, che ho sviscerato nei miei discorsi del 28 novembre, 1° dicembre 1902 e 27 giugno 1904.

Mi basti ricordare che, quando in virtù dell'art. 5 della legge del 1857 fu nominata una Commissione per la scelta d'un altro valico apenninico, destinato a congiungere il Piemonte e la Liguria occidentale, questa Commissione, in presenza di undici progetti, ne scartò nove, ritenendo due soli progetti, la Torino-Ceva-Savona, la Torino-Ceva-Oneglia.

La Commissione si divise in maggioranza e minoranza; la prima si pronunciò per la linea di Savona, la seconda per la linea d'Oneglia. Dalla discussione avvenuta nel Parlamento nei giorni 24 e 25 aprile 1861 consta che in favore di quest'ultima fu precipuo oratore il conte Gustavo di Cavour e scese pure in lizza, con un pregevole opuscolo, il compianto nostro collega, il Boccardo.

Piacemi pure ricordare che se nel 1879, nel dibattito fra la Cuneo-Nizza per Ventimiglia e la Ceva-Oneglia-Porto Maurizio, prevalse la prima per ragioni politiche, lo stesso onorevole Depretis, nella tornata 11 giugno 1879, sostenne la proposta del tronco Ceva-Ormea come una *preliminare concessione*, ed ha poi fatto eseguire tale tronco in modo che, per le miti pendenze, i raggi delle curve, il robusto armamento, potesse diventare linea di grande transito per la Ceva-Oneglia-Porto Maurizio.

Infine non debbesi dimenticare che nella memoranda discussione agitatasi in quest'aula, nel novembre e dicembre 1902, è stato approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, udite le dichiarazioni del Governo, lo invita a presentare entro un anno un progetto di legge di congiungimento colle linee ferroviarie del Piemonte e della Francia per Vievola al confine e colla Liguria occidentale ».

In quest'ordine del giorno non vi ha dubbio che dovesse essere inclusa anche la linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, a cui favore avevano apertamente interloquito i senatori Di Sambuy, Luigi Pelloux e Codronchi e chi ha l'onore di parlarvi in questo momento.

A fronte di questi precedenti, che l'onorevole Tedesco non poteva e non doveva dimenticare,

perchè a lui ministro vennero ricordati dall'onorevole Berio col suo discorso 8 giugno 1906, nell'altro ramo del Parlamento, e da me nella tornata del 27 giugno 1904, io non so davvero spiegarmi come lo stesso onor. Tedesco, che quale relatore della Commissione parlamentare intorno a questo disegno di legge ha compilato un nuovo elenco delle ferrovie dell'avvenire, abbia potuto dimenticarli.

Mi auguro sinceramente che le spiegazioni da lui date durante la discussione, nell'altro ramo del Parlamento, e che ancora non ho potuto consultare, non essendo peranco pubblicati i relativi resoconti autentici, sieno tali da cancellare dall'animo mio la poco lieta impressione che ne riportai nel leggere la di lui relazione.

Mi auguro pure che l'onor. relatore dell'Ufficio centrale, il quale ha confortato coll'autorità della sua parola le aspirazioni di Genova alla valle del Po, quelle di Savona anelante a congiungersi in Cartosio alla rete faciente capo a Milano, e non ha neppure dimenticato le aspirazioni di Intra e Pallanza per il congiungimento della linea del Gottardo con quella del Sempione, vorrà colmare la grave lacuna che ho notato nella sua relazione, in quanto non ha creduto meritevole neppure d'un benevolo ricordo la linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, per cui anche la città di Torino si è sempre interessata, concorrendo anche nella spesa del progetto affidato all'ingegnere Lavino.

Ed ora mi sia concesso esprimere con tutta sincerità lo sconforto che ho provato e provo nel vedere che, dopo un così lungo periodo d'incubazione siasi aumentato soltanto di L. 2500 il *maximum* delle sovvenzioni chilometriche stabilito colla legge 30 aprile 1899.

Io credo che la misura delle sovvenzioni per le linee da concedersi all'industria privata debba essere determinata in relazione col costo accertato delle singole linee, tenendo pure conto della presunta produttività di esse. Tali sono le proporzioni vere e giuste anche in relazione ai precedenti legislativi. Infatti nella convenzione del 20 luglio 1888 colle Società esercenti, per linee richiedenti una spesa chilometrica di costruzione di L. 400,000 o di L. 450,000 fu accordata la sovvenzione annua di L. 20,500 per chilometro.

Nè il Governo deve impensierirsi per l'aumento di queste sovvenzioni essendovi, un suf-

ficiente freno nell'industria privata, la quale non potrà mai i suoi capitali a servizio di linee improduttive. È questo, se ben si considera, una vera partita di giro compensata largamente dal maggiore gettito di tutt'altre tasse sugli affari, e nel caso specie, di quelle d'incoraggio e di dogane.

Ora è questa una questione assai grave che l'ora presente non mi permette d'approfondire.

Termino pregando tanto l'Ufficio centrale quanto l'onor. ministro dei lavori pubblici e il Presidente del Consiglio di manifestare il loro pensiero schietto e sincero, a riguardo del grave e ponderoso problema ferroviario, da cui dipende l'avvenire economico d'un'intera regione desiderosa di partecipare alla lotta della civiltà, e meritevole d'essere tenuta in maggiore conto dal Governo, e d'ottenere un provvedimento di riparazione all'ingiustizia di cui fu vittima col l'attuale ordinamento ferroviario, determinato sempre da ragioni politiche e non da considerazione di vera giustizia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Di Camporeale.

DI CAMPOREALE. Chi molto ama molto teme; e siccome amo moltissimo questa legge, desidero che possa essere attuata senza inconvenienti, poichè essa non fa che mantenere promesse che da venti e più anni sono attese con impazienza dalle popolazioni.

Il timore appare abbastanza giustificato, poichè la relazione dell'Ufficio centrale, e lo ha rilevato anche il senatore Levi, contiene alcuni appunti i quali preoccupano riguardo la esecuzione della legge stessa.

L'Ufficio centrale dice:

« Per le linee specificatamente indicate nella tabella B, il confronto fra l'importo di 108 milioni, il quale potrà a costruzione finita essere assai maggiore, e le somme fin d'ora messe a disposizione per la loro costruzione, nonchè l'impegno espresso nell'art. 12, pel quale si provvederebbe solo più tardi ai mezzi necessari, non può a meno d'impensierire ».

L'Ufficio centrale continua dicendo: « L'Ufficio centrale, dà tutta l'importanza, di cui è caso, alla ragione politica che potè consigliare l'accordo fra il Governo e la Commissione parlamentare per il trasformato disegno di legge che sta innanzi al Senato; ma esso non può

non rilevare la gravità del sistema, pel quale si assumono impegni gravissimi per l'erario nazionale, senza che già fin d'ora il Governo del Re abbia espresso, e la legge sanzioni, il modo col quale vi si potrà provvedere ».

In altri termini, stando alle dichiarazioni della relazione, parrebbe che si votino delle ferrovie, senza sapere quanto costino e senza avere ancora provveduto i mezzi per la costruzione. Se così stessero le cose questa legge potrebbe essere una nuova disillusione per quelle provincie che, da venti anni, aspettano le ferrovie che già colla legge del 1879 e con quella del 1884 furono loro promesse.

E veramente hanno dato prova di molta pazienza!

Di fronte alla gravità di queste dichiarazioni dell'Ufficio centrale, io mi associo al senatore Levi nel pregare il ministro dei lavori pubblici e quello del tesoro a voler darci qualche chiarimento, che valga a tranquillizzarci e soprattutto che affidi le popolazioni che il Governo sia in grado di provvedere all'esecuzione di questa legge e che questa non debba subire ulteriori ritardi.

Questa è la preghiera che rivolgo ai ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CASANA, *relatore*. È manifesto il dovere in questo momento di essere brevissimo.

Come relatore dell'Ufficio centrale, e a nome dell'Ufficio centrale stesso, ho però il dovere di dare in parte risposta agli egregi senatori che hanno già interloquito; e dico in parte, perchè essenzialmente molte delle domande rivolte debbono avere la risposta dagli egregi ministri.

L'Ufficio centrale senti con piacere, come, tanto il senatore Levi, quanto il senatore Di Camporeale, attingessero dalla relazione argomento per chiamare l'attenzione del Governo su di un punto importante della questione e promuoverne delle dichiarazioni che dal lato finanziario potessero tranquillare. L'Ufficio centrale si è reso ragione perfetta e chiara della necessità assoluta in cui il Governo si è trovato di portare innanzi al Parlamento dei provvedimenti per queste ferrovie complementari, che rappresentano una lunga attesa di popolazioni; nè ha a ridire per quella parte

per la quale alcune popolazioni rimasero deluse. Ma nello stesso mentre l'Ufficio centrale non potè astenersi dall'osservare che non vedeva nelle disposizioni finanziarie della legge sufficienti elementi per avere quella piena tranquillità, la quale è necessaria dal momento che con questo disegno di legge si prendono impegni anche più solenni, anche più precisi che pel passato.

Esso non dubita che dai banchi del Governo possa venire la parola la quale rassicuri; la parola la quale provi che, se non era matura ancora la proposta finanziaria per essere portata come oggetto di discussione innanzi al Parlamento, tuttavia nella mente del Governo essa era già così delineata da escludere il dubbio, come dall'apparenza parrebbe, che le premesse di questa legge sieno finanziariamente non abbastanza assicurate.

Quindi anche l'Ufficio centrale si unisce ai senatori Levi e Di Camporeale nell'attendere le dichiarazioni sollecitate dal Governo.

Nell'adempimento d'impegni solenni, già prima d'ora assunti, è realmente spiacevole per tutti, e io sono persuaso che primi ad esserne dolenti devono essere gli egregi uomini che hanno la responsabilità delle proposte innanzi al Parlamento, che non si sia potuto dare, anche per alcune altre linee, quella certezza di pronta esecuzione alla quale ciascuna regione aspira, tenendo conto soltanto degli interessi che più direttamente sente.

Ma non bisogna dimenticare (e certamente qui nel Senato, come nell'altro ramo del Parlamento non si dimentica) che, nel realizzare le aspirazioni di tante parti d'Italia, bisogna commisurare ogni sforzo alla potenzialità reale dell'erario nazionale, e non pretendere da esso oltre quanto può, senza farci ricadere nel disavanzo.

Se ora io, a nome anche dell'Ufficio centrale, mi fo interprete di tal sentimento, che qui e nell'altro ramo del Parlamento non può non essere profondamente nell'animo di tutti, lo faccio perchè le mie parole vadano al di là di queste pareti; ed esse servano ad invitare le popolazioni, ansiose di quelle ferrovie, che potrebbero essere per esse fonte di maggiore sviluppo economico, a rammentare che il primo dovere del cittadino, come saviamente il senatore Cavalli già ha ricordato, è quello d'essere ossequente alle leggi, a quelle istituzioni le

quali sempre hanno provveduto e continueranno a provvedere perchè, a tempo e luogo, di tutti gli interessi e di tutta Italia si tenga opportunamente conto.

Io voglio sperare che la saviezza di queste considerazioni possa dissuadere alcuni contegni proprio tali da non far onore a coloro, che se ne fanno promotori o che vi si lasciano indurre. Con la calma molto più facilmente si potrà far giungere al Governo del Re la rinnovata raccomandazione di studiare fino a qual punto sia possibile, tenendo conto degli interessi generali, e per conseguenza in prima linea degli interessi dell'erario nazionale, favorire lo sviluppo di quelle linee tanto attese. Pel momento non si può disconoscere che è certamente già un grande nuovo aiuto, per molte di esse, l'aumento di sovvenzione chilometrica portato dall'art. 13. Gli enti locali, se tanto profondamente sentono il bisogno di quelle linee, e tutti quegli altri elementi locali che da quelle linee possono sperare maggior incremento, facciano anche essi qualche sforzo, e per poter rendere più facile l'attuazione di quelle linee, aggiungano speciali concorsi, integrando quel sussidio, che non è da disprezzare, di L. 7500 al chilometro per 70 anni.

Nella gara che sorgerà per valersi di questa facoltà data al Governo, l'Ufficio centrale ha creduto di raccomandare al Governo di tener conto soprattutto dei progetti, come sarebbero quelli delle parti estreme della Aulla-Lucca, i quali, già studiati da lungo tempo, possono più facilmente dar luogo all'immediata applicazione della sovvenzione chilometrica di cui all'art. 13.

Il senatore Massabò accennò alla linea Ceva-Garessio-Oneglia-Porto Maurizio. Essa, come è più di molte altre che si attendono da altre regioni, ha certamente diritto di essere, quando se ne presenti l'opportunità, presa in seria considerazione dal Governo e dal Parlamento. Nessun dubbio che quelle regioni liguri hanno, per le molte considerazioni svolte dal senatore Massabò, il diritto di attendersi che quella linea possa un giorno essere una realtà.

Ma anche ad esse è necessario che io rivolga la parola di attesa paziente e fiduciosa per l'avvenire; anche ad esse rivolgo l'invito a procurare ulteriori mezzi, i quali, integrando l'aiuto della sovvenzione governativa di 7500 lire,

possano far diventare quella costruzione possibile.

L'Ufficio centrale ha incidentalmente nella relazione accennato a qualche linea speciale, ma ho il dovere di dichiarare che non lo ha fatto con l'intenzione di indicare la preminenza dell'una piuttosto che dell'altra; ciò sarebbe stato poco conveniente, in un periodo di tempo in cui tante regioni sono tanto ansiose di vedere indirizzate verso l'esecuzione le linee ferroviarie da esse attese. Quelle linee sono state accennate a modo di esempio, come avrebbe potuto anche esserlo la Cova-Garessio-Oneglia-Porto Maurizio.

Concludendo, prego il Senato, a nome dell'Ufficio centrale, di dar voto favorevole a questa legge. La lunga e numerosa serie di leggi riguardanti le costruzioni di ferrovie prova come il Governo del Re ed il Parlamento non hanno mai dimenticato l'importanza di questo sviluppo economico tanto necessario al Paese. Esso prova però ad un tempo come è faticoso salire per quella via, come è faticoso giungere all'alta meta che comprende l'attuazione completa dei molti desiderati.

Non è che applicando il tenace ma paziente motto *Excelsior* dell'alpinista, che si potrà venire un giorno alla realizzazione di ciò che tante provincie desiderano. (*Approvazioni vivissime*).

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

FERRARIS CARLO, ministro dei lavori pubblici. I senatori Levi e Di Camporeale hanno messa innanzi la questione finanziaria, e io non posso rispondere ampiamente sopra questa parte, inquantochè usurperei il compito del collega del tesoro, assolvendolo anche molto meno bene. Ma per quanto mi riguarda, avverto il Senato che io, per non aggravare soverchiamente il bilancio dello Stato rispetto alle spese per le ferrovie complementari, ho già trovato sul bilancio dei lavori pubblici quella somma di 12 milioni che è contemplata dalla tabella A. Quindi ecco che questo primo stanziamento non porta proprio nessun nuovo onere al bilancio ed io seconderò nei suoi sforzi anche il collega del tesoro, perchè spero di potere con una razionale economia trovare qualche altro cospite sui fondi già assegnati al ministero dei lavori pubblici nel bilancio consolidato in 60 milioni

per la parte straordinaria, onde dare ulteriori mezzi per la costruzione di quelle ferrovie.

Vengo ora a quelle osservazioni che meglio riguardano il ministro dei lavori pubblici, perchè contemplano le questioni particolari delle singole linee.

Innanzitutto rispondo agli onorevoli senatori Cavalli e Roux per la linea Aulla-Lucca.

Vi è stato un equivoco in quelle popolazioni. Esse hanno supposto due cose insussistenti. Credettero in primo luogo che questa legge non contempli la Aulla-Lucca e quindi trascuri lo adempimento delle promesse fatte nel 1902. Credettero in secondo luogo che il ministro dei lavori pubblici nell'altro ramo del Parlamento avesse assolutamente dissipata la persuasione, che essi si erano fatta, di avere presto questa linea.

Le mie dichiarazioni al Senato chiariranno, io spero, completamente questo equivoco. Mettiamo il problema nei suoi precisi termini, e voglio metterlo nei suoi precisi termini perchè si parla sempre dell'Aulla-Lucca. Ora, signori, non si tratta della intiera Aulla-Lucca. La legge del 1902, a cui vuoi dare esecuzione, stabilisce che si costruiscano i due tronchi da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e da Aulla a Monzone. Ora il primo tronco è di 22 chilometri, il secondo è di 18 chilometri mentre l'intiera linea da Aulla a Lucca sarebbe di 71 chilometri: se ne costruirebbero quindi soltanto 40.

Perciò nell'altro ramo del Parlamento ho fatto osservare appunto che, quando saranno costruiti questi due tronchi, mancando il tronco centrale, nascerà il desiderio in quelle popolazioni di avere anche la costruzione di questo tronco: e questa mia dichiarazione ha forse fatto credere che io volessi mettere degli ostacoli alla concessione dei due tronchi previsti dalla legge del 1902, mentre questo era ben lontano dal mio pensiero. Avvertivo solo, ripeto, per precisione di termini, che non si tratta ora di costruire immediatamente tutta la Aulla-Lucca, ma soltanto i due tronchi previsti dalla legge del 1902.

In secondo luogo non è vero che il progetto di legge trascuri la Aulla-Lucca; infatti se noi prendiamo il progetto di legge che sta innanzi a voi, onorevoli senatori, all'articolo 6, lettera e si prevede « la costruzione diretta da parte dello Stato delle altre ferrovie complementari indicate

dalla legge del 4 dicembre 1902, le quali al 30 giugno 1906 non fossero state concesse a società o ditte private». Quindi allorquando non si facesse la concessione dei due tronchi della Aulla-Lucca entro il 30 giugno 1906, a termini di questa legge sorgerebbe l'obbligo della costruzione diretta da parte dello Stato. Ora una simile dichiarazione non si trovava punto nella legge del 1902 e quindi ecco che la posizione della Aulla-Lucca non è peggiorata, ma migliorata in grazia di questo disegno di legge; perchè se fra un anno quei due tronchi non saranno concessi, dovrà lo Stato provvedere esso con la costruzione diretta. Quelle popolazioni non hanno quindi ragione di lamentarsi d'una dimenticanza che non esiste nel progetto di legge.

Ma aggiungo un'altra circostanza che ho rilevata alla Camera e che non so perchè non sia pervenuta agli orecchi di quelle popolazioni o perchè abbiano mostrato di ignorarla. Davanti al Governo sta la domanda, e una domanda seria, di concessione di questi due tronchi. Questa domanda fu completamente istruita da parte del Ministero dei lavori pubblici per la parte che la riguarda; fu mandata al Ministero del tesoro il quale a sua volta ha fatto la completa istruzione della materia.

Siccome il Ministero del tesoro ha fatto qualche osservazione sopra quanto era stato proposto dal Ministero dei lavori pubblici, così la pratica dal Ministero del tesoro è ritornata al Ministero dei lavori pubblici; e se le molte e gravissime occupazioni di ordine legislativo e amministrativo, che ho avuto in quest'ultimo mese, me lo avessero permesso, avrei sottoposto a speciale studio le osservazioni che sono venute dal Ministero del tesoro, il quale ha esaminata veramente con molta ponderazione la domanda, come era stata esaminata con molta ponderazione già da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Quindi questa materia si trova in istato di avanzata istruzione ed io spero che potrò dedicare i primi riposi miei delle vacanze parlamentari appunto ad esaminare nuovamente la pratica, e con quello spirito di conciliazione che ci anima, col desiderio che abbiamo di soddisfare gli interessi di quelle popolazioni, io credo che il ministro dei lavori pubblici e il ministro del tesoro finiranno col mettersi d'ac-

cerdo nelle loro proposte e così noi potremo fare questa concessione forse prima che si inizi la costruzione delle altre linee che sono contemplate dalla legge del 1902 e dal presente disegno di legge.

Si vede proprio che le parole con cui l'egregio senatore Cavalli stigmatizzava quelle inconsulte agitazioni, parole alle quali fece eco il senatore Casana, hanno un saldo fondamento non soltanto nell'ordine generale, ma anche nell'ordine speciale, perchè quelle agitazioni sono ingiuste non soltanto come mezzo per influire sulle deliberazioni del Governo, ma anche perchè nel caso specifico il Governo è animato dalla migliore volontà di soddisfare i desideri di quelle popolazioni.

Io spero che queste dichiarazioni varranno a soddisfare l'onorevole senatore Cavalli e l'onorevole senatore Roux e che varcando questa aula saranno aralde di pace presso le popolazioni della Garfagnana.

Altra agitazione ci è stata rivelata dall'onorevole senatore Massabò, ed anche qui dovuta ad un equivoco aggravato dal non aver potuto leggere, come egli ha benissimo avvertito, i resoconti parlamentari che riproducono per intero quanto ho detto nell'altro ramo del Parlamento.

L'onor. Berio nell'altro ramo del Parlamento ha fatto un discorso veramente eloquente e pieno di sostanza relativamente alla ferrovia che dovrebbe, partendo da Ceva, arrivare ad Oneglia, e così mettere in comunicazione, quasi diretta, il porto di Oneglia e il porto di Porto Maurizio con la città di Torino. Ed io allora dissi in Parlamento: ecco una ragione importantissima che deve richiamare l'attenzione del Governo sopra questa linea: si tratterebbe di creare una nuova congiunzione, quasi diretta, fra quei porti liguri e la grande città piemontese. Ma l'onor. Berio aggiunse poi anche un'altra considerazione che mi fece molta impressione. Egli disse: badate, oggi-giorno la linea che muore ad Ormea è passiva appunto perchè non ha la continuazione fino alla spiaggia ligure; se voi costruite la continuazione fra Ceva ed Oneglia e Porto Maurizio, l'aumento del traffico la renderà tutta attiva, e quindi ecco che la spesa che farete per questa linea sarà compensata dall'aumento del traffico.

Inoltre questa nuova comunicazione tra To-

rino ed il futuro grande porto che si progetta comune fra le due città di Oneglia e Porto Maurizio, farà sì che le merci arrivino in maggiore quantità in questo porto, e l'aumento delle tasse di ancoraggio e delle altre tasse portuarie sarà un altro provento che gioverà al Governo per compensarlo della spesa per la costruzione di questa linea.

In seguito a queste considerazioni io feci nell'altro ramo del Parlamento questa testuale dichiarazione: « L'argomentazione dell'onorevole Berio ha fatto molta impressione sull'animo mio, ma io dirò che mi pare che questo sia proprio uno di quei casi tipici da regolarsi con legge speciale. A me non pare che, date le particolari condizioni in cui si presenta questa linea, noi la dobbiamo conglobare nel progetto delle complementari rendendolo ancora più complicato. Si tratta di un problema che si presenta con un carattere particolare e che quindi dovrà dar luogo ad una speciale soluzione legislativa. Quindi pregherei l'onorevole Berio a non insistere per ottenere ulteriori mie dichiarazioni, poichè credo che egli debba essere contento allorchando io gli dico che mi sembra che quella linea si presenti in condizioni tali da poter dar luogo a studi particolari per uno speciale progetto di legge ».

Mi pare che questa dichiarazione non dovesse punto essere considerata come tale da togliere qualsiasi speranza a quelle popolazioni. Io ho creduto opportuno di rinnovarla in questo alto Consesso, e spero che l'onorevole senatore Massabò si farà interprete di essa presso quelle popolazioni, raccomandando loro la calma e dicendo che le parole del Governo non giustificano punto la loro agitazione.

L'onorevole senatore Massabò ha anche sollevato una questione generale rispetto alle sovvenzioni chilometriche. Ora anch'io nell'ordine teorico sono della sua opinione. Le sovvenzioni chilometriche debbono essere fissate linea per linea; per alcune linee è sufficiente una minima sovvenzione chilometrica, per altre ne è necessaria una grande. Quindi sembra assurdo stabilire delle norme fisse.

Ma la legislazione italiana ha seguito tutt'altro cammino. Ella sa che progressivamente le varie leggi hanno aumentate queste sovvenzioni; da L. 1000 si è passati a 3000, poi a 5000, poi a 6000, ed ora a 7500 col presente

disegno di legge. Quindi, qualunque sieno le mie convezioni teoriche, non posso mutare il sistema che ormai la consuetudine legislativa ha consacrato in Italia. Quindi, pur associandomi teoricamente all'osservazione del senatore Massabò, debbo, in pratica, sostenere il sistema finora prevalso nella legislazione italiana.

Io ringrazio poi l'onorevole senatore Casana della sollecitudine, che ha portata nello studio di questo problema; onde ci ha reso anche più facile lo assolvere pure questo compito legislativo. E non ho altro da aggiungere, pronto a quelle ulteriori spiegazioni che gli onorevoli senatori desiderassero chiedermi in ordine alle singole disposizioni del progetto di legge.

CAVALLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVALLI. Io debbo osservare che era stato fatto un elenco, e le nostre popolazioni sono impulsive e suppongono facilmente che l'inclusione delle une serva per l'esclusione delle altre, nè credo di dover spendere molte parole per dimostrare l'attendibilità di questa impressione popolare; constato il fatto. Ho pensato e penso che convenga assolutamente la costruzione di tutta la linea Aulla-Lucca, della quale alcuni tronchi già sono costruiti e sono produttivi. In quelle regioni sono sorte delle industrie per circa dieci milioni, le quali purtroppo ora vanno scomparendo dalla Garfagnana e dalla Lunigiana.

Io prendo atto ben volentieri delle parole pronunciate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale in breve tempo ha dimostrato tanta solerzia e tanto amore per la cosa pubblica, e non dubito punto della sua onesta parola, parola che servirà a tranquillare le nostre popolazioni.

Non dissi che della condizione attuale di cose sia responsabile questo Ministero; è colpa di varie circostanze e delle condizioni nostre finanziarie; ma ripeto, a modo di esempio, che prima della Verona-Poggiorusco, prima della Solimbergo-Gemona, dovrebbe essere costruita la Aulla-Lucca.

Prima della costruzione della direttissima Roma-Napoli, accontentiamo tante dimenticate o meno fortunate popolazioni ed avremo realmente soddisfatto l'interesse d'Italia.

Concludo ripetendo di buon grado la dichia-

razione di prendere atto delle parole del ministro, che appartiene ad una amministrazione della quale non solo sono amico, ma che gode tutta la mia fiducia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro del tesoro.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Il mio collega dei lavori pubblici, pur premettendo che non intendeva di entrare nel campo finanziario, ha già fatto una dichiarazione molto importante, che risponde, almeno in parte, alle osservazioni esposte da alcuni senatori sul lato finanziario del progetto in discussione.

Egli ha rilevato che il presente disegno di legge conferma, per le costruzioni ferroviarie, gli impegni delle leggi precedenti e non ne reca di nuovi: per le spese da farsi subito, si provvede senza imporre nuovi carichi al bilancio, prendendo i mezzi negli stessi fondi a disposizione del ministro dei lavori pubblici, nel bilancio già approvato; e riguardo all'avvenire, ha soggiunto il mio collega che altri mezzi si potranno attingere, per le ulteriori spese, dal fondo complessivo dei 60 milioni che formano la consueta dotazione del bilancio dei lavori pubblici, per la parte straordinaria. Ma è tuttavia mio dovere di aggiungere qualche cosa, per dissipare quei dubbi, che fossero sorti nell'animo dei più studiosi, e per rispondere alle domande che mi furono cortesemente rivolte dagli onorevoli senatori Levi e Di Camporeale e dal relatore dell'Ufficio centrale.

È per me assai gradita la curiosità più che legittima da loro espressa intorno alla questione finanziaria, poichè in questo campo dubbi non ci debbono essere, e sempre convien dire le cose come sono, nella loro schietta verità. Qui non valgono le frasi, e come meglio giova parlare col linguaggio più preciso che è quello delle cifre, io colgo volentieri l'occasione per annunziare al Senato, con pochissime cifre, il risultato dell'esercizio 1904-1905, che s'è chiuso pochi giorni or sono. La nostra contabilità è così bene ordinata che ci permette di fare, a cinque giorni di distanza, il riassunto dell'anno finanziario. Si intende però che questo riassunto è per cifre approssimative, non è il conto completo, particolareggiato e preciso di tutta l'azienda attiva e passiva, ma rappresenta con molta approssimazione il risultato delle riscossioni per le entrate principali e la eccedenza

di queste in confronto delle spese. Qualche variazione potrà sopravvenire, sia per le entrate secondarie che non sono qui computate, sia per qualche economia attendibile nei bilanci dei singoli Ministeri, ma per tali variazioni potrà verificarsi un miglioramento, non certo un peggioramento. Ed ecco il riassunto, approssimativo ma sicuro.

Il Senato, quando approvò l'assestamento del bilancio 1904-1905, egregiamente illustrato da una relazione del senatore Finali, ha avuto sott'occhio, quale risultato del bilancio assestato, un avanzo di 39 milioni e mezzo in cifra tonda, al quale si doveva però contrapporre l'ammontare di tutte le spese non comprese nel bilancio di assestamento e conseguenti a leggi votate o che si stavano per votare, o ad altri provvedimenti in corso.

L'effetto di codeste leggi o provvedimenti in corso ha portato un aumento di spese di 43 milioni; ma, fortunatamente, le entrate hanno dato 50 milioni e mezzo in più dell'esercizio precedente; dei quali 50 milioni e mezzo, soltanto 15 e mezzo erano stati computati nel bilancio di assestamento. Quindi, riassumendo, ai 39 milioni e mezzo sono da aggiungere 35 milioni, che porterebbero l'avanzo a 74 milioni e mezzo, dai quali detraendo 43 milioni, ammontare complessivo di tutte quante le leggi, disegni di legge e provvedimenti in corso, si ha ancora un avanzo di 31,100,000 lire.

Nella uscita maggiore della prevista per 43 milioni di lire, giova avvertirlo, sono comprese delle spese che veramente all'esercizio non appartengono, ma migliorano il patrimonio. Per esempio, vi sono 5 milioni pagati al Governo francese per l'estinzione di un antico debito oneroso.

Sono poi anche meritevoli di nota i diversi titoli delle altre nuove spese: vi è un milione per il fondo di riserva per le spese obbligatorie, onde evitare le eccedenze nel consuntivo; vi è un milione, o quasi, per le nuove monete di nichelio e bronzo, in esecuzione della legge testè discussa dal Senato; 3,300,000 lire vanno a maggiori spese per vincite al lotto (cospite meno proficuo in questo esercizio, anche perchè, finendo esso in venerdì, manca la riscossione di una settimana); 1,800,000 sono per l'istruzione pubblica; 3,800,000 per l'interno; 1,000,000 per le poste e telegrafi; 12 milioni alla guerra, ed

8 milioni alla marina. In complesso, ripeto, sono 43 milioni di maggiore uscita, che tuttavia lascia un avanzo netto di 31 milioni di lire.

Tutto questo ho creduto utile di dire per rispondere nel modo più chiaro e preciso ad alcune frasi dette dal senatore Levi, che avrebbero potuto mettere qualche nube sulla situazione finanziaria attuale, che è davvero ottima.

Veniamo ora al punto che si riferisce più direttamente alla questione, alle spese per le costruzioni ferroviarie. Qui io devo rivolgermi specialmente al relatore dell'Ufficio centrale, poichè importa assai di dissipare un equivoco, che mi pare vi sia nella relazione, presentata con tanta sollecitudine e diligenza dall'onorevole senatore Casana. A chi legga questa relazione può sembrare che ci sia una profonda differenza tra il disegno di legge che sta ora avanti al Senato e quello che era stato prima presentato dal Governo. Così si afferma nella relazione stessa, a pagina 2, anzi, vi si aggiunge che: il Governo, d'accordo colla Commissione della Camera, abbandonò le disposizioni colle quali confidava di condurre alla attuazione delle ferrovie complementari, promuovendo la istituzione di una Società, a somiglianza di quanto si fece con buon frutto nel Belgio. E si conchiude:

« Il disegno di legge riformato è invece ispirato al concetto che alle ferrovie, delle quali ripetutamente si occupò il Parlamento, debba senz'altro provvedere lo Stato ».

Ora qui c'è un equivoco, che importa dissipare; la differenza profonda che l'onorevole senatore Casana ha immaginato, non sussiste affatto; non c'è differenza fra il concetto ispiratore del disegno di legge del Ministero precedente e quello del progetto che sta ora avanti al Senato; il Ministero attuale è nello stesso ordine di idee di preferire e favorire, ovunque è possibile, la costruzione delle strade ferrate mediante concessione all'industria privata.

Nella relazione dell'onorevole Tedesco avanti l'altro ramo del Parlamento è messo in chiaro come la soppressione dei primi cinque articoli del disegno di legge precedente non implichi affatto la rinuncia o l'abbandono del principio ispiratore di quegli articoli. Ivi si dice (a pagina 2) che è unanime il desiderio di veder sorgere una Società che s'incarichi della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie complemen-

tari; ivi si legge che tale concetto « fu accolto dalle più vive simpatie della Commissione e dal nuovo Ministero, concordi nel considerare il novello istituto come uno degli strumenti più efficaci per eseguire le nuove costruzioni ferroviarie ».

Poi si soggiunge il perchè si sia creduto più opportuno di non insistere ora per l'approvazione di quei cinque articoli, che furono piuttosto rinviati che soppressi. E d'altronde, il Senato avrà già avvertito come essi si riferivano ad una ipotesi, che poteva cadere nel vuoto, ad una Società di là da venire; e contenevano disposizioni che, all'atto pratico, potevano risultare meno adatte o superflue.

A molte obiezioni si presta il metodo di dare prescrizioni e disposizioni per una Società incognita, per una Società avvenire; esse, pure essendo ispirate al fine di agevolare il sorgere della Società, potevano in effetto porre degli ostacoli. E già, all'articolo primo, si osservava essere inutile dare al Governo la facoltà di approvare la costituzione di una Società che si fosse costituita allo scopo di costruire e di esercitare ferrovie, mentre, secondo la legge comune, nemmeno ci sarebbe bisogno dell'approvazione governativa. E poi si notava che le prescrizioni e le limitazioni che si ponevano ai patti sociali e al modo di dividere gli utili e di nominare gli amministratori; e così via, potevano costituire vincoli meno adatti o tali da rendere meno agevole il sorgere della Società che tutti desideriamo. Sia per queste ragioni, sia per altre di opportunità e di urgenza, quelle proposte furono per ora messe in disparte, ma senza alcun disfavore al concetto ond'erano ispirate.

Tutto questo mi premeva di chiarire, in conformità a quanto è stato dichiarato formalmente dal mio collega dei lavori pubblici, nell'altro ramo del Parlamento e a quanto è stato chiaramente detto e scritto dal relatore alla Camera dei deputati. Mi è parso non inutile ripeterlo, poichè chi ha letto la relazione, sotto altri aspetti pregevolissima, del senatore Casana, deve aver provato una impressione affatto diversa da quella che corrisponde veramente ai principii che sono stati ammessi dal Governo, e che lo hanno guidato ad accettare questo progetto di legge.

Tanto più mi sembrano importanti e dove-

rose queste osservazioni, in quanto si comprende come esse siano connesse con la questione finanziaria.

Se le costruzioni di tutte le strade ferrate attese nelle provincie del Regno dovessero essere fatte direttamente dallo Stato, certamente ne verrebbe alla finanza un aggravio assai notevole; ma se invece, come speriamo e ci auguriamo, si potranno fare mediante concessioni all'industria privata, il carico della spesa potrà andare suddiviso e diluito in un lungo numero di anni, sotto forma di sovvenzioni, come già si fece in passato, e si conterrà in quei limiti nei quali il mio collega dei lavori pubblici ha già dichiarato di poter trovare mezzi sufficienti negli stessi fondi a sua disposizione, nella parte straordinaria del suo bilancio. D'altronde, io devo soggiungere che in aiuto a questa tesi e ai principi professati dal Ministero, viene poi la stessa relazione del senatore Casana, che io ringrazio vivamente, perchè nella chiusa, con poche parole, ma molto chiare ed incisive, ha riassunto i pregi di questo progetto di legge, accennando in quanti modi esso procuri di seguire e dare effetto al concetto fondamentale di agevolare le costruzioni per opera dell'industria privata.

In varii modi si cerca di ottenere questo scopo, e invero: si specifica meglio che anche nella concessione di ferrovie alla industria privata non viene meno l'obbligo dei contributi degli enti locali; si limita la facoltà del riscatto da parte dello Stato, ai primi due anni soltanto, dopo il compimento, per le ferrovie a sezione normale e che si annodino a quelle già esercitate dallo Stato; si chiarisce la facoltà nelle Società o imprese assuntrici della costruzione o dell'esercizio di strade ferrate, di emettere obbligazioni in corrispondenza delle sovvenzioni o annualità a carico dello Stato; si concedono notevoli agevolazioni fiscali anche a favore della costituzione di Società nuove per l'industria ferroviaria; e finalmente (questo è assai notevole), si riportano in questo disegno di legge disposizioni che già furono onorate dai suffragi del Senato, in occasione di un altro disegno per la riforma della legge organica dei lavori pubblici del 1865, e così si rendono minori o più lievi i vincoli e le spese che oggi rendono gravosa la costruzione e meno economico l'esercizio delle ferrovie secondarie.

Io mi limito a queste poche osservazioni. Chiedo scusa agli oratori che mi hanno preceduto e all'onor. relatore dell'Ufficio centrale se, per il desiderio di non intrattenere soverchiamente in quest'ora il Senato, ho risposto così alla buona, troppo di fretta e non completamente alle autorevoli considerazioni e alle cortesi domande a me rivolte. Io spero che le mie modeste parole possano avere qualche valore per persuadere anche meglio il Senato che questo disegno di legge non è immeritevole della sua approvazione.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche nell'altro ramo del Parlamento si è parlato di quel famoso elenco che ha richiamato qui l'attenzione del senatore Cavalli. L'onorevole relatore del progetto dell'altro ramo del Parlamento però ha dichiarato che si trattava di un elenco fatto da lui a titolo d'informazione statistica, e quindi privo di valore ufficiale. Questo intendevo dichiarare per dissipare una prevenzione anche sopra questo punto.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro per l'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Desidero dire qualche parola in risposta ai senatori Cavalli, Massabò e Roux, che hanno portato in quest'Aula il lamento di alcune popolazioni.

È già stato avvertito come solo un equivoco abbia potuto dare non legittima causa a certe agitazioni, che del resto sono state universalmente condannate. Ma io voglio aggiungere qualche altra cosa per mostrare che vi è anche un equivoco più grande, poichè in sostanza si è creduto che con questa legge si intenda risolvere il problema ferroviario in modo definitivo. Si è voluto credere o dare ad intendere, come ha accennato il senatore Cavalli, che la inclusione di quelle date linee escludesse tutte le altre...

CAVALLI. Si è interpretato proprio così.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ed è questo il grave equivoco; mentre ciò non è esatto.

Non solo il problema ferroviario non si è voluto risolvere con le disposizioni di questo

disegno di legge, ma il Governo ritiene che tale problema in Italia sia molto lontano dalla sua definizione.

Citerò alcune cifre statistiche dalle quali si rileva che non siamo neppure a metà strada: L'Italia ha 15 o 16,000 chilometri di ferrovia; la Francia ne ha 45,000, la Germania 53,000, l'Austria, senza la rete ungherese e quella dei Balcani ne ha 20,000; 7000 ne ha il piccolo Belgio e 4000 la Svizzera.

Voi vedete, o signori, che noi abbiamo ancora molto cammino da percorrere, e quando potremo soddisfare quelli che oggi si lamentano, altri resteranno ancora malcontenti.

Un altro errore contribuisce a fuorviare i giudizi. Si crede che le ferrovie italiane sieno state costruite secondo un piano generale prestabilito, mentre ciò non è punto vero. Le vicende storiche, tra le quali importa ricordare il cambiamento della Capitale, da Torino a Firenze, e da Firenze a Roma, le correnti commerciali, i bisogni di alcuni grandi centri industriali, il maggior o minor sviluppo economico, ed infine, confessiamolo pure, in certi dati momenti le condizioni politiche, (*si ride*) hanno contribuito ad affrettare la costruzione di queste o quelle ferrovie e lasciarne indietro altre. Questa è la verità.

Io però dichiaro, o signori, che mai come ora il criterio direttivo del Governo è stato spoglio ed immune da influenze politiche. Noi intendiamo soltanto di provvedere, come è dovere nostro, nei limiti del possibile, ai bisogni più urgenti delle popolazioni, ed all'incremento dei nostri traffici.

Sarebbe inutile che io dicessi al Senato le ragioni per le quali la legge attuale ha i limiti che ha. Ripeto ancora una volta che noi abbiamo trovato questa legge e che per ragioni finanziarie e politiche non abbiamo creduto opportuno di darle una maggiore estensione. Noi dovremo quindi, e speriamo a non lontana scadenza, ripensare a quello che ancora ci resta a fare, non appena l'erario avrà nuovi mezzi da destinare alle costruzioni ferroviarie. Ed il Senato può essere ben certo che le speranze di coloro che ingiustamente si credono dimenticati, non saranno deluse. (*Approvazioni*).

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Breve risposta io devo

all'onorevole ministro del tesoro. Egli fu molto cortese verso il relatore dell'Ufficio centrale, e prendo questa occasione per ringraziar lui e l'onorevole ministro dei lavori pubblici per le benevoli parole a me rivolte. A lui devo però osservare che, se la frase della relazione, cui egli accennò, riuscì forse assoluta più di quella che, avendo maggior tempo a limare la relazione, si sarebbe potuto adottare, essa però non è lontana dal vero. Sta di fatto che dal primitivo progetto al secondo si sono introdotte due variazioni molto radicali: innanzi tutto l'abbandono del concetto di quelle Società che avrebbero potuto promuovere la costruzione di molte fra le complementari; poi la modificazione dell'art. 6, nuovo rispetto al primitivo art. 12. Quest'ultimo diceva: « Il Governo provvederà, mediante appalti, alla costruzione della ferrovia Poggio Rusco-Verona e di quelle altre linee complementari considerate nella legge del 1902, che il ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio, ecc., riconosca necessario per le condizioni del servizio o del traffico di aggregare alla rete principale », e così pure per le ferrovie della Basilicata ammetteva e lasciava tempo alla possibilità che vi provvedesse l'industria privata, mentre ora l'articolo 6 enumera tassativamente tutte queste linee alle quali deve provvedersi dal Governo « mediante appalto a misura e a prezzo fatto ». L'osservazione è così fondata, che nel nuovo progetto è sorta la necessità dell'art. 12 che prima non esisteva. Esso dice:

« Entro il 30 giugno 1906 sarà provveduto con legge speciale ai mezzi occorrenti per accelerare l'esecuzione delle ferrovie indicate nell'articolo 6 della presente legge ».

Ma se questo ho detto per il desiderio legittimo che non possa rimanere nel Senato l'impressione che nella relazione, quando anche affrettata, si sia detta cosa meno che esatta, mi affretto a constatare con la maggiore soddisfazione che l'onorevole ministro del tesoro ha dato al Senato la miglior risposta alle osservazioni fatte dall'onor. Di Camporeale e dal relatore a nome dell'Ufficio centrale, quando portò la lieta novella che l'esercizio si chiude con un avanzo di 31 milioni. È il miglior saluto che l'onor. ministro del tesoro potesse dare al Senato prima che questo interrompa i suoi lavori. (*Approvazioni*).

LEGISLATURA XXII — 1ª SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 LUGLIO 1905

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Gli articoli 4 e 5 (capoverso) della legge 4 dicembre 1902, n. 506, sono modificati nei seguenti termini:

Articolo 4. « Le sovvenzioni dello Stato « decorreranno, per ogni tronco di ferrovia, « dal giorno in cui, con la autorizzazione del « Governo, ne avrà luogo la apertura al- « l'esercizio secondo il piano stabilito negli « atti di concessione. La lunghezza di ogni « tronco, agli effetti della applicazione delle « sovvenzioni medesime, sarà misurata sul- « l'asse del binario di corsa e computata fra « gli assi dei fabbricati viaggiatori delle sta- « zioni estreme, qualora siavi innesto con altre « linee, ovvero fino alla estremità dei binari di « servizio nelle stazioni capolinea ».

Articolo 5 (capoverso). « Invece resta « fermo l'obbligo dei rispettivi contributi nella « misura ed alle condizioni stabilite dalla legge « 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª); a carico « delle provincie traversate od interessate alla « costruzione delle linee e dei tronchi a se- « zione normale, quando la costruzione sia ese- « guita dallo Stato, ferme le vigenti disposi- « zioni riguardanti le offerte degli enti stessi « per le ferrovie da concedersi all'industria pri- « vata ».

(Approvato).

Art. 2.

La inclusione, negli atti di concessione, della riserva per il riscatto entro due anni dal com- pimento della costruzione delle linee comple- mentari stabilita nell'art. 12 della legge 4 di- cembre 1902, n. 506, sarà limitata a quelle linee a sezione normale che a giudizio del Go- verno possano in seguito essere utilmente ag- giunte ad una rete di ferrovie di proprietà dello Stato.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo potrà autorizzare le Società con- cessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti

dell'art. 171 del Codice di commercio, obbliga- zioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche.

La garanzia però non potrà essere data che sulla parte delle sovvenzioni relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, dovendo la residua parte rima- nere disponibile per le previste passività del- l'esercizio.

(Approvato).

Art. 4.

Gli atti relativi alla formazione e alla modi- ficazione dello Statuto e alla costituzione del capitale delle Società costituite o che si costi- tuiscano per concessioni di ferrovie complemen- tary di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e per le ferrovie della Basilicata designate nella legge 31 marzo 1904, n. 140, saranno soggetti alla tassa fissa di una lira.

(Approvato).

Art. 5.

Alla ferrovia complementare da Cento a S. Pietro in Casale, indicata nella tabella B annessa alla legge 20 luglio 1888, num. 5550 (serie 3ª), è sostituita, agli effetti della legge 4 dicembre 1902, n. 506, e della presente legge, la ferrovia da Cento a Ferrara.

(Approvato).

Art. 6.

Il Governo provvederà, mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione:

a) del tronco da Spilimbergo a Gemona;
b) del tronco da Poggio Rusco a Verona;
c) delle ferrovie Pietrafitta-Rogliano, La- gonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, a se- zione ridotta, e Cosenza-Paola a sezione nor- male;

d) delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Bella-Ai- done;

e) delle altre ferrovie complementari indi- cate nella legge 4 dicembre 1902, n. 506, e di quelle indicate nella legge 31 marzo 1904, n. 140, le quali al 30 giugno 1906 non fos- sero state concesse a Società o ditte private.

Le linee Borgo San Donnino-Gaiano, Monza- Besana-Oggiono e Cento-Ferrara e quelle altre

che fossero indicate dagli Enti, interessati potranno essere concesse all'industria privata anche posteriormente al 30 giugno 1906.

Entro otto mesi dalla pubblicazione della presente legge, le ferrovie a sezione ridotta di cui nella lettera c) e quelle indicate nella lettera d) potranno essere concesse all'industria privata secondo le disposizioni della legge 4 dicembre 1902, n. 506, e del seguente art. 9.

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI. In quest'aula c'è un nostro onorevole collega il quale merita di essere annoverato fra i più operosi promotori della linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo; e al banco dei ministri siede l'uomo il quale meglio di ogni altro rappresenta il pensiero e l'anima del ministro che iscrisse questa linea tra quelle che si dovevano costruire, e che furono comprese nella legge del 1879.

Io che parlo, partecipando, come ogni italiano, all'interessamento naturale che desta Urbino, la patria di Raffaello, la città che fu per due secoli una delle sedi gloriose della civiltà italiana, la quale ha il più bel palazzo del Rinascimento italiano, avendo avuto la fortuna anch'io di trovarmi in quei banchi come ministro dei lavori pubblici, credetti mio dovere, e lo feci con gran trasporto, di obbedire ad una promessa ripetutamente fatta dalle leggi, di dare esecuzione a quella linea; persuaso di arrestare la decadenza, e rialzare le sorti della illustre città.

Siccome mi trovava stretto di fondi, e la linea constava di tre tronchi, mentre io avevo soltanto i fondi per due, mi appigliai ad un partito il quale mi pare che sia oggi stato vagheggiato e lodato dall'onor. ministro dei lavori pubblici. Appaltare i due tronchi estremi, per i quali esistevano i fondi, pensando che quando fossero costruiti questi, si provvederebbe da qualcuno a costruire il tronco di mezzo.

Ora, anche fra quelle popolazioni, si è sparsa la voce eccitata e diffusa da partiti diversi, che sia abbandonata quella linea, che deve prolungarsi da Urbino pel Montefeltro a Sant'Angelo, il che non credo sia vero. Credo anzi che quella ferrovia abbia in qualche modo fatto un passo di più verso l'esecuzione; poichè se non prendo errore, è compresa nella lettera e) dell'art. 6

di questo disegno di legge, ossia fra quelle linee complementari considerate da leggi precedenti e in questa non nominate, alle quali si dovrebbe provvedere dal Governo, quando dentro un dato termine non si potesse trovar modo di concederle all'industria privata.

Naturalmente l'impegno del Governo è subordinato ai mezzi finanziari che l'erario possa avere. Auguriamoci che prospere siano le condizioni della finanza; e tanto più presto questa, come altre promesse fatte alle popolazioni italiane, potrà essere soddisfatta.

Ma poichè io non ho sufficiente autorità, sarei grato all'onor. ministro dei lavori pubblici e all'onor. Presidente del Consiglio se potessero dichiarare su questo punto il loro pensiero, poichè credo che le loro dichiarazioni persuaderanno quelle popolazioni a confidare nella sollecitudine, nella equità e nella giustizia del Governo. (*Approvazioni*).

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. L'autorità del senatore Finali è così alta che era quasi inutile una mia dichiarazione, ma poichè egli cortesemente l'ha provocata, dichiaro che le sue osservazioni sono state esattissime.

Con questo progetto di legge noi facciamo fare un passo innanzi anche alla costruzione delle linee Sant'Arcangelo-Urbino e Fano-Santa Barbara: cito le due linee che si devono costruire in quella zona, a cui ha alluso l'onorevole senatore. Quelle linee attualmente sono contemplate dall'art. 7 della legge 4 dicembre 1902; resteranno in questa condizione per un anno, e cioè fino al 30 giugno del 1906, se al 30 giugno del 1906 non saranno concesse all'industria privata, entreranno nel novero di quelle linee di cui lo Stato deve assumere la costruzione diretta.

Vede quindi il senatore Finali che di queste linee si tien conto nel progetto e si agevola il componimento, e spero che sarà soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. In aggiunta alle parole del ministro dei lavori pubblici, dirò che per quella

naturale deferenza che i ministri sogliono avere per il Presidente del Consiglio, io spero che egli vorrà pensare a questa linea prima che alle altre. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, pongo ai voti l'articolo 6; coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.
(Approvato).

Art. 7.

Per la costruzione delle ferrovie indicate alle lettere a), b), c), d), del precedente articolo è autorizzata la spesa complessiva di lire 108 milioni; e le somme occorrenti negli esercizi 1905-906, 1906-907 e 1907-908 saranno stanziata nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici in conformità alla tabella A annessa alla presente legge.

Fino a che non sia emanata la legge di cui al seguente art. 12, gl' impegni relativi al pagamento di lavori appaltati per un importo superiore agli indicati stanziamenti saranno presi, con decorrenza dall'esercizio 1908-909, sulle somme già assegnate a ciascuna delle dette linee, a titolo di sovvenzioni chilometriche, dalla legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Alle spese di costruzione, per conto dello Stato, delle ferrovie indicate nella lettera e) del precedente articolo, che non siano state concesse all'industria privata, sarà provveduto con le somme rispettivamente assegnate a titolo di sovvenzioni chilometriche dalle leggi 4 dicembre 1902, n. 506, e 31 marzo 1904, n. 140; i pagamenti potranno essere effettuati mediante annualità in un tempo superiore alla durata dei lavori.

(Approvato).

Art. 8.

Per le ferrovie complementari di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, le somme da destinare annualmente al pagamento dei lavori saranno iscritte nel bilancio dei lavori pubblici entro i limiti di lire 60,000,000 assegnati alla parte straordinaria.

Per le ferrovie di cui alla legge 31 marzo 1904, n. 140, tali somme saranno iscritte nel bilancio della spesa del Ministero del tesoro.

Per le sovvenzioni da accordare a Società o ditte private per l'eventuale esercizio delle

ferrovie costruite direttamente dallo Stato nei modi indicati nel precedente articolo 6, sarà provveduto con leggi speciali.

(Approvato).

Art. 9.

Nel caso che si applichi la disposizione dell'ultimo capoverso del precedente articolo 6, la concessione alla industria privata delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, alle condizioni stabilite dalla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e della presente legge, potrà essere fatta in base al progetto proposto dalla Commissione istituita con Regio decreto 20 luglio 1901, e completato per le linee Assoro (Bivio Assoro-Leonforte)-Valguarnera-Piazza Armerina, e Bivio Greci-Bivona-Prizzi-Lercara e per le diramazioni Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia-Aidone.

Le modalità di costruzione e di esercizio saranno stabilite con opportuni miglioramenti, in relazione a quelle della ferrovia Corleone-San Carlo, con lo scartamento di metri 0.95 tra le rotaie.

La sovvenzione massima di lire 8500 per chilometro e per anni 70 non potrà essere accordata che alle seguenti condizioni:

a) ribasso non inferiore al 25 per cento sui prezzi delle tariffe medie in vigore sulla rete delle strade ferrate della Sicilia;

b) speciali facilitazioni per il trasporto degli operai e dei lavoratori dei campi;

c) compartecipazione dello Stato ai prodotti dell'esercizio eccedenti il limite che, a' sensi dell'art. 3 della citata legge 4 dicembre 1902, sarà stabilito nell'atto di concessione.

(Approvato).

Art. 10.

Dalle somme assegnate per il fondo di riserva al n. 13 della tabella E annessa alla legge 30 giugno 1903, n. 293, il Governo è autorizzato a prelevare a favore della costruzione delle ferrovie complementari di cui all'art. 6, lettere a), b), c), d) della presente legge, le seguenti somme:

Esercizio 1905-906	L. 2,000,000
Id. 1906-907	> 2,000,000
Id. 1907-908	> 2,000,000
	<u>L. 6,000,000</u>

(Approvato).

Art. 11.

Col 1° luglio 1905, sui residui dell'esercizio 1904-905 pei fondi assegnati ai capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici descritti nella tabella B annessa alla presente legge, il Governo è pure autorizzato a prelevare la somma di lire 6,000,000 per le spese di costruzione delle ferrovie complementari di cui al precedente articolo 6, lettere a), b), c), d).

(Approvato).

Art. 12.

Entro il 30 giugno 1906 sarà provveduto con legge speciale ai mezzi occorrenti per accelerare l'esecuzione delle ferrovie indicate nell'articolo 6 della presente legge.

(Approvato).

Art. 13.

Il massimo della sovvenzione chilometrica stabilito dalla prima parte dell'articolo 1 della legge 30 aprile 1899, n. 168, potrà essere portato fino a lire 7500 in favore di quelle ferrovie che

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

b) ovvero richiedano una spesa debitamente accertata di costruzione superiore a lire 150,000 per chilometro,

e inoltre siano destinate a congiungere i capoluoghi di provincia, i capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto fra di loro o con quelli di provincia; o a collegare comuni, la cui complessiva popolazione superi i 100,000 abitanti; o ad unire due linee litoranee del Regno o linee importanti internazionali.

Nella legge annuale per l'approvazione dello stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro sarà stabilito l'importo massimo complessivo delle sovvenzioni per ferrovie, non comprese fra le complementari, da concedersi nell'anno in base alla legge 30 aprile 1899, n. 168, ed al presente articolo.

(Approvato)

Art. 14.

Qualora entro il 31 dicembre 1907 non sia stata ancora concessa all'industria privata la

ferrovia Cosenza-Cotrone per la Sila, a sezione ridotta, il fondo silano, di cui all'articolo 14 della legge 25 maggio 1876, n. 3124, sarà devoluto allo Stato per la costruzione diretta di essa linea cui sarà provveduto con apposita legge.

(Approvato).

Art. 15.

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, s'intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti, e si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei rispetti tecnici ed economici.

E abrogato l'art. 8 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Riguardo all'art. 15 e all'art. 16 è opportuno che piaccia all'onorevole ministro dei lavori pubblici di dare qualche assicurazione all'Ufficio centrale e al Senato.

Gli egregi senatori avranno notato che l'articolo 15 corrisponde all'art. 3 del disegno di legge 23 bis, stato approvato dal Senato il 20 giugno, ed ora innanzi all'altro ramo del Par-

lamento. La sola differenza tra l'art. 3 di quella legge e l'art. 15 di questo disegno di legge sta nella prima parte, in cui si accennava alla distinzione delle ferrovie principali e delle ferrovie secondarie e che naturalmente non aveva qui ragione di essere ripetuta. Se il Presidente me lo permette, parlerei anche dell'art. 16. L'art. 16 è pure la riproduzione quasi integrale di un articolo di quello stesso disegno di legge, cioè dell'art. 2, colla variazione della soppressione dell'ultimo inciso, il quale imponeva ai concessionari delle ferrovie sovvenzionate l'obbligo di sottomettere al Ministero dei lavori pubblici i conti del costo della costruzione, e coll'aggiunta in più dell'abrogazione dell'articolo 8 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Mi affretto a dire che dal momento che si è creduto conveniente e necessario, per ragioni che si connettono all'esercizio di Stato, iniziato al 1° luglio, di introdurre anche in questo disegno di legge le disposizioni che già erano nell'altro precedente, quei tagli ed aggiunte riuscivano opportuni: e così anche l'abrogazione dell'art. 8 della legge 4 dicembre 1902, inquantochè quell'articolo parla della facoltà di estendere le sovvenzioni anche ai tratti di ferrovie, che, per eccezione, in quella legge si ammetteva potessero occupare sedi stradali ordinarie. Evidentemente, dacchè fu invece estesa la sovvenzione chilometrica a tutte le ferrovie, e queste furono ammesse anche su sedi stradali ordinarie, ne viene per conseguenza la legittimità e la necessità di questa abrogazione. Date queste spiegazioni agli egregi senatori, perchè erano spiegazioni di dettaglio, che non avevamo creduto di dover introdurre nella relazione, devo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, a nome dell'Ufficio centrale, una preghiera. Evidentemente il Senato, che ha votato quelle disposizioni nel precedente disegno di legge, le voterà di nuovo ora, nonostante le poche modificazioni di quest'altro progetto; ne consegue per altro che l'onorevole ministro dovrà provvedere poi per escludere l'anomalia che identiche disposizioni si trovino parzialmente riprodotte in due leggi distinte.

Questo è un bisogno immediato; ma vi è un'altra considerazione a fare di ordine più elevato. In materia di legiferazione ferroviaria, essa dà occasione a chi ha l'onore di parlare di ricordare l'invito che già il Senato, con

un ordine del giorno speciale, proposto dalla Commissione del progetto di legge 23 bis, rivolse al Governo; cioè che si provveda alla sistemazione di tutte le disposizioni legislative d'indole ferroviaria. Questo bisogno diventa tanto maggiore ora inquantochè sono sopravvenute queste due leggi, stralciate tutte e due da altri progetti.

Per tutte le consultazioni che si devono fare in materia ferroviaria, ci troviamo nella spiacevole condizione di una grande quantità di leggi ferroviarie (e l'elenco che precede alla relazione dell'Ufficio centrale prova quanto siano numerose), le quali assieme alle disposizioni per l'attuazione di determinate linee e per promuovere lo sviluppo di ferrovie in genere, hanno intercalate delle disposizioni generali organiche; coll'aggravante che queste sono andate variando, talvolta contraddicendosi, e sempre col bisogno di essere fra loro collegate in modo conveniente.

Quindi, a nome dell'Ufficio centrale, rivolgo viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè voglia studiare la questione del come si possa portare un po' di ordine in tutta questa legiferazione ferroviaria.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*.
Domando di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Il progetto di legge che è stato approvato dal Senato il 20 giugno 1905, fu da me presentato alla Camera nella seduta del 23 giugno, ed io avrei vivamente desiderato che questo progetto fosse discusso ed approvato dalla Camera, perchè lo credo veramente di molta importanza, e di grandissima utilità. Sventuratamente le condizioni in cui si è trovato il lavoro legislativo nell'altro ramo del Parlamento non hanno permesso che la Commissione, a cui era stato affidato lo studio di questo progetto di legge, presentasse la relazione onde si rendesse possibile la discussione di esso.

Allora io ho cominciato dal profittare della circostanza che si discuteva il progetto di legge sulle complementari per farvi inserire i due articoli così opportunamente ricordati dal senatore Casana. Così ho salvato subito una parte considerevole di quel progetto, quella cioè riferentesi al poter dare la sovvenzione chilometrica anche alle ferrovie che vengono costruite sopra sede stradale. È mio proposito (se sarò

ancora a questo posto alla riapertura dei lavori parlamentari) insistere perchè la Camera approvi il progetto di legge elaborato con tanta diligenza del Senato, progetto che è opera, più che del Ministero, dell'Ufficio centrale del Senato, di cui è stato relatore il senatore Casana.

Se questo progetto di legge, sarà, come spero, approvato dalla Camera, avremo fatto un primo passo in quel lavoro legislativo di coordinare tutte le disposizioni delle vigenti leggi relative alle strade ferrate. E io mi propongo di mantenere la promessa fatta al Senato, cioè di profittare del mirabile lavoro compiuto dall'Ufficio centrale, non affidando a nuove Commissioni lo studio di quell'argomento, ma prendendo da quel lavoro tutto ciò che è necessario per fare il testo unico di quelle disposizioni legislative. Quindi i due articoli inseriti nel progetto ora in discussione sono una prima garanzia che la Camera approverà il progetto di legge già approvato dal Senato, e perciò ho voluto che in questa legge venissero riprodotti letteralmente omettendo solo quel pochissimo che era superfluo. Quando la Camera avrà approvato il progetto di legge, e spero che lo approverà integralmente, mi propongo di venire avanti al Senato col progetto del testo unico e allora il voto opportunamente manifestato dal senatore Casana, sarà interamente soddisfatto.

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *relatore*. Ho chiesto di parlare soltanto per ringraziare l'onorevole ministro per l'accoglienza fatta all'invito dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 15.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 16.

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto

al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senza altro in proprietà dell'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo capoverso di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del Genio civile della provincia, ed in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'art. 260 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato F).

In tal caso l'importo delle relative note sarà riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

(Approvato).

Art. 17.

Sono mantenute in vigore dal 1° luglio 1905 sino al 30 giugno 1908 le disposizioni attualmente vigenti per l'esercizio economico su linee comprese nella rete delle ferrovie dello Stato ed in quella delle strade ferrate meridionali.

(Approvato).

TABELLA A.

Num. d'ordine	L I N E E	Spesa autorizzata	Somme da stanziare negli esercizi finanziari		
			1905-906	1906-907	1907-908
1	Spilimburgo-Gemona	10,000,000	300,000	900,000	—
2	Poggio Rusco-Verona	14,000,000	500,000	1,300,000	—
8	Ferrovie Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Castrovillari, Spezzano-Albanese e Cosenza-Paola	32,000,000	1,000,000	2,000,000	1,000,000
4	Ferrovie complementari della Sicilia	52,000,000	1,000,000	3,000,000	1,000,000
		108,000,000	2,800,000	7,200,000	2,000,000

(Approvato).

TABELLA B.

Esercizio
1904-905

- Cap. n. 340. Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785.
- » 355. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale.
 - » 364. Somma di riserva per aumenti di liquidazione, per transazione di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono, nonchè per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria.
 - » 715. Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula con le Convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n. 5550.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà ora votato a scrutinio segreto, insieme agli altri approvati nella seduta di oggi.

Prima però di passare alla votazione a scrutinio segreto, debbo rivolgere al Senato una preghiera. Onde evitare un tedio ai miei colleghi, di radunarsi, cioè, per la sola presentazione del disegno di legge sulle liquidazioni ferroviarie, cui ha ieri accennato il Presidente

del Consiglio, prego il Senato di autorizzarmi a ricevere direttamente dal Governo il disegno di legge stesso e trasmetterlo alla Commissione di finanze.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. Mi auguro che i signori senatori, non mancheranno a questa convocazione, trattandosi di cosa urgente.

Se non si fanno osservazioni in contrario, così resterà stabilito.

Saluto al Presidente.

FINALI. Sebbene l'onor. Presidente del Consiglio ci abbia dato l'annuncio di doverci convocare fra non molto tempo, io credo che il Senato non possa oggi per fine a quella che chiamerò Sessione ordinaria dei lavori parlamentari, senza indirizzare un saluto all'onorevole nostro Presidente ed esprimergli i sentimenti grati dell'animo nostro verso lui che con lo zelo, l'assiduità, la sapienza, nel dirigere le nostre sedute, ha mostrato in grado eminente quelle qualità che per molti anni lo tennero alla cima della magistratura giudiziaria. (*Applausi*).

Non aggiungo altre parole, poichè tra non molto tempo avremo il piacere di rivederlo fra noi, e di vederlo il primo fra tutti, duce nell'adempimento dei nostri doveri. (*Applausi vivissimi e prolungati*).

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prima che il nostro Ecc.mo Presidente prenda la parola, per ringraziare, suppongo, il senatore Finali di essersi fatto interprete dei sentimenti di affetto e di ossequio dell'assemblea, io con grande compiacenza mi associo alle parole del senatore Finali, ed esprimo la profonda gratitudine che il Governo professa al Presidente del Senato per il sapiente impulso da lui dato ai lavori dell'Alta Assemblea.

E desidero che il Presidente Ecc.mo gradisca questa testimonianza di ammirazione e di riconoscenza, che non è vana formalità, ma parte dal profondo dell'animo nostro. (*Benissimo - Applausi*).

PRESIDENTE. (*Si alza, tutti i senatori ed i ministri lo imitano*). Io ringrazio col cuore commosso l'onor. senatore Finali e l'onorevole Presidente del Consiglio delle così benevole e gentili parole a mio riguardo, così benevolmente e gentilmente appoggiate dagli altri colleghi.

Veramente io sento di non meritarme, ma, però, accetto con gioia il sentimento da cui esse partono, sentimento di affetto che io ricambio con affetto certamente non minore, perchè questo è per me una forza preziosa nell'adempimento dei miei doveri. (*Approvazioni vivissime*).

In questo adempimento non posso portare da parte mia che la buona volontà; ma sono io che ringrazio il Senato per lo zelo costante, sapiente, indefesso, mercè il quale fu reso possibile, in tempo relativamente breve il disbrigo di una mole di lavoro non indifferente, e ringrazio altresì i nostri bravi impiegati della solerte loro cooperazione. (*Bene*).

A prescindere dall'affastellamento, inevitabile in tutti i Parlamenti, che ebbe luogo in questi ultimi giorni, ho visto con soddisfazione che, in generale, la discussione dei disegni di legge ha potuto compiersi con sufficiente larghezza, e che alcuni di essi furono dal Governo presentati al Senato prima che alla Camera dei deputati, del che gli rendo vivissime grazie. Forte, onorevoli colleghi, della vostra benevolenza, forte della sapiente vostra attività, io farò tutto da parte mia, unendo ai vostri i miei modesti sforzi, per cooperare con voi a mantenere il Senato a quella altezza serena, da cui solamente esso può compiere efficacemente l'opera moderatrice, ed equilibrante, che è propria del principio Monarchico, di cui il Senato è principale rappresentante nel nostro congegno costituzionale; senza che questa azione scemi per nulla quella fiamma sacra che ha creato l'Italia (*bene*) quella fiamma, che al disotto della canizie che in flora, più o meno, il capo di una gran parte di noi, arde viva nei nostri petti, come il fuoco dell'Etna sotto le nevi che ne coprono le cime. (*Approvazioni*).

È con questi sentimenti che io vi auguro, egregi colleghi, ottime vacanze, e che a nome del Senato mando l'omaggio di un riverente ed affettuoso saluto a Sua Maestà il Re (*applausi*) alla graziosa Regina, alla diletta loro prole, che è sorriso della loro Casa e guarentigia dell'avvenire per la unità della Patria (*Applausi vivissimi e prolungati*).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge testè approvati per alzata e seduta.

Prego l'onorevole 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 di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Approvazione delle convenzioni:

1. Per la proroga della concessione dell'esercizio delle strade ferrate Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Thiene-Schio di proprietà dello Stato:

2. Per l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane:

Senatori votanti	82
Favorevoli	74
Contrari	8

Il Senato approva.

Sostituzione di rendita 3.50 per cento netto alla rendita 5 per cento a disposizione della Cassa dei depositi e prestiti, per il servizio di alcuni debiti redimibili:

Senatori votanti	82
Favorevoli	72
Contrari	10

Il Senato approva.

Modificazione alla tariffa postale:

Senatori votanti	82
Favorevoli	71
Contrari	11

Il Senato approva.

Modificazioni alla legge 5 aprile 1903, n. 127, per l'impianto in Italia di una stazione radio-telegrafica ultrapotente sistema Marconi:

Senatori votanti	82
Favorevoli	72
Contrari	10

Il Senato approva.

Modificazioni alla tabella organica del personale di IV categoria (quadro primo) dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi:

Senatori votanti	81
Favorevoli	69
Contrari	12

Il Senato approva.

Provvedimenti per la conservazione del catasto urbano e di quelli antichi dei terreni:

Senatori votanti	82
Favorevoli	75
Contrari	7

Il Senato approva.

Modificazione alla tabella n. 14, degli ufficiali del corpo veterinario militare, del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, n. 525, modificato con legge 7 luglio 1901, n. 285, 21 luglio 1902, n. 303, 2 giugno 1904, n. 216 e 3 luglio 1904, n. 300:

Senatori votanti	82
Favorevoli	73
Contrari	9

Il Senato approva.

Riordinamento della circolazione delle monete di bronzo e di nichelio:

Senatori votanti	82
Favorevoli	77
Contrari	5

Il Senato approva.

Protezione delle invenzioni industriali e dei modelli e disegni che figurano nelle esposizioni:

Senatori votanti	82
Favorevoli	72
Contrari	10

Il Senato approva.

Per la costruzione di un nuovo carcere giudiziario a Napoli:

LEGISLATURA XIII — 1^a SESSIONE 1904-905 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 LUGLIO 1905

Senatori votanti	82
Favorevoli	75
Contrari	7

Il Senato approva.

Provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari:

Senatori votanti	82
Favorevoli	68
Contrari	14

Il Senato approva.

PRESIDENTE. Avverto che il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 18.45).

Licenziato per la stampa l 12 luglio 1905 (ore 20).

F. DE LUCA

Direttore dell'Ufficio del Resoconti delle sedute pubbliche.