

CXXXVI

1^a TORNATA DI VENERDI 29 MAGGIO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE BONACCI

INDICE.

Disegni di legge (Discussione):	<i>Pag.</i> 4875
Porto di Licata	4875
Oratori:	
CHIARADIA, <i>relatore</i>	4876-79-80-84
COLOMBO, <i>ministro del tesoro</i>	4878-80-84-85
FILI-ASTOLFONE	4877-79-80-85
MAZZA	4882-83
MURATORI	4884
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	4876
RUBINI	4880-81-82-84
Compimento di ferrovie	4879-80-83-85
4886	
Oratori:	
ACCINNI	4886
COLOMBO, <i>ministro del tesoro</i>	4893
FERRUCCI	4897
FORTUNATO	4887
MAZZA	4886-88-90
MURATORI	4892
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	4888-92
RAVA, <i>relatore</i>	4887-91-98
SACCHETTI	4890
SAPORITO	4886-89
SANGUINETTI	4891
VISCHI	4890

La seduta comincia alle 10.

Borgatta, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di mercoledì 27 corrente, che è approvato.

652

Discussione del disegno di legge: Esecuzione di opere complementari nel porto di Licata.

Presidente. Nell'ordine del giorno è iscritta la discussione del disegno di legge: Esecuzione di opere complementari nel porto di Licata.

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dichiarare se consenta che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione.

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici*. Prego la Camera di consentire che la discussione si apra sul disegno di legge del Ministero.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge del Ministero.

Borgatta, *segretario*, legge. (Vedi *Stampato* N. 196).

Presidente. È aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. La cedo al relatore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Chiaradia, relatore. La domanda che l'onorevole presidente della Camera ha rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici prova che è nel perfetto diritto del ministro di scegliere per base della discussione vuoi il disegno di legge del Ministero, vuoi quello della Commissione.

Però a me, come relatore della Giunta generale del bilancio, pare che, nel caso in cui il ministro dichiari che preferisce che la discussione si apra sul suo disegno di legge, sarebbe anche bene che dicesse le ragioni della sua preferenza; altrimenti la Commissione si trova in una condizione imbarazzante, ignorando in che consista la divergenza tra di essa e il Ministero.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Io mi sono valso di un diritto incontestabile e non mai contestato, invitando la Camera a discutere sul disegno di legge proposto dal Ministero.

La conseguenza della mia dichiarazione è questa: che le modificazioni proposte dalla Commissione del bilancio, se mantenute, debbono essere considerate come emendamenti alla proposta ministeriale.

Ma io desidero fare un'osservazione e una dichiarazione alla Commissione del bilancio, verso la quale debbo usare ogni riguardo per l'opera efficace che essa presta al Governo nell'esame dei bilanci e delle leggi ad essi attinenti.

L'osservazione è questa: che, imputandosi la spesa per queste opere ad un fondo di spese impreviste, vi sarebbe contraddizione nei termini, se la legge determinasse gli stanziamenti anno per anno, perchè il fondo imprevisto in tanto rimane col carattere d'imprevisto, in quanto non sia determinata la entità della spesa che debba far carico ad esso esercizio per esercizio.

Io ritengo, e questa è la mia dichiarazione, che i lavori si svolgeranno nelle proporzioni indicate nell'emendamento proposto dalla Commissione. È probabile, cioè, che nel 1896-97 si possano spendere 100,000 lire e nei successivi esercizi i lavori si svolgano secondo le somme previste dalla Commissione, e aggiungo che curerò l'effettuazione di questa ipotesi. Ma, ripeto io non potrei con-

sentire che, sopra un fondo di spese impreviste s'iscrivano somme precise, determinate, esercizio per esercizio, perchè vi si oppone la natura del fondo intitolato *fondo imprevisto*.

Quindi prego la Commissione di consentire che nella legge non siano determinati gli stanziamenti annuali della spesa di cui si tratta.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Chiaradia, relatore. Ringrazio il ministro dei lavori pubblici della dichiarazione fatta; giacchè la mia parola tendeva semplicemente a conoscere da lui la ragione per la quale non accettava il disegno di legge della Commissione.

Debbo però giustificare l'opera della Commissione del bilancio, osservando che il fondo sul quale si assegnano coteste spese fu dichiarato bensì imprevisto dalla legge del 1889, ma che man mano che si venivano a stabilire le opere nuove, alle quali quel fondo doveva essere adibito, veniva a cessare in esso la qualità d'imprevisto; di maniera che per le opere al porto di Licata si sarebbe dovuto provvedere come per le altre opere portuali, per le quali la spesa viene appunto ripartita nella sua specifica entità nei varî esercizi in cui dev'essere erogata.

Vi era una ragione di più per determinare in questo caso la rateazione della spesa. Per queste opere devono concorrere anche gli enti interessati.

Ora io domando al Ministero se non era giusto che la Commissione del bilancio, vedendo che gli enti interessati devono concorrere con un *pro-rata* prestabilito, disponesse che nella legge fossero fissati i diversi stanziamenti annuali, affinchè gli enti interessati sapessero in che misura debbano versare il loro contributo.

Del resto, dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici cortesemente ha consentito a tenere per norma quella stessa rateazione che noi avremmo proposto nel nostro emendamento, io non ho che a dichiararmi soddisfatto e ad accettare in nome della Giunta generale del bilancio che la discussione segua sul disegno di legge del Ministero.

Presidente. Dunque la Commissione rinunzia all'emendamento?

Chiaradia, relatore. Vi rinunzia prendendo atto delle dichiarazioni del ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Onorevoli colleghi, finalmente oggi mi è concessa la soddisfazione di vedere questo disegno di legge, per il quale io fui ingiustamente accusato di trascuranza, non ostante la sollecitudine con la quale l'ho invocato e costantemente seguito con ogni cura, portato alla discussione della Camera.

E debbo ringraziare anzitutto l'onorevole Perazzi, ministro dei lavori pubblici, di avere, col presentarlo, dimostrato che, fra il fare e disfare dei ministri che vanno e che subentrano, si può tuttavia fare affidamento sulla continuità del Governo.

Il suo predecessore, l'onorevole Saracco, lo aveva con ogni cura preparato e l'onorevole Perazzi lo fece suo, e con la diligenza e la lealtà che lo distinguono non esitò a presentarlo alla Camera.

Senonchè può dirsi che non vi sia compiacimento senza qualche rammarico, e l'amarezza mia deriva dalla inesplicabile opposizione del Governo ad accettare l'emendamento della Commissione del bilancio; il quale, senza turbare l'economia della legge, mira solamente ad assicurare la ripartizione della spesa in determinati esercizi.

Nè io, nè la Commissione abbiamo inteso od intendiamo di contestare all'onorevole ministro dei lavori pubblici il diritto di chiedere, come ha fatto, che la discussione si apra sul disegno di legge ministeriale, e molto meno di muovergliene rimprovero; e se egli avesse fatto precedere la sua dichiarazione da quelle che, affine di togliere ogni equivoco, noi ci siamo creduti in dovere di provocare da lui, forse ci saremmo risparmiati anche il tedio di discutere.

Però mi permetteranno, la Camera e l'onorevole ministro, che io faccia una sola osservazione. Mantenendosi la primitiva proposta ministeriale, in noi sarebbe giustificato il dubbio che non venendo assegnati annualmente in bilancio gli stanziamenti, rimanga nell'arbitrio dell'Amministrazione di dare un maggiore o minore impulso allo sviluppo delle opere; perpetuando quella deplorabile incuranza e quel colpevole abbandono cui fino ad ora furono esposti i lavori del porto di Licata.

La necessità della ripartizione s'impone, appunto perchè noi siamo rimasti sette od otto anni coi lavori del porto di Licata sospesi, non solo, ma con un grave litigio le di cui conseguenze sono state assai disastrose.

Ed è bene che la Camera ricordi che da anni abbiamo invano invocato di accertare a chi spettano le responsabilità; responsabilità che sono costate all'erario dello Stato, ed agli Enti morali che concorsero alla spesa, il pagamento di 1,700,000 lire all'Impresa Veneta assuntrice, oltre la rescissione del contratto; rescissione che ha tratto seco la quasi distruzione delle maggiori opere, come l'antemurale e la Diga, nonchè l'interramento del porto, che, rimasto indifeso dai fortunali e dalle mareggiate, che ne rendono pericoloso l'approdo, obbligò il Governo alla spesa annuale di 60 o 70,000 lire per la escavazione necessaria per rendere possibile alle navi l'entrata e la caricazione.

Queste, onorevoli colleghi, furono e sono le ragioni per le quali la Commissione del bilancio insiste perchè vengano determinati gli stanziamenti annuali: perchè, trattandosi di ultimare opere lasciate in abbandono, il completarle sollecitamente si risolve in sostanza nell'economia d'una somma non indifferente; ed io spero, anzi confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il suo collega del tesoro vorranno persuadersi di accedere all'emendamento della Commissione, che, anche contabilmente, è preferibile perchè determina gli assegni per ogni esercizio annuale.

Nè insistendo su di esso pensiamo di fare atto di sfiducia, imperocchè se l'onorevole Perazzi potesse rimanere a quel posto, ne sarei contentissimo, giacchè nella sua persona, nelle sue promesse troverei la maggiore garanzia; ma egli e la Camera comprenderanno senza sforzo, che i ministri passano e la legge resta; ed io, considerando l'avvenire, non posso che riporre fede nella sola legge.

L'onorevole relatore poi ha fatto una giustissima osservazione, quando ha detto che gli enti morali, i quali debbono concorrere nella spesa, anche essi hanno diritto di conoscere il contributo che ogni anno debbono stanziare nei loro bilanci. Se noi lasciamo indeterminate nella legge le assegnazioni annuali, la confusione e la incertezza potranno far sorgere impedimenti e difficoltà che, lungi dall'accelerare, produrranno nuove e dannose

soste le quali ci lascerebbero in balia dello insipiente indirizzo ed arbitrio non solo di qualche capo ma perfino dell'ultimo scribacchino del genio civile; e forse, anzi certamente, non si verrà a capo di nulla.

Ora, poichè come ha dichiarato il Governo, è nella sua mente, che le cose anche per la rateazione della spesa procedano in guisa che la impostazione annuale corrisponda alla ripartizione fatta dalla Giunta generale del bilancio, io vorrei esortare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro di non opporsi all'emendamento della Commissione; e li prego anche nell'interesse stesso dell'Era-rio, imperocchè quanto prima saranno incominciati i lavori e completate le opere, tanto più celeremente il Governo conseguirà in economia la somma non indifferente che deve spendere ogni anno per la conservazione e la manutenzione del porto.

E pare a me che, poichè tutti abbiamo di mira l'interesse dello Stato, per la economia che indubbiamente verrebbe a conseguirne dovremmo senz'altro confidare che gli onorevoli ministri siano per consentire nell'emendamento proposto.

Mi permetto di aggiungere un'altra osservazione, ed avrò finito.

Le opere, come dissi, sono andate sempre deperendo, e saranno maggiormente danneggiate quanto più s'indugierà a provvedere; ormai è questione di giustizia, ed ogni ulteriore remora, apparirebbe come un atto di odiosa denegazione (del quale non solo sul Governo, ma anche sul potere legislativo ricadrebbero le conseguenze) verso una benemerita quanto sventurata città, che nel completamento del porto ripone tutte le sue speranze e dal compimento di esso, pur troppo ritardato, attende in gran parte col risveglio della sua attività economica un rimedio ai mali che, originati da cause diverse, comprimono e soffocano ogni movimento. Molto più che Licata lamenta già il rifiuto del Governo a concederle l'uso di un'acqua demaniale che migliorerebbe notevolmente le sue condizioni igieniche, mentre, pur troppo, in alcuni periodi dell'anno essa è infestata da malattie infettive che fanno strage de' propri abitanti.

Se devo esprimere tutto il pensiero mio, io avrei sperato che il lavoro si potesse iniziare subito e compiere al più tardi in due anni. Ma tutte le mie insistenze al riguardo

si sono infrante contro lo scoglio insormontabile delle finanze.

Ad ogni modo voglio augurarmi che gli onorevoli ministri si ispireranno agli stessi intendimenti di quanti giustamente s'interessano al compimento del porto di Licata, e che finalmente questa legge, che tante legittime speranze è destinata a ravvivare in quella cittadinanza, non abbia a produrre nuove e più dolorose delusioni.

Presidente. Onorevole Fili-Astolfone, Ella intende far suo l'emendamento abbandonato dalla Commissione?

Fili-Astolfone. Non faccio per ora una proposta formale, ed attenderò le spiegazioni dell'onorevole ministro del tesoro, il cui silenzio lascia in me dubbî che mi preme dissipare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Colombo, ministro del tesoro. Non posso che consentire nelle dichiarazioni fatte dal mio collega dei lavori pubblici. Si tratta di lavori che debbono svolgersi a seconda delle relative esigenze tecniche. È probabile che si mantenga il loro svolgimento nelle proporzioni che sarebbero state stabilite nell'emendamento della Commissione; tuttavia non si potrebbe in linea tecnica stabilire *a priori* la cifra esatta della spesa annuale.

Devo poi osservare all'onorevole Fili-Astolfone che il capitolo 283 del bilancio 1896-97, relativo alle spese imprevedute per l'esecuzione di nuovi porti marittimi e lacuali deve avere uno stanziamento proporzionale, non solo a questo lavoro, ma agli altri, cui esso è destinato; sicchè, se nel 1896-97 il capitolo, ammontando a 456,000 lire circa, può contenere la somma di lire 100,000, che sarebbe desiderata dalla Commissione, per gli esercizi successivi non si potrebbe fin d'ora prestabilire la spesa, dovendosi conciliare la esigenza del progresso razionale e sollecito dei lavori, con quelle del capitolo: *Spese imprevedute*.

Dunque, io non posso ora impegnarmi a mantenere rigorosamente gli stanziamenti indicati dalla Commissione; ma assicuro che farò il possibile per uniformarmi ad essi.

Ritengo quindi che la Commissione prenderà atto di queste dichiarazioni che sono chiarissime e consentanee allo spirito dell'emendamento da essa proposto.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Chiaradia, relatore. Mi permetto di fare al ministro del tesoro un'osservazione che potrà condurci ad un accomodamento.

L'osservazione è questa: che egli stesso, nella relazione che precede questo disegno, parlando del fondo degli imprevisti, dice: « ...il quale fondo, calcolati gli impegni già assunti e quelli certi da assumere, offre sui futuri stanziamenti una disponibilità di circa lire 3,850,000 e potrebbe in avvenire essere reintegrato di tutta o parte della indicata spesa di lire 1,735,000 laddove eventuali esigenze di maggiori spese per le opere della città legge autorizzate lo richiedessero. »

Il ministro, dunque, prevede il caso che una parte di questo fondo debba essere reintegrata.

Dopo ciò passo all'emendamento della Commissione, sul quale questa, come ho già detto, vista la opposizione del Ministero, non insiste.

Essa però suggerisce un termine di conciliazione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che, mentre non accetta gli stanziamenti precisi che la Giunta del bilancio aveva proposti, intende che i lavori si compiano nel termine che la Giunta stessa aveva stabilito, cioè in cinque anni.

Or bene, se il Ministero accettasse che all'alinea del primo articolo si dicesse: « Tale spesa da stanziarsi sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici sarà ripartita, secondo il progressivo sviluppo dei lavori, *in cinque esercizi finanziari*, a cominciare dal 1896-97 » potremmo tutti essere di accordo. Esso preciserebbe meglio il suo impegno e la Commissione avrebbe ottenuto lo scopo cui tendeva il suo emendamento, almeno nelle linee generali.

Presidente. Ha facoltà di parlare, per una dichiarazione, l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili Astolfone. Non farò certo alla Camera un discorso, poichè, dopo quello che ho detto, non ne è il caso, e mi limiterò ad una dichiarazione speciale, e dirò personalissima; ed uso il superlativo, perchè non solo essa è doverosa per me, ma è necessaria ne' riguardi del capoluogo del Collegio che mi onoro di rappresentare. Se l'onorevole ministro del tesoro non vuole mantenere gli equivoci deve

accettare la formola conciliativa della Commissione; allora soltanto le giuste diffidenze potrebbero cessare. E, per incoraggiarlo, lo prego di voler considerare che ancora manca il progetto definitivo e particolareggiato dell'opera.

Rivolgo poi un'altra viva, efficace e speciale preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è di far procedere più sollecitamente che gli sarà possibile allo studio del progetto, e lo prego altresì di volerlo affidare, non all'ufficio locale, al quale secondo il mio modo di vedere spetta una parte della responsabilità di quello che accadde coll'impresa Veneta, ma all'ispettorato del Circolo, altrimenti si corre rischio di perdere molto tempo per colpa di coloro, i quali alle nostre premure oppongono la più deplorabile inerzia.

Concludo quindi col pregare la Camera di accogliere benevolmente la proposta conciliativa della Commissione, la quale non turba per niente l'economia della legge, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici di far buon viso alla mia preghiera di far procedere e speditamente alla compilazione del relativo progetto.

Rubini. Domando di parlare.

Presidente. Parli pure.

Rubini. Intendo di fare una semplice raccomandazione.

Nella relazione che precede il disegno di legge, tanto del Governo, come della Commissione, si dice, ed è vero in linea legale, che le opere incompiute del porto di Licata furono eseguite a spese del municipio. Ripeto, che l'affermazione legalmente è vera, ma in realtà chi ha provveduto ai mezzi furono i portatori delle obbligazioni i quali versarono somme di gran lunga maggiori a quelle spese finora, e, da quando si fece l'operazione finanziaria, non ebbero nè interessi, nè capitale.

Certo lo Stato non può intervenire nei rapporti fra il municipio di Licata e i creditori, ma una parola autorevole del Governo sarebbe assai efficace per richiamare quel municipio se non altro a qualche misura compensatrice verso i creditori.

La base dell'operazione finanziaria del municipio di Licata era costituita da una tabella B relativa ai diritti di carico e scarico e di magazzinaggio delle merci che si sarebbero imbarcate o sbarcate nel porto di Licata.

Ora io pregherei il Governo di interporre l'opera sua presso il municipio di Licata, perchè almeno adempia l'obbligo assunto di determinare cotesti diritti di carico e scarico e di magazzinaggio. Certo che i creditori ne avranno ben poco sollievo, ma qualche cosa potranno ottenere, senza pregiudicare le finanze del Comune. Ed ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Colombo, ministro del tesoro. Consento, insieme al mio collega dei lavori pubblici, nel concetto della Commissione, di determinare il numero degli esercizi nei quali le opere dovranno compiersi. Però mi consentiranno gli onorevoli membri della Commissione di osservare che l'esercizio 1896-97 comincia fra un mese, e poichè l'onorevole Fili-Astolfone afferma che fra gli studi del progetto e il compimento dei lavori occorreranno 6 o 7 anni, d'accordo col mio collega dei lavori pubblici, io proporrei che all'articolo 10 si dicesse: « Tale spesa, da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sarà ripartita, secondo il progressivo sviluppo dei lavori, in sei esercizi finanziari a cominciare dal 1896-97. »

Spero che l'onorevole Commissione del bilancio sarà d'accordo con noi su questo punto.

Fili-Astolfone, della Commissione. Purchè il ministro dei lavori pubblici faccia eseguire presto il progetto.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Posso assicurare l'onorevole Fili-Astolfone che dall'amministrazione dei lavori pubblici, finchè ci rimarrò io, si adopererà il massimo impegno a studiare tutti i progetti per la esecuzione dei quali sono già iscritti i fondi in bilancio.

Chiaradia, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Chiaradia, relatore. Dichiaro che la Giunta generale del bilancio accetta l'emendamento proposto dal ministro del tesoro; che si dica cioè che la spesa da stanziarsi sarà ripartita in sei anni anzichè in cinque.

Colombo, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Colombo, ministro del tesoro. L'onorevole Rubini ha chiesto se il Governo intende di raccomandare al comune di Licata che mantenga gli impegni assunti verso i portatori di obbligazioni.

Io non avrei nessuna difficoltà di accogliere la raccomandazione dell'onorevole Rubini; però desidererei che essa venisse formulata in un ordine del giorno, trattandosi di autorizzare l'iniziativa del Governo in un campo che, a rigor di diritto, gli sarebbe precluso.

Rubini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Rubini. Seguirò il consiglio che mi dà l'onorevole ministro del tesoro, e farò pervenire alla Presidenza l'ordine del giorno.

Io non intendeva però di dare tanta importanza alla mia proposta; ma poichè il Governo la accetta, tanto meglio, e spero che la Camera vorrà farle buon viso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Mi riesce veramente strano e doloroso che, ad una semplice raccomandazione dall'onorevole Rubini espressa alla Camera in una forma molto remissiva, l'onorevole ministro del tesoro abbia, con forma insolita nei rappresentanti del potere esecutivo, suggerito addirittura un ordine del giorno, che in verità sarebbe una vera stonatura in questa discussione; non avendo la questione del porto nessuna attinenza coi creditori del Comune di Licata.

E poichè siamo ormai a questo, che dai ministri vengono gli eccitamenti, bisogna che la Camera sappia che pur troppo fra i portatori è penetrata la lue di certi speculatori i quali, avendo incettato gruppi di obbligazioni, costituiscono oggi il coro più assordante, mentre quelli che comprano a giusto prezzo le stesse obbligazioni, benchè non contenti ed hanno ragione, si sono mostrati più equi e pazienti e meno importuni ed esigenti.

Ma dal momento che la voce di certi creditori ha trovato eco qui dentro, è giusto che la Camera sappia la ragione per la quale la città di Licata contrasse un mutuo di cinque milioni.

I due maggiori sbocchi per gli zolfi che

si producono nelle provincie di Girgenti e Caltanissetta sono Porto Empedocle e Licata, anzi quest'ultimo per il rinvilio degli zelfi di Villarosa, Caltanissetta e San Cataldo, si imponeva al primo, sia per maggiore facilità del trasporto, come per le agevolezze, e la tradizionale correntezza che il commercio di Licata faceva ai produttori.

E ciò nondimeno Porto Empedocle fu preferito dallo Stato nella costruzione di un porto che avrebbe ridotto al nulla il commercio e lo sviluppo economico di Licata.

Eppure i rappresentanti politici di allora lasciarono correre, ed i non molesti, ma pacifici elettori del tempo si rassegnarono senza formulare uno di quegli atti d'accusa nei quali oggi così facilmente si sfoga il malumore.

Ma Licata, posposta allora e dimenticata dal Governo, in uno slancio coraggioso volle provvedere essa stessa alla costruzione del suo porto, contrasse un mutuo ed appaltò le opere; però disgraziatamente l'assuntore fallì, e si suicidò lasciando il suo corpo sopra quella gittata dall'antemurale che ancora non si è potuto vedere compiuto.

Il Comune aveva impiegato 3,700,000 lire in quelle opere e, sebbene tardi, persuaso forse dell'ingiustizia commessa, il Governo intervenne, e chiese ed ottenne che Licata rinunziasse ai 3,700,000 lire che aveva speso, ma assumendo l'obbligo di compiere il porto in sei anni. La convenzione fu subito dal comune di Licata accettata, ed il Governo appaltò le opere all'Impresa Veneta; ma questa, anzichè fare onore ai propri impegni, pensò di rifarsi delle perdite muovendo una lite nella quale il Governo, fiaccamente difeso, ebbe la peggio, e le dovette pagare un milione e settecento lire.

E poichè, o signori, questa in breve è la storia dei fatti che concernono Licata, io domando: che ci hanno a vedere qui i portatori delle obbligazioni del mutuo contratto dal comune di Licata? La Camera non può entrare nelle ragioni private per cui le leggi comuni hanno creato giurisdizioni e magistrati; oltrechè sarebbe strano e pericoloso che la Camera si ponesse per una via la quale la trascinerrebbe ove essa non può, nè deve entrare.

Licata, o signori, ha fatto i maggiori sa-

crifici, non ha tralasciato, per fare onore ai proprii impegni, di stanziare nel suo bilancio, anche forzando la sua potenzialità economica, delle vistose somme che creditori inesorabili sono riusciti ad imputare non al capitale, ma agl'interessi; e nessun Parlamento, nessun Governo possono forzare un Comune che, nonostante le sue esaurite risorse, ha fatto quanto gli era umanamente possibile, a fare quello che gli è assolutamente impossibile fare.

Ed è altresì strano che si proponga un ordine del giorno, onde il Comune applichi la promessa tassa quando ancora il porto non è compiuto. Il Governo, invece di provocare moniti, che in nome della città di Licata e dell'autorità tutoria io devo sdegnosamente respingere, dica ai creditori che è pronto ad accogliere la domanda a lui rivolta dal Comune per un prestito con saggio di favore in compenso dei tre milioni e 700 mila lire impiegati nel porto, ed allora il comune di Licata potrà tranquillare interamente i suoi creditori.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Affinchè la Camera sappia bene di che si tratta, a quanto ha detto l'onorevole ministro del tesoro aggiungerò poche parole.

Nel 1880, quando (non avendo il Comune potuto proseguire i lavori del porto di Licata) fu fatta una legge per assegnare nuovi fondi affinchè lo Stato continuasse la costruzione di quel porto, sorsero dubbi circa i diritti che potessero spettare al comune di Licata, in ordine alle opere già costruite nel porto stesso.

Questi dubbi, se pure sussistevano, furono dalla legge risolti, perchè fu disposto di dare facoltà al Governo di esonerare il Comune dal concorso al quale sarebbe stato obbligato per le nuove opere, purchè, con atto regolare, rinunziasse a qualunque diritto suo sulle opere da esso compiute.

Ora quest'atto fu stipulato; e il Comune ha riconosciuto, subentrando lo Stato nella costruzione delle opere, di non aver più alcun diritto sulle opere già costruite.

Quindi il passato rimase per tal modo definito. Ora, la proposta dell'onorevole Rubini, se fosse stata fatta nel 1880, forse, avrebbe potuto allora essere discussa ed esaminata: ma

ormai è intervenuta la legge del 1880 ed è intervenuto questo contratto col Comune; quindi io credo che il ministro dei lavori pubblici nulla abbia a vedere in ordine alla questione sollevata dall'onorevole Rubini.

Presidente. L'onorevole Mazza ha facoltà di parlare.

Mazza. Dirò poche parole; e dichiaro subito che non ho difficoltà di votare il disegno di legge. Senonchè io credo che la Camera debba essere edotta dei precedenti relativi ai lavori del porto di Licata, e debba richiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcuni dati, al fine di rendersi conto della maniera come il pubblico danaro è stato erogato in questo lavoro, il quale, d'altronde, lo ammetto volentieri, sarebbe utile, anzi necessario per quella plaga della Sicilia.

Il municipio di Licata, nel 1871, assunse spese che, evidentemente, erano superiori alle sue forze. Si trattava di costruire un molo che, dal lato di levante, doveva avere, se non prendo errore, una lunghezza di 760 metri, e dal lato di ponente una lunghezza di 190 metri, con un antemurale di 700 metri, ed una banchina fra i due moli.

Il municipio di Licata aveva già speso 3,700,000 lire, quando l'istituto fornitore dei fondi cadde in crisi, e furono sospesi i lavori. Il Comune fu impossibilitato a fare il servizio del prestito, per modo che i sottoscrittori versano in grave angustie, perchè nè di restituzione di capitali, nè di pagamento di interessi mai più si è parlato.

Il Governo opportunamente credè di non lasciare perdere le opere iniziate e i milioni già spesi, e presentò un disegno di legge per compiere i lavori. Da quel disegno di legge, presentato dal ministro Mezzanotte nel 1879, risultò che del molo di levante si erano costruiti solamente 500 metri, e ne rimanevano a costruire 260; che del molo di ponente si erano costruiti 140 metri, e per altri 50 si era arrivati al pelo dell'acqua. La spesa da stanziare, secondo questo disegno di legge, era di 5,000,000 di lire. Ma che cosa accade? La prima volta si domanda al Parlamento appena un terzo di tale somma; e poi, con legge 19 luglio 1880, si chiedono altre lire 2,350,000, e gran parte di questo nuovo stanziamento si eroga per la costruzione della ferrovia e pel trasporto dei materiali. Poi

l'impresa solleva nuove difficoltà; si rescinde il contratto; si ottiene una sentenza arbitrata e l'impresa è remunerata con 900,000 lire.

Il fatto è adunque che sino ad ora è stata spesa pel porto di Licata, fra Stato e Comune, la bella somma di lire 6,950,000; il che è un po' lontano dal preventivo del 1871.

Oggi si chiedono altri denari, e si promette il compimento del lavoro con altre lire 1,735,000. Ma intanto noi non sappiamo a che punto preciso siano i lavori del porto; e anzi ho ragione di credere che, effettivamente, si trovino in condizione peggiorata da quando il Comune consegnò i lavori allo Stato. Quindi occorre che l'onorevole ministro ci dia affidamento sicuro che questa somma che stiamo per votare sarà l'ultima definitiva.

Inoltre osservo all'onorevole ministro che valenti tecnici asseverano che i lavori compiuti nel porto di Licata non giungono ad un importo di un milione e mezzo, mentre si è spesa, ripeto, la somma di 6,950,000 lire.

Domando quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici: non crede egli opportuno di occuparsi personalmente della questione, per modo che sia a lui giustificata questa enorme spesa di 6,950,000 lire, mentre, in sostanza, la somma utile impiegata nei lavori è appena di un milione e mezzo?

A me sembra che l'onorevole ministro debba riserbarsi di fare una scrupolosa inchiesta, affinchè questa ridda di milioni, la posizione dei creditori, anzi, tutta la posizione finanziaria economica e tecnica sia posta in piena luce, e possa la Camera rendersi conto dello stato genuino delle cose.

Detto questo, ove il ministro mi dia affidamento che la somma che oggi richiede sia definitivamente l'ultima, ripeto che darò il mio voto al disegno di legge. Alla somma di 6,950,000 lire si aggiunga pure quest'altra di 1,735,000 lire; ma almeno chiedo di essere assicurato che il porto di Licata si possa finalmente vedere compiuto senza ulteriori sacrifici del paese.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Non potrei altrimenti rispondere all'onorevole Mazza se non dichiarando che le opere che si tratta di fare, sono state esaminate dal Consiglio superiore il quale ha emesso pa-

rere che spendendo ancora 1,735,000 lire, si avrà questo porto costruito secondo il progetto di massima che è stato presentato, e che comprende i due moli e la diga a cui ha accennato l'onorevole Mazza.

Ma i lavori finora fatti quale somma rappresentano? Il municipio di Licata dimostrò a suo tempo di avere speso effettivamente nei lavori lire 3,700,000. Lo Stato vi spese la somma di 3,250,000 lire, ma debbo dire che, disgraziatamente, soltanto un milione e mezzo fu erogato in opere effettive, il resto è andato tutto in liti. È doloroso doverlo dire, molto doloroso, ma è così.

Trattasi ora, ripeto, di compiere i lavori. Il Consiglio superiore ha esaminato il progetto di massima, e ha emesso il parere in base al quale fu formulato il disegno di legge che oggi si discute. È da sperare che, dopo tanti studi e dopo tante meditazioni di corpi tecnici competenti, si possa completare l'opera con la somma che è stata chiesta.

Le indagini circa il passato, quanto al comune, io non avrei la veste per farle, per accertare, cioè, se veramente le opere fatte dal Comune valgano 3,700,000 lire.

Quanto alle opere fatte dal Governo, ho già risposto come stanno le cose.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza.

Mazza. Io ringrazio l'onorevole ministro, perchè colle sue parole ha precisamente confermato ciò che io avevo detto.

E prendo occasione di queste sue dichiarazioni per esprimere un mio concetto d'ordine più generale. L'onorevole ministro, a parte la somma più o meno bene spesa dal comune di Licata di lire 3,700,000, ammette che un milione e mezzo di lire furono utilmente erogate dall'erario dello Stato in lavori effettivi, mentre altri due milioni circa furono divorati dalle liti. L'onorevole ministro dà questa preziosa novella, ma nello stesso tempo non dice altro.

Ora io domando al ministro dei lavori pubblici ciò che ebbi l'onore di domandare, or sono pochi giorni, al ministro della guerra. Quando di simili malversazioni oppure (se non vogliamo parlare di malversazioni) quando di simili atti di mala amministrazione si hanno le prove patenti, come nel caso attuale e come nel caso dei grani di cui parlai l'altro giorno, il Governo non ha l'obbligo morale e legale di provvedere, affinché siano puniti i

violatori delle leggi amministrative e spesso anche delle leggi penali? È deplorabile che ciò non sia.

Voci. Ai voti! Ai voti!

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, la discussione generale s'intenderà chiusa.

(È chiusa).

È pervenuto al banco della Presidenza un ordine del giorno dell'onorevole Rubini: ma, siccome esso non interessa il passaggio alla discussione degli articoli, così ne parleremo dopo. Intanto passiamo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire 1,735,000 per la esecuzione di opere complementari nel porto di Licata, le quali sono dichiarate di pubblica utilità ed obbligatorie agli effetti dell'articolo 13, primo capoverso, del testo unico delle leggi sui porti, spiagge e fari approvato con Regio Decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

« Tale spesa, da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sarà ripartita, secondo il progressivo sviluppo dei lavori, in sei esercizi finanziari a cominciare dal 1896-97, e s'imputerà al fondo degli imprevisti di cui al n. 38 della tabella annessa alla legge 14 luglio 1889, n. 6280, per l'esecuzione di nuove opere marittime e lacuali. »

Rubini. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Rubini. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, opponendosi alla proposta fatta dalla Commissione in questa parte dell'articolo primo, diceva che non vi sarebbe logica se noi stanziassimo una somma indefinita per impegni futuri, sopra un fondo di spese impreviste.

Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi consentirà che non corrisponde perfettamente alla logica nemmeno il determinare una somma complessivamente, suddivisa in vari esercizi, da prendersi da un fondo di spese impreviste.

La dicitura dovrebbe esser questa: si iscrive nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici la tale somma e nei tali esercizi finanziari, sotto la denominazione di spese delle opere complementari del porto di Licata; e di altrettanto si diminuisce il fondo delle spese impreviste.

Questa mi pare dovrebbe essere la locuzione esatta.

Mi son permesso di fare questo richiamo, affinchè non si dica che abbiamo preveduto cose imprevedibili.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Se la formula fosse stata quella indicata dall'onorevole Rubini, probabilmente non avrei fatto l'osservazione che egli ha ricordata. Ma l'articolo era stato emendato in modo diverso; per cui sorgeva nell'animo mio, educato ad applicare la legge di contabilità in tempi preistorici, il dubbio che la formula adottata non fosse la più corretta.

La proposta indicata ora dall'onorevole Rubini è certamente più conforme alla legge di contabilità. Questo è fuori di discussione.

Chiaradia, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Chiaradia, relatore. Io pregherei l'onorevole presidente di voler mettere prima in votazione l'emendamento che alla parola *più* sostituisce la parola *sei*.

Presidente. A me pare che, essendo questa una modificazione concordata fra Ministero e Commissione, basti averla, come ho fatto, annunciata, e mettere in votazione l'articolo così d'accordo emendato.

Chiaradia, relatore. Lo scopo si raggiunge ugualmente, e quindi non ho nulla da opporre.

Presidente. Metto a partito l'articolo primo del quale ho dato lettura, e con la modificazione concordata, fra il ministro e la Giunta.

(È approvato).

« Art. 2. Nei bilanci dell'entrata corrispondenti agli esercizi nei quali sarà stanziata la spesa di cui al precedente articolo, saranno iscritti i contributi dovuti a termini di legge dalle Provincie e dai Comuni interessati nel porto di Licata.

« Il comune di Licata sarà esonerato dal pagamento della sua quota di contributo. »

(È approvato).

Viene ora l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Rubini, del quale do lettura:

« La Camera invita il Governo a interporre i suoi autorevoli uffici presso il comune di Licata allo scopo che sieno da esso mantenuti gl'impegni assunti verso i portatori delle obbligazioni emesse. »

Muratori. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare, onorevole Muratori.

Muratori. Io credo che la Camera debba respingere l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Rubini per una doppia considerazione: una di forma regolamentare, l'altra di sostanza. La prima è che quest'ordine del giorno non ha nulla a che fare con la legge attuale; lo ha già detto chiaramente il ministro dei lavori pubblici e lo hanno accennato anche l'onorevole relatore Chiaradia e l'onorevole Fili-Astolfone. Quindi la proposta dell'onorevole Rubini, per le nostre disposizioni regolamentari, più che un ordine del giorno è una mozione, perchè non concerne in alcun modo la legge che si discute. E le mozioni, per esser messe ai voti, debbono prima percorrere la trafila degli Uffici.

Rispetto alla sostanza, la mozione Rubini deve essere respinta per una ragione assai chiara ed evidente. La Camera non può farsi intermediaria di *buoni uffici* presso il Comune al fine di tutelare interessi privati. La Camera non può esser l'organo degli interessi privati i quali si dibattono non dinanzi ad essa, ma davanti ai tribunali. E siccome noi, colla proposta Rubini, ammetteremmo questo cattivo precedente di portare appunto davanti alla Camera interessi privati, così io prego il Governo e la Camera di voler respingere la proposta medesima.

Presidente. Gli onorevoli ministri che cosa dicono rispetto alla proposta dell'onorevole Rubini?

Colombo, ministro del tesoro. Io credo che, per la forma in cui è presentato, l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, il quale non fa che riprodurre forse in modo più preciso la raccomandazione da lui già fatta al Governo, esorbiti in fatto dall'argomento di cui tratta la legge ora votata nei suoi articoli. È una questione d'ordine generale: e dal punto di vista del mantenimento degli impegni assunti dai Comuni verso privati, l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini può meritare, come ben diceva l'onorevole Muratori, di esser trattato a parte sotto forma di mozione.

È un argomento molto vasto, del quale la questione suscitata dall'onorevole Rubini non rappresenta che un caso particolare. Prego quindi l'onorevole Rubini di accontentarsi delle mie dichiarazioni e di riservarsi di risollevar l'importante questione in altro

momento, e fuori del campo della legge presente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Ricordo alla Camera che, presentando il mio ordine del giorno, non feci che obbedire all'invito rivoltomi dall'onorevole ministro del tesoro. Io mi contentavo di una semplice raccomandazione orale; fu l'onorevole ministro il quale disse: presenti un ordine del giorno.

Ora, l'ordine del giorno è anche meno deciso e meno precisato di quello che non fossero state le mie parole, poichè io lo contenni in termini tali che mi pare impossibile che una Camera possa respingerlo. Si tratta di impegni intorno ai quali non possono sorgere dubbi, poichè vi sono molte sentenze che li hanno riconosciuti.

Muratori. Anche la sentenza deve esaminare la Camera?

Presidente. Non interrompano.

Rubini. Se questi impegni non esistessero, l'ordine del giorno non avrebbe alcun significato. Del resto, tali impegni sono noti poichè il Governo, quando prese in mano la posizione del porto di Licata, sapeva con quali mezzi quel porto era stato fino allora costruito.

Io però non posso far più di quello che ho fatto; e debbo semplicemente dire che qui non sono in giuoco soltanto interessi materiali o individuali, ma si tratta di una questione molto più elevata. Ed è appunto per questa sola considerazione che acconsento a ritirare il mio ordine del giorno, in quanto questa legge è troppo piccina per poterla contenere.

Presidente. Ritira dunque il suo ordine del giorno?

Rubini. Sì.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Colombo, ministro del tesoro. L'onorevole Rubini mi ha quasi fatto un rimprovero, perchè io lo aveva invitato a formulare più chiaramente il suo pensiero.

Io devo dirgli che, nelle circostanze del momento, non avendo compreso bene la portata della sua domanda, ho creduto utile che questa fosse meglio formulata. Ora egli ha ritirato il suo ordine del giorno, dichiarando di voler trattare la questione in una sede più adatta che non sia il disegno di legge in di-

scussione: quindi, ha detto appunto quel che avevo detto io.

La questione è molto grave. Ci sono molti casi in cui gli impegni assunti da Comuni verso privati non furono mantenuti: e credo perciò che la questione meriti di essere trattata in questa Camera.

Il ministro dell'interno è il tutore dei Comuni; ma è anche il tutore di tutti gli interessi che vi si connettono; per conseguenza non esito a dire che la questione sollevata dall'onorevole Rubini è degna di ampia discussione.

E per ciò che, mentre accetto che all'ordine del giorno si surrogli quella dichiarazione che avevo fatta prima, accetto anche il principio che lo ha mosso: vale a dire che l'argomento sia trattato in altra occasione.

Fili-Astolfone, della Commissione. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Fili-Astolfone, della Commissione. Non ho compreso bene la portata delle parole dell'onorevole Rubini, quando disse che la questione è troppo piccina, per potercene occupare qua dentro.

Voci. Disse l'occasione non la questione.

Fili-Astolfone, della Commissione. Accetto la correzione e se verrà l'occasione l'onorevole Rubini mi troverà al mio posto per discutere. Intanto ripeterò a coloro che qui si fanno eco delle ragioni private: non gridate tanto forte contro il comune di Licata il quale, non ostante l'avversa fortuna, le noncuranze e le ingiustizie del Governo che ha preferito la costruzione del porto di Porto Empedocle, sebbene caduta in dissesto non per sua colpa ma per eventi non ad essa imputabili fece finchè potette onore ai propri impegni, e, benchè talvolta compressa e priva di mezzi, pagando un'immane tassa di circolazione e di ricchezza mobile all'erario, mostrò il maggior buon volere anche verso certi portatori le cui pretese non erano forse del tutto legittime.

Ad un Comune così vessato, tartassato, e così immiserito, replico, nessun Parlamento, nessun Governo, e nessun ministro, nessun Governo, nessuna Camera potrebbero imporre più di quello che esso umanamente ha fatto e fa pei suoi creditori, sebbene le sue risorse siano insufficienti a far fronte ai servizi pubblici.

Tagli piuttosto corto il Governo, presenti

una legge di riduzione e liquidazione dei debiti comunali, la Camera lo incoraggi per questa via, e gli onorevoli colleghi che tanto si interessano dei creditori mi stendano la mano e si uniscano piuttosto a me per confortarlo in tale salutare proposito, ed allora solo la questione dei debiti comunali potrà avere una soluzione. Nè Firenze, o signori, nè altri grandi centri trovarono salvezza in altra risorsa che non fosse quella della riduzione dei loro debiti; quindi il Governo rompa gl'indugi, si decida; e seguendo la salutare iniziativa adottata per altre città, si mostri coi fatti più curante così del pubblico come del privato interesse. (*Bene! Bravo! — Fisa — Commenti*).

Presidente. Questo disegno di legge sarà votato, a scrutinio segreto, nella seduta pomeridiana.

Discussione di un disegno di legge per compimento di opere ferroviarie.

Presidente. Procediamo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: « Convenzioni con la Società italiana per le strade ferrate Meridionali e con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per il compimento delle ferrovie Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno-San Severino. »

Si dia lettura del disegno di legge e delle convenzioni annesse.

Borgatta, segretario, legge. (Vedi *Stampato* N. 193-A).

Presidente. La discussione generale intorno a questo disegno di legge è aperta ed ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

Saporito. Non ho chiesto di parlare per discutere sul presente disegno di legge. Mi pare che ieri esso non era all'ordine del giorno per questa mane e non ho quindi pensato di studiarlo.

Voci. Sì, sì: da otto giorni.

Saporito. Debbo piuttosto fare una semplice domanda al ministro dei lavori pubblici: egli con questa legge provvede ad una piccola parte di costruzioni ferroviarie che erano state sospese colla legge del 1892; ma quando vorrà provvedere alle altre costruzioni?

Desidererei che l'onorevole ministro facesse sapere alla Camera quali siano le in-

tenzioni del Governo su questa quistione, e particolarmente quali le sue intenzioni intorno alla ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle.

Sotto il passato Ministero, l'onorevole Saracco aveva aperto trattative per la concessione alla Società Sicula di quella linea. Si disse che le trattative erano giunte a buon punto; che quel Ministero voleva venire in aiuto ai numerosi operai, colpiti dalla crisi zolfifera, con pubblici lavori da più tempo sospesi; ma dopo non si è più sentito parlare dei risultati di queste trattative e pare che il Ministero attuale non voglia occuparsi di questa questione.

Ora, in un momento in cui si vogliono prendere dei provvedimenti per la Sicilia d'ordine non solamente politico ma anche economico, sarebbe regolare che l'isola mia nativa sapesse le intenzioni del Governo intorno ad una questione che l'interessa al disopra di ogni altra e che dovrebbe essere risolta al più presto possibile nel senso di giustizia.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici avrà la cortesia di dirci francamente quali sono queste intenzioni.

Accinni. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Accinni. Nemmeno io sono preparato a questa discussione. Con tutto ciò dichiaro che, ove fossi stato preparato, avrei sostenuto, con la mia povera voce, il disegno di legge che ora viene in discussione.

Intanto mi limito a raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, dal momento che la stazione di Roccasecca diventerebbe più importante come stazione di allacciamento, di trovar modo onde i binari della ferrovia vengano allungati un poco verso Formia, tanto più che si tratta di un progetto di ferrovia già approvato.

Mazza. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Mazza. Ho esaminato con attenzione la convenzione progettata tra la Società per le strade ferrate meridionali ed il Ministero dei lavori pubblici ed ho osservato che in essa mancano due condizioni su cui richiamo l'attenzione della Camera.

In primo luogo nella Convenzione non si parla del patto di riscatto delle linee, mentre nella legge del 1888 esso è perfettamente preveduto; ed io non mi so rendere conto del

perchè questo patto di riscatto qui non sia considerato.

Secondo: in entrambe le Convenzioni, sia con la Mediterranea, sia con le Meridionali, non si parla di penalità o di multe, alle quali potrebbero le Società contraenti andare incontro, ove nel termine stabilito dalla Convenzione i lavori non fossero compiuti; mentre d'altro canto è stabilito, che lo Stato debba pagare la spesa, nel periodo di sei anni. Così nella Convenzione con la Mediterranea sono richiamati gli articoli 15, 16, 17, 18 e 20, della Convenzione del 1883, e non l'articolo 19 che contempla appunto le penalità!

Se è una dimenticanza domando che vi si provveda; se non è tale, domando le ragioni per le quali di queste penalità non si è creduto di tener conto, in una Convenzione di così cospicua importanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fortunato.

Fortunato. Anch'io, al pari dell'onorevole Saporito, voglio rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue intenzioni circa una grave, ormai annosa controversia, che pende tuttora fra lo Stato e la Società per le strade ferrate Meridionali, alla quale lo Stato, con questa nuova, recente Convenzione, regala addirittura i due tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone della linea Isernia-Campobasso.

Dico: regala, perchè, a differenza della Convenzione del 1888, lo Stato ne corrisponde anno per anno alla Società, in tutto e per tutto, i fondi necessari, e poi, a costruzione finita, ne cede ad essa l'esercizio alle condizioni del 1888, salve (ed ecco perchè io non credo che le obiezioni dell'onorevole Mazza abbiano fondamento), salve le modificazioni, dice l'articolo primo, indicate nella presente Convenzione.

Lo Stato paga il danaro occorrente alla costruzione, e, inoltre, concede alla Società la esenzione di ogni tassa, presente e futura. Questo era pure uno dei patti del 1888, ma allora la Società metteva di suo il capitale, oggi non la fa che da semplice appaltatrice. Insomma, a conti fatti, un affare d'oro, un affare veramente munifico e provvidenziale.

Or io mi domando: toccava proprio allo Stato italiano conchiudere una nuova, più larga Convenzione con la Società per le strade ferrate

Meridionali, e quindi procedere, con essa, a nuovi patti, a nuove concessioni, a nuovi benefici, dopo il rifiuto, accampato dalla Società, di dirimere, secondo verità e giustizia, secondo equità e morale, la controversia dell'anno d'indugio per l'apertura all'esercizio del tronco Rionero-Potenza, e quindi delle sovvenzioni distinte per tutte le linee complementari della Convenzione del 1888?

Quell'anno d'indugio, certamente, nulla importa a noi tutti, nulla a me per il primo. Ma molto a me importa, e molto, signori, dee importare a voi tutti, che la Società non ne ottenga il premio di un milione di lire, che a torto essa chiede, franca e sicura, come se quel milione non fosse danaro, e sacro danaro, dei contribuenti italiani!

Io quindi mi rivolgo al senatore Perazzi, fervidamente pregandolo di far salvo ogni diritto dello Stato per il giorno, in cui la questione verrà dinanzi al Collegio degli arbitri; perchè io ritengo fermamente, che nessun Collegio d'arbitri di questo mondo, dovendo pronunciarsi come amichevole compositore, potrà mai concedere alla Società per le strade ferrate Meridionali voto favorevole, dandole, in più del prezzo pattuito, nientemeno che un milione di lire.

Sanguinetti. Lo darà!

Fortunato. Lo darà, ma non io avrò la colpa di tanta noncuranza o, se piace meglio, di tanta impotenza, nella salvaguardia dei propri diritti, da parte dello Stato italiano. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Rava, relatore. Intorno alla questione che ha giustamente sollevata l'onorevole Fortunato, relativa alla linea Rionero-Potenza, il relatore e la Commissione nulla possono rispondere, perchè non era compito loro lo studio di siffatte questioni.

Il compito della Commissione era tassativamente limitato allo esame della concessione di alcuni tronchi di ferrovia da costruirsi per completare le tre linee Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno-San Severino delle leggi del 1879 e 1888. Quindi risponderà all'egregio amico mio l'onorevole ministro dei lavori pubblici con la sua solita competenza ed esattezza.

Quanto alle osservazioni dell'onorevole Mazza mi piace di ripetere ciò che già è scritto nella relazione, vale a dire che questa non è che una nuova pagina aggiunta

alla legge del luglio 1888, una piccola pagina relativa a soli 61 chilometri che completano tre linee da anni in costruzione.

Per le proposte di maggior mole che può riserbare l'avvenire, per rispondere agli impegni assunti e completare il programma delle costruzioni ferroviarie, il relatore ha fatto assai ampie ed esplicite riserve.

I patti del 1888 si intendono tutti applicati; un solo cambiamento importante è introdotto, ma riguarda il sistema di pagamento, fatto in 6 anni *à forfait* e non più in 70 anni con annualità chilometriche: tutte le altre norme sono mantenute.

Dirò di più, per meglio chiarire, che già nella legge del luglio 1888, che amo leggere all'onorevole Mazza, nell'articolo 1° si dice:

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per Decreto Reale alla Società italiana delle strade ferrate meridionali la costruzione e l'esercizio del tronco Isernia-Campobasso, che forma parte della linea Sulmona-Isernia-Campobasso. »

Dunque vede l'onorevole Mazza che questo disegno di legge, non viene a far altro che a mettere in atto quanto la legge anteriore aveva autorizzato il ministro di fare per Decreto Reale. E ricorderò anzi che l'onorevole ministro Saracco ad un deputato interrogante questo aveva detto di voler fare senz'altro, fino dalla seduta del 5 dicembre 1888!

Dunque io credo che l'onorevole Mazza possa essere più che tranquillo in argomento.

E poi, per opere o non iniziate o non eseguite e per danni recati, resterà pur sempre il diritto civile che provvede.

Mazza. Chiedo di parlare per fatto personale.

Rava. Giacchè ho la facoltà di parlare, vorrei pregare l'onorevole ministro di accogliere, con la benevolenza che è solita in lui, le raccomandazioni che la Commissione ha fatto, in ordine ai lavori, alle modalità di esecuzione e al personale impiegato. Di più è ora venuto un dubbio.

L'articolo primo della legge dice « che si concede la costruzione e l'esercizio della ferrovia Isernia-Campobasso. » Ora una parte è già costruita; la concessione per la costruzione è limitata ai tronchi da Boiano a Carpinone mentre per l'esercizio riguarda l'intera linea.

La Commissione molti documenti e spiegazioni ha chiesto durante lo studio del pro-

getto, ed io ringrazio il ministro delle risposte e soprattutto della cortesia, con cui ha sempre accolto le nostre domande. Ma per iscrupolo finale lo pregherei di voler mettere chiaro nell'articolo primo della legge « che si concede la costruzione del tronco Boiano-Carpinone e l'esercizio della ferrovia Isernia-Campobasso, » e ciò per distinguere, con esatta parola, la costruzione dall'esercizio.

Presidente. L'onorevole Mazza ha facoltà di parlare per fatto personale; indichi il suo fatto personale.

Mazza. Il mio fatto personale sta in questo, che l'onorevole Rava voleva assicurarmi che le Convenzioni non sono che un richiamo alla legge del 1888.

Ora prego l'onorevole Rava di tener presente l'articolo 11 della Convenzione fra lo Stato e la Mediterranea.

L'articolo 11 dice così: « Sono estese ai nuovi tronchi di linea le disposizioni degli articoli 15, 16, 17, 18 e 20 della convenzione, approvata con la legge ecc., in quanto non contraddicano alla presente convenzione. »

Chiedo dunque all'onorevole Rava, perchè dell'articolo 19, che è appunto quello relativo alle penalità, debba esser ommesso il richiamo.

Non una parola ho poi udito da parte della Commissione in quanto all'altra mia osservazione sulla mancanza di un patto qualsiasi di riscatto per le linee concesse alle Meridionali, mentre non manca nella Convenzione del 1888.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Comincerò dal rispondere all'onorevole Saporito. Egli desidera di sapere dal ministro dei lavori pubblici che cosa mai egli possa fare in ordine alla esecuzione delle linee ferroviarie non ancora messe in corso di costruzione, e specialmente a riguardo della Castelvetro-Porto Empedocle.

A me, ministro dei lavori pubblici, è doloroso di dover dichiarare alla Camera che finchè rimangono gli stanziamenti nei limiti di 25 milioni e mezzo per costruzioni ferroviarie, non sarà lecito al ministro dei lavori pubblici per il periodo di quattro o cinque anni avvenire di proporre alla Camera alcuna costruzione nuova di ferrovie.

Se il miglioramento finanziario sarà tale da consentire al ministro del tesoro che il fondo per le costruzioni ferroviarie sia negli

anni avvenire aumentato, allora sarà possibile esaminare se qualche nuova linea possa essere messa in costruzione.

Ma ora, nello stato presente dei fondi, per quattro esercizi almeno, non vi sarà alcuna somma disponibile per costruzioni nuove.

Quanto alla Castelvetro-Porto Empedocle, so che il mio illustre predecessore aveva avuto una proposta dalla Società Sicula per intraprenderne la costruzione *à forfait*: ma questa proposta e la controposta del Ministero erano così lontane l'una dall'altra che non fu possibile un accordo. Le trattative fallirono, ed io non ho trovato traccia di queste trattative negli atti del Ministero. So che per la costruzione di questa linea fu domandata una certa somma di milioni e che un'offerta vi fu di una differente somma di milioni.

Si tratta di somma importante; la spesa è calcolata in 55 milioni, giusta il prospetto che sta dinanzi alla Camera; e quindi le trattative debbono essere terminate lì senz'altro. Che cosa posso io fare per l'avvenire? Ciò dipenderà dalle condizioni della finanza. Fino a che abbia le mani legate, cioè fino a che dovrò spendere la somma di soli 25 milioni e mezzo, non ho alcuna possibilità di fare neppure una trattativa per la costruzione di nuove ferrovie.

All'onorevole Accinni prometto di esaminare la questione della stazione di Rocca-secca con tutta benevolenza, e se mi sarà possibile di fare alcuna cosa che possa giovare a questa stazione, la farò con molto piacere.

L'onorevole Fortunato desidera che io dichiarassi alla Camera, che è nel mio pensiero di procurare che siano mantenuti salvi i diritti dello Stato in ordine al milione a cui egli ha accennato. Certo, onorevole Fortunato, procurerò che i diritti dello Stato non siano in alcuna guisa pregiudicati per opera mia, e procurerò che questi diritti debbano valere quanto possano valere.

Fortunato. Lo Stato ha ragione.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Lo debbo ritenere se lo dice l'onorevole Fortunato. Ma nell'animo mio presentemente non vi può essere altra convinzione che questa: procurare che i diritti dello Stato siano tutelati.

L'onorevole Mazza mi propone due questioni. La prima è questa: per quale motivo nella convenzione colla Società delle Meridionali non è contemplato il caso del riscatto.

A questa prima domanda rispondo che l'articolo 1 della convenzione stabilisce che la

concessione è fatta alle condizioni di quella del 1888 nella quale il riscatto è preveduto.

Quanto alle penalità, in caso d'inadempimento degli obblighi assunti dalla Società, provvede la legge comune.

L'onorevole Rava propone un emendamento, che io accetto, poichè la legge riuscirà più chiara col proposto emendamento.

Saporito. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Saporito. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non per la sostanza della sua risposta, ma per la franchezza, con la quale ha manifestato il pensiero del Governo, il quale non vuole procedere alle nuove costruzioni, se prima non si liquideranno le costruzioni già fatte.

Pare che questo sia il pensiero dell'onorevole ministro e dei suoi colleghi del Gabinetto.

Se così è, credo che sia opportuno far rilevare all'onorevole Perazzi, che il pensiero del Governo non è conforme alle deliberazioni del Parlamento. Secondo le deliberazioni del Parlamento, il fondo stabilito per costruzioni dovrebbe comprendere spese di costruzioni ferroviarie da farsi. Intanto, se si leggono i capitoli del bilancio, si trova che questo fondo venne e viene assorbito in gran parte o da spese da pagarsi per transazioni o da pagamenti di debiti per passate costruzioni ferroviarie e via discorrendo. Sono anche comprese in questi capitoli spese riguardanti le Casse per gli aumenti patrimoniali. Questo non era nel pensiero del Parlamento, quando stabiliva la spesa di 180 milioni in 5 anni, per le nuove costruzioni ferroviarie.

Il Parlamento colle sue risoluzioni ha voluto solamente moderare la grossa spesa che si era fatta nel passato per costruzioni ferroviarie e ha voluto limitarla a 40 milioni nei primi anni e a 30 milioni negli anni posteriori, facendola nello stesso tempo rientrare nelle spese effettive da coprirsi con le entrate effettive.

Si può affermare dunque che colla risposta dell'onorevole ministro il Governo pare che non voglia eseguire la legge del Parlamento, come non voglia seriamente occuparsi delle condizioni economiche delle popolazioni delle provincie di Girgenti e di Trapani, che aspettano ancora la costruzione di una ferrovia che da molti anni avrebbe dovuto essere costruita.

Ma oggi, non è il caso d'insistere su questa questione. Lascio che si svolga la discus-

sione sul disegno di legge che abbiamo in esame e mi riservo di ritornare, in altra occasione, a reclamare a favore di una regione i cui diritti mi sembrano gravemente violati.

Mazza. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti.

Sacchetti. L'onorevole ministro, nella prima parte delle sue dichiarazioni, ha fatto considerazioni veramente poco confortanti per ciò che riguarda il compimento del programma ferroviario.

Certo, dopo le sue parole, poca speranza può restare, per molti anni almeno, alle popolazioni le quali attendevano il compimento di questo programma. Sarebbe completamente inutile il fare ora osservazioni a questo riguardo non intendo certo di farle; solamente vorrei dalla cortesia dell'onorevole ministro un chiarimento.

La Commissione, con molta diligenza, ha unito alla sua relazione uno specchio che riguarda la condizione presente dei tronchi di ferrovie che rimangono tuttora da costruire.

In questo specchio trovo la linea di terza categoria Bologna-Verona, della quale è stato costruito il tronco da Bologna a San Felice, in seguito alle anticipazioni fatte dagli enti locali; anticipazioni le quali importavano diritti, che disgraziatamente non hanno potuto avere la loro legittima soddisfazione.

Nella nota posta in calce a questo specchio leggo che dovrebbero esistere ancora residui, per mezzo dei quali si potrebbe eseguire un tronco ulteriore di questa linea che ne porterebbe il capo da San Felice a Poggio Rusco.

Desidererei dall'onorevole ministro questa spiegazione, cioè se questi residui disponibili sussistono ancora, se possono realmente essere erogati per la costruzione di questo tronco e se il Governo ha l'intenzione di procedere all'appalto del tronco San Felice-Poggio-Rusco.

Non ho che questa dichiarazione da chiedere all'onorevole ministro.

Mazza. Ho chiesto di parlare, per fatto personale.

Presidente. Onorevole Mazza, è la terza volta che Ella chiede di parlare in questa discussione. Ha anche esaurito il suo fatto personale.

Mazza. Ma è sorto un nuovo fatto personale, onorevole presidente.

Presidente. Allora lo indichi.

Mazza. Dico all'onorevole ministro: se il patto di riscatto non è necessario perchè la legge dei lavori pubblici vi provvede, perchè di grazia se ne dispone nella convenzione del 1888? Intorno all'articolo 11 ed alla mancata menzione dell'articolo 19 prendo volentieri atto delle dichiarazioni che l'onorevole ministro fa intorno al richiamo della legge del 1888, ma non comprendo perchè l'articolo 11 mentre richiama esplicitamente gli articoli 15, 16, 17, 18 e 20 della convenzione del 1888 dimentichi l'articolo 19.

Rava, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Mi ero iscritto per parlare su questo disegno di legge, per raccomandarlo, s'intende, all'approvazione della Camera, e per fare talune osservazioni d'ordine generale. Posteriormente ho rinunciato a parlare per desiderio di affrettare la votazione. Parve a me che questo disegno di legge, lungi dal migliorare la legislazione speciale al riguardo iniziata dalla legge Branca, la peggiori.

Imperocchè fino ad oggi, come bene osservava l'onorevole Saporito, i 30 milioni stabiliti dalla legge Branca parevano destinati a nuove costruzioni; oggi, con questa legge si diminuisce lo stanziamento di quattro milioni e mezzo che si destinano ad altre opere.

Ne restano 25 milioni e mezzo; ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici con una lealtà ammirevole ha detto in questo momento a quanti sono Province e Comuni che avevano avuto dal legislatore solenni promesse di nuovi e migliori trattamenti: *lasciate ogni speranza.*

Comprendo che a quest'ora affrontare un sì vasto argomento sarebbe pericoloso e forse pregiudicherebbe la questione stessa; però dichiaro che mi riservo di richiamare, quando discuteremo il bilancio dei lavori pubblici, l'attenzione della Camera sull'importantissimo argomento.

Non è lecito con una postuma dichiarazione cancellare tutta una legislazione che pareva soltanto rimandata e che ora, secondo le parole del ministro, dovrà rimanere un malinconico ricordo...

Muratori. No, ha detto *rinviiata.*

Vischi. Ha detto *rinviiata* a quando i de-

nari verranno. E poichè i denari non verranno facilmente ed i trenta milioni che dovevano servire per determinate costruzioni, non saranno più adoprati per esse; è logica una sola conclusione, quella tirata da me, cioè che il rinvio significhi abrogazione dell'esecuzione della legge.

Eppure vi son popolazioni che crederono alle parole della legge, come per esempio fecero le popolazioni della regione Salentina, alle quali fu detto che fin dal 1892 la linea Francavilla-Lecce sarebbe stata costruita!

Riservandomi quindi dirichiamare in altra sede l'attenzione della Camera su questa questione, mi auguro che allora lo stesso onorevole ministro potrà mitigare un po' la rigidità delle sue dichiarazioni, dispiacevoli per quanto franche, d'oggi, affidando il paese nel senso che le promesse della legge debbano restare sacre e rispettate.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Rava, relatore. Una sola brevissima dichiarazione per rispondere alla seconda domanda dell'onorevole Mazza. L'onorevole Mazza (ora ho inteso) chiede perchè l'articolo 19 del capitolato annesso alla legge del 1888 non è stato richiamato sulla convenzione attuale. La ragione è evidente. Quell'articolo riguarda le annualità chilometriche che si pagano, per la legge del 1888 per 70 anni, una parte delle quali poteva essere trattenuta dal Tesoro come penalità. Ma come ho già avvertito e come è detto nella relazione, il sistema della legge 1888 ed il sistema della legge che discutiamo sono alquanto diversi fra loro, per ciò che riguarda il pagamento della spesa. Là si pagavano in 70 anni lire 20,500 per ogni chilometro (oltre i 40 milioni di contributo iniziale pagati durante la costruzione dal 1888 al 1897, parmi) qui invece si tratta di un *forfait*, pel quale in complesso si pagano 5 milioni all'anno per sei anni. Fatti i calcoli, la spesa (ridotta a costo *attuale* per ogni chilometro) è in definitiva eguale. Ora se si richiamava l'articolo 19, come vorrebbe l'onorevole Mazza, che riguarda pagamenti distribuiti in 70 annualità, la multa sarebbe stata una parte di queste annualità chilometriche.

Ma mancando appunto queste annualità chilometriche non si poteva più richiamare l'articolo. Il Governo, ripeto, pagherà cinque milioni all'anno per sei anni, se i lavori saranno eseguiti regolarmente; — non li pagherà, se

manca la buona esecuzione, per la quale tante e tanto vive raccomandazioni furono fatte all'onorevole ministro da me nella relazione, come gli onorevoli colleghi possono leggere.

Quanto poi alle penalità, come ha già bene osservato l'onorevole ministro, resta in vigore la legge generale dei lavori pubblici e quella delle Convenzioni del 1885, la quale vi provvede. E resta ancora la legge del 1888 che chiarisce e completa quella del 1885, di cui fu, per le costruzioni, una conseguenza.

Laonde in quanto alle multe e alle penalità resteremo perfettamente nel campo normale.

Voci. Chiusura!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Debbo chiedere uno schiarimento all'onorevole relatore della Commissione ed all'onorevole ministro del tesoro, e fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Nell'articolo 8 della convenzione è detto che le annualità di lire 1,600,000 si debbono pagare alla Società senza detrazione alcuna per tasse od imposte presenti o future.

O questo inciso ha un significato, o non ne ha nessuno. Se non ne ha nessuno, era inutile farne un patto contrattuale. Se ha un significato, dobbiamo sapere quale è.

Le annualità non sono altro che un rimborso di spesa.

Evidentemente, nessuno può immaginare che si possa mettere un'imposta sui pagamenti che si fanno alla Società, in rimborso delle spese di costruzione. Ma, allora, perchè fu messo questo inciso? Da esso può sorgere una gravissima questione; questione che sarà poi deferita agli arbitri; e, generalmente, perchè ne pensi l'onorevole Fortunato, si sa che simili questioni si risolvono sempre a danno della finanza. Con ciò non intendo punto di fare recriminazioni: constato un fatto.

La questione può sorgere in questo modo. Le lire 9,600,000 che deve avere la Società, possono, in definitiva, per una parte, costituire un vero utile per la Società stessa, perchè, probabilmente, la Società non si accontenterebbe di questa somma, se non avesse la speranza di guadagnare qualche cosa. Se ci sarà qualche lucro, esso dovrà esser compreso fra gli altri lucri della Società ed andar soggetto alla imposta di ricchezza mobile.

Ma, allora, in virtù di questo inciso, la

Società potrà dire: vedete, in forza dell'articolo 8 della convenzione, il mio guadagno non deve essere assoggettato all'imposta di ricchezza mobile.

Ora, mi dica l'onorevole ministro del tesoro quale sia la portata dell'articolo 8; e se la Società per i lucri che può fare sulla costruzione possa invocare l'articolo stesso per farsi esonerare dall'imposta di ricchezza mobile.

La raccomandazione che intendo fare al ministro dei lavori pubblici è questa: onorevole ministro, questi incisi, nelle convenzioni coi grandi capitalisti, con le grandi Società, fanno una cattiva impressione nel pubblico: perchè si crede che, quando si tratta di grossi capitalisti, la esenzione dalle imposte sia ormai una cosa normale. C'è una ragione al mondo per queste esenzioni?

C'è una ragione per cui, tutte le volte che si tratta di grandi Società, esse debbano essere esonerate dalle imposte di registro, di bollo, di ricchezza mobile?

Ma dovremo continuare a caricare i poveri diavoli, i piccoli capitalisti, e risparmiare i grossi capitali, le grandi ricchezze? Io mi ribello a questo sistema; lo credo fatale e pernicioso.

Perciò prego ed invito l'onorevole ministro dei lavori pubblici di far prevalere per l'avvenire altri concetti nei contratti che si avessero a fare. Le imposte debbono pagarle tutti, ma prima di tutto i ricchi, non foss'altro per dare il buon esempio. Noti ancora: c'è anche un'offesa al diritto costituzionale, alle prerogative del Parlamento; perchè non si deve, con contratti speciali, vincolare la nostra libertà d'azione in fatto di tributi.

Spero che il ministro accetterà questa mia raccomandazione; alla quale son lieto che assenta anche il relatore, che con tanta competenza ha riferito sul disegno di legge ed ha richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità di sorvegliare attentamente la esecuzione dei lavori, affinchè le linee siano costruite in guisa da rendere possibile un buon servizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Muratori.

Muratori. Io volevo rivolgere unicamente una semplice preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

All'articolo 4 della Convenzione stipulata colla Mediterranea è detto che la Società

presenterà all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione in doppio esemplare e nel termine massimo di 12 mesi dalla data della legge con cui verrà approvata la presente convenzione.

Ora, quest'articolo della Convenzione, che non si può discutere, ma si deve approvare, perchè altrimenti non potrebbe avere esecuzione la legge, quest'articolo, data la specialità del caso, particolarmente per la Roccasecca-Avezzano, ha concesso un termine assai lungo; perchè il ministro sa meglio di me che per questa linea esistono già vari progetti che furono studiati e ristudiati sotto tutti gli aspetti. Quindi l'articolo 4 si potrebbe risolvere in una eccezione dilatoria e null'altro.

Perciò prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di usare della sua energia, ed autorità, perchè voglia richiamare la Società Mediterranea (e lo può, perchè l'articolo non è imperativo) a presentare questo progetto definitivo, che già esiste, nel più breve termine possibile.

Ecco la raccomandazione che io volevo fare.

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

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Sacchetti mi piace di poter dare una risposta soddisfacente.

Questo povero ministro dei lavori pubblici ha ancora la facoltà di appaltare due piccoli tronchi, poi è finito, non c'è più altro. I due piccoli tronchi sono questi: tronco da Borgo a Mozzano ai Bagni di Lucca di 3 chilometri, e quello accennato dall'onorevole Sacchetti, San Felice-Poggio Rusco di 16 chilometri, che costa un milione e qualche cosa.

Questi due tronchi saranno appaltati fra pochi giorni. Si sarebbero dovuti appaltare molto tempo prima, ma essendo nata una questione sull'interpretazione del capitolato, che si voleva applicare all'appalto di questi due tronchi, la questione fu portata innanzi agli arbitri, i quali hanno deciso solo in questi giorni. Io appalterò subito questi tronchi, e tutto quello che potrò fare lo farò con la massima sollecitudine.

All'onorevole Vischi non posso rispondere altro che questo: che in occasione del bilancio ne parleremo, ma temo di essere costretto a rispondere come ho testè risposto alla Camera. Ad ogni modo esamineremo la questione quando si discuterà il bilancio.

Vengo all'onorevole Sanguinetti. Non so se farò mai delle convenzioni sulla traccia di quelle ora in discussione. Ma quando avessi da farne, terrò conto delle osservazioni da lui fatte.

Sanguinetti. Grazie.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Muratori dirò che sarà mia cura di sollecitare il più possibile la presentazione del progetto definitivo in guisa da ottenerlo prima che scadano i 12 mesi.

Muratori. Ringrazio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Colombo, ministro del tesoro. Debbo rispondere alle osservazioni fatte dall'onorevole Sanguinetti a proposito dell'articolo 8 della Convenzione colla Società delle Meridionali. Il pagamento delle annualità senza detrazione per tasse e imposte presenti e future, è un patto contrattuale, è una specie di precauzione contro eventuali imposte che potessero essere escogitate anche sopra le annualità.

Non credo però che questo implichi una rinuncia alla eventuale imposta di ricchezza mobile sugli utili che potessero risultare dalle operazioni, come apparirà dai bilanci della Società.

Mi pare con questo di aver risposto alle osservazioni dell'onorevole Sanguinetti tanto sull'interpretazione di questo articolo, quanto sulle conseguenze che potesse avere.

Voci. Ai voti!

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

Passeremo ora alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È approvata l'unita Convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 fra il ministro dei lavori pubblici e quello del tesoro da una parte ed il Direttore generale della Società italiana per le strade ferrate Meridionali dall'altra per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Isernia-Campobasso. »

A questo articolo è stata proposta, d'accordo fra Commissione e Governo, la seguente modificazione: dopo la parola *costruzione*, aggiungere le parole: *dei tronchi da Boiano a Carpinone*.

Metto a partito questa aggiunta.

(È approvata).

Si dia lettura della Convenzione.

Borgatta, segretario, legge:

Convenzione con la Società per le Strade ferrate Meridionali per la costruzione dei due tronchi: Boiano-Cantalupo: Cantalupo-Carpinone e per l'esercizio dell'intera linea complementare Isernia-Campobasso.

Fra:

S. E. il ministro dei lavori pubblici commendatore avvocato Giuseppe Saracco e S. E. il ministro del tesoro barone commendatore Sidney Sonnino contraenti in nome dello Stato ed il commendatore Secondo Borgnini direttore generale della Società italiana per le strade ferrate Meridionali contraente in nome della Società medesima, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Società in data 16 gennaio 1896 si è addivenuto alla seguente convenzione:

Art. 1.

È accordata alla Società italiana per le strade ferrate Meridionali la concessione della costruzione dei due tronchi di ferrovia da Boiano a Cantalupo e da Cantalupo a Carpinone e la concessione dell'esercizio dei tronchi suddetti unitamente al tronco Bosco Redole-Boiano già costruito dallo Stato, e così dello esercizio dell'intera linea Campobasso-Isernia, il tutto alle condizioni della Convenzione 20 giugno 1888 approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3^a, salve le modificazioni appresso indicate.

Art. 2.

I due tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone escluse le stazioni di Boiano e di Carpinone, saranno costruiti dalla Società in conformità del progetto esecutivo approvato dal Governo annesso al presente contratto per formarne parte integrante.

Art. 3.

I due tronchi saranno compiuti ed armati in modo da poter essere aperti con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, rispettivamente al 1° gennaio 1899 il primo tronco da Boiano a Cantalupo, ed al 1° gennaio 1903 il secondo tronco da Cantalupo a Carpinone.

Art. 4.

La Società provvederà, a sue spese, anche le rotaie ed il minuto materiale metallico per l'armamento della linea e dei binari della stazione di Cantalupo.

Art. 5.

Sarà provveduto a spese dello Stato a quanto possa occorrere per l'innesto della linea Isernia-Campobasso alle linee Campobasso-Benevento ed Isernia-Sulmona, compreso il servizio d'acqua.

Art. 6.

Sarà pure a carico dello Stato la provvista del materiale rotabile e di esercizio, occorrente per la dotazione della linea Isernia-Campobasso, nella misura stabilita dalle leggi vigenti.

Art. 7.

Il tronco Bosco Redole-Boiano già costruito dallo Stato, sarà accettato ed esercitato dalla Società a partire dalla data di promulgazione della legge approvante la presente Convenzione, come se fosse stato costruito dalla Società medesima, agli effetti dell'articolo 13 della Convenzione 20 giugno 1888 sovra richiamata. Per i lavori di completamento di quel tronco chiesti dalla Società nell'atto della consegna definitiva a norma dell'articolo 87 del Capitolato annesso al contratto di esercizio, approvato con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3^a, ai quali non fu ancora provveduto, e per le eventualità degli altri lavori di completamento e di consolidamento che si rendessero necessari in quel tronco nel periodo che decorrerà fino all'apertura all'esercizio dell'intera linea Isernia-Campobasso, rimane stabilito il compenso a corpo nella somma di lire sessantamila (60,000) che sarà pagata dallo Stato alla Società nel termine di un mese dall'accennata promulgazione indipendentemente da quanto è stabilito nell'articolo seguente.

Art. 8.

In corrispettivo della costruzione dei due tronchi Boiano-Cantalupo, Cantalupo-Carpinone, e degli obblighi assunti per questi due tronchi e per quello da Bosco Redole a Boiano fino alla scadenza della concessione della Rete Meridionale, a senso dell'articolo 13 sopra

ricordato, saranno pagate alla Società sei annualità eguali di lire un milione seicentomila (lire 1,600,000) cadauna, entro il mese di luglio di ciascuno degli anni 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, senza detrazione alcuna per tasse od imposte presenti e future.

Art. 9.

Quando sia aperto all'esercizio tutto il tratto da Bosco Redole a Carpinone si farà il servizio dei treni fra Isernia e Campobasso, ed i due tratti Carpinone-Isernia e Bosco Redole-Campobasso saranno considerati come comuni, il 1° alle linee Sulmona-Isernia e Isernia-Campobasso ed il 2° alle linee Isernia-Campobasso e Campobasso-Benevento per il computo del corrispettivo di esercizio di cui all'articolo 13 della citata Convenzione 20 giugno 1888.

Art. 10.

La Società avrà facoltà di anticipare la apertura all'esercizio dei tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone in confronto coi termini di cui all'articolo 3.

In caso di anticipazione, ferme restando le scadenze dei pagamenti fissate nell'articolo 8, l'esercizio sarà fatto coi corrispettivi determinati dall'articolo 73 del capitolato annesso al contratto approvato con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a).

Art. 11.

La presente Convenzione avrà effetto appena sarà approvata per legge, ed accettata dall'assemblea generale degli azionisti della Società.

Fatta in Roma in questo giorno ventinove gennaio milleottocentonovantasei in doppio originale.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: GIUSEPPE SARACCO.

Il ministro del tesoro

Firmato: SONNINO SIDNEY.

Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate meridionali

Firmato: SECONDO BORGNI.

Firmato: Ing. FRANCESCO BENEDETTI, test.

Firmato: Ing. EMANCELE BRACCO, testimonio.

L'ispettore capo Sezione delegato alla stipulazione dei contratti per le ferrovie

Firmato: GIUSEPPE NASI.

Presidente. Metto a partito l'articolo 1° coll'emendamento ora approvato e coll'annessa Convenzione.

(È approvato).

« Art. 2. È approvata l'unita Convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 fra il ministro dei lavori pubblici e quello del Tesoro da una parte ed il Direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall'altra per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Salerno a S. Severino e dei tronchi da Balsorano ad Avezzano della ferrovia da Avezzano a Roccasecca. »

Si dà lettura della Convenzione.

Borgatta, segretario, legge:

Convenzione colla Società per le Strade ferrate del Mediterraneo per la costruzione del tronco *Balsorano-Avezzano* della nuova ferrovia *Roccasecca-Avezzano*: per quella del tronco *Capezzano-Mercato Sanseverino* della nuova ferrovia *Salerno-Mercato Sanseverino*: nonchè per la esecuzione di alcune opere di completamento nel tronco *Salerno-Capezzano* (esclusa la stazione di Salerno) della stessa ferrovia; e dei lavori necessari per l'innesto della medesima nella stazione di *Mercato Sanseverino*.

Fra S. E. il ministro dei lavori pubblici, commendatore Giuseppe Saracco, e S. E. il ministro del tesoro, barone Sonnino Sidney contraenti in nome dello Stato e il commendatore Mattia Massa, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, come da autorizzazione in data 24 corrente gennaio del Consiglio di amministrazione di detta Società, si è addivenuto alla seguente Convenzione:

Art. 1.

Natura delle opere da eseguirsi.

È affidata alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la esecuzione dei seguenti lavori:

1° L'ultima parte della linea ferroviaria Roccasecca-Avezzano compresa fra il termine della stazione di Balsorano ed il punto di raccordo colla ferrovia Roma-Sulmona in prossimità alla stazione di Avezzano, e comprendente le stazioni di Civita d'Antino, Civitella Roveto e Capistrello.

2° L'ultima parte della linea ferroviaria Salerno-Mercato Sanseverino, compresa fra il

termine del tronco già costruito; ed il punto di raccordo colla ferrovia Cancellò-Avellino in prossimità alla stazione di Mercato Sanseverino e comprendente le stazioni di Pelizzano e Baronissi.

3° Le opere necessarie al completamento del tronco Salerno-Capezzano della suddetta linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Art. 2.

Termine per l'apertura dei tronchi all'esercizio.

I termini per dare compiuti ed armati i tronchi di linea suindicati, in modo da poter essere aperti con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, sono stabiliti come appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi progetti di esecuzione:

a) mesi quarantotto per la linea Salerno-Mercato Sanseverino;

b) mesi sessanta pel tronco Balsorano-Avezzano della linea Avezzano-Roccasecca.

La Società però è autorizzata ad aprire al servizio pubblico le due linee, sia totalmente che parzialmente, anche prima dei termini suindicati, purchè essa ne presenti regolare domanda al ministro dei lavori pubblici.

Art. 3.

Condizioni tecniche e modalità di costruzione.

La Società dovrà osservare anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità ed i materiali da costruzione, tutte le disposizioni contenute nella legge sulle Opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248, in quanto non siano derogate dalla presente Convenzione.

La Società inoltre dovrà osservare le seguenti norme e disposizioni:

a) *Comuni ad entrambe le linee:*

1) Larghezza della piattaforma stradale	metri	5.00
2) Detta della massiciata al piano delle traverse.	»	3.00
3) Altezza della medesima	»	0.50
4) Dimensioni delle traverse:		
Lunghezza	»	2.60
Larghezza	»	0.24
Altezza	»	0.14
5) Larghezza delle opere d'arte fra i parapetti	»	4.50

6) Larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie . . . metri 4.20

7) Altezza delle gallerie dal piano delle rotaie all'intradosso del volto . . . » 5.00

8) Nicchie in galleria da una sola parte alla distanza di » 30.00

9. Le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie, delle opere d'arte minori e degli edifici di guardia come garette, casselli, case cantoniere ed accessori, saranno conformi ai moduli già presentati dalla Società ed approvati dal Governo per le linee costruite in base alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (Serie 3^a).

10. Il raggio minimo delle curve sarà di metri 250.

11. L'armamento sarà eseguito con rotaie di acciaio del peso di chilogrammi 36 per metro lineare, lunghe metri 12.00 ed a giunto sospeso.

b) *Varie per le due linee.*

1. Pendenza massima per la linea Salerno-Mercato Sanseverino il 20 per ‰ (il venti per mille).

2. Pendenza massima per la linea Roccasecca-Avezzano, il 28 per ‰ (il ventotto per mille) salvo raggiungere in qualche tratto anche il 30 per ‰ (trenta per mille) quando il Governo riconosca ciò necessario in riguardo alle condizioni generali, locali e di tracciato.

Art. 4.

Progetti di esecuzione.

La Società presenterà all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione in doppio esemplare e nel termine massimo di mesi dodici dalla data della legge con cui verrà approvata la presente Convenzione.

Rimangono estese ai progetti succitati le disposizioni del secondo e terzo comma dell'articolo 5° della Convenzione approvata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a).

Art. 5.

Varianti.

La Società in qualunque stadio dei lavori, potrà proporre varianti di esecuzione ai progetti approvati, le quali abbiano per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione e dell'esercizio dei nuovi tronchi di linea.

Le varianti non potranno venire eseguite

senza la preventiva approvazione del Governo.

La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti dall'articolo 2°, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta.

Art. 6.

Espropriazioni, corpo stradale, armamento.

Le espropriazioni stabili per la sede e corpo stradale, per le opere d'arte, gallerie, ecc., saranno eseguite per un solo binario, salvo per le tratte comprendenti le stazioni, per le quali le espropriazioni saranno eseguite in conformità ai piani che per le medesime verranno approvati.

Mediante trattenuta sull'ammontare della prima annualità di cui all'articolo 8°, il Governo si rimborserà delle somme da esso pagate o depositate per detto titolo (Espropriazioni) pel tronco Capezzano-Mercato Sanseverino della linea Salerno-Mercato Sanseverino, consegnando in corrispettivo alla Società per tale trattenuta tutti i documenti comprovanti i pagamenti o depositi da esso Governo eseguiti ed i titoli di proprietà di tutti gli immobili acquistati in suo nome, per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea.

Il Governo provvederà gratuitamente le rotaie e il minuto materiale metallico per l'armamento dei suddetti tronchi di linea e dei binari delle stazioni nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

La Società dovrà richiedere il materiale indicando la quantità occorrente, ed il Governo dovrà consegnare il tutto entro sei mesi dalla fatta richiesta, sui vagoni della ferrovia nelle stazioni di Balsorano o Avezzano, e di Salerno o Mercato Sanseverino per ciascuna delle rispettive linee.

Art. 7.

Spese per le stazioni d'innesto.

Gli innesti dei tronchi di linea (di cui all'articolo 1° della presente Convenzione) alle ferrovie in esercizio, avranno luogo nelle stazioni di Avezzano e di Mercato Sanseverino.

Gli impianti e gli ampliamenti riconosciuti necessari nella stazione di Avezzano in dipendenza dell'innesto della nuova linea Roccasecca-Avezzano, andranno a carico della linea Roma-Solmona e saranno eseguiti a cura della

Società Adriatica esercente la linea stessa, di cui fa parte la stazione di Avezzano.

Andranno invece a carico della Società Mediterranea e saranno da questa eseguiti (in dipendenza degli obblighi che essa assume colla presente Convenzione) tutti gli ampliamenti e gli impianti che saranno riconosciuti necessari nella stazione di Mercato Sanseverino, in dipendenza dell'innesto nella stessa della nuova linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Qualora la Società, valendosi della facoltà di cui all'articolo 2 aprisse tratti parziali all'esercizio, essa provvederà a sua cura e spesa al servizio temporaneo di testa di linea.

Art. 8.

Corrispettivi di costruzione.

In corrispettivo degli oneri assunti colla presente Convenzione, il Governo pagherà alla Società Mediterranea una somma complessiva di lire ventimilioni e quattrocentomila, convertita in sei annualità di lire tremilioni e quattrocentomila cadauna, da pagarsi entro il mese di luglio degli anni 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902 senza detrazione alcuna per tasse ed imposte presenti e future, tenuto conto di quanto è stabilito, per la prima di tali annualità, al precedente articolo 6.

Le suddette annualità figureranno fra gli introiti lordi del conto costruzioni della Società, e quindi contribuiranno alla determinazione del reddito netto.

Art. 9.

Trasporti in servizio - Nolo del materiale mobile.

Sono estese ai nuovi tronchi delle linee Balsorano-Avezzano e Salerno-Mercato Sanseverino le disposizioni dell'articolo 12 della Convenzione approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) in quanto non contraddicano alla presente Convenzione.

Art. 10.

Esercizio durante il presente contratto per la Rete Mediterranea.

Dal giorno in cui si aprirà all'esercizio tutto o parte del tronco Balsorano-Avezzano, tutta o parte della linea Salerno-Mercato Sanseverino, e fino alla scadenza del vigente contratto per la rete Mediterranea, l'esercizio

sarà fatto ai patti del capo VI del contratto e capitolato vigenti per la rete stessa.

Siccome però la Società assume anche a suo carico la riparazione dei danni di forza maggiore del detto tronco Balsorano-Avezzano e della linea Salerno-Mercato Sanseverino fino alla scadenza del 1º ventennio di esercizio, cioè fino al 30 giugno 1905, così non si farà fino a tale epoca e per detto tronco e linea nessun assegno per quelle opere che occorreranno sul primo fondo di riserva della rete Mediterranea.

Art. 11.

Disposizioni diverse.

Sono estese ai nuovi tronchi di linea le disposizioni degli articoli 15, 16, 17, 18 e 20 della Convenzione approvata con la legge del 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) in quanto non contraddicano alla presente Convenzione.

Art. 12.

Validità della Convenzione.

La presente Convenzione non si intenderà definitiva nè valida se non dopo che sarà stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società ed approvata per legge.

Fatta in Roma questo oggi ventinove gennaio milleottocentonovantasei in doppio originale.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: GIUSEPPE SARACCO.

Il ministro del tesoro

Firmato: SIDNEY SONNINO.

Il direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo

Firmato: Ing. MATTIA MASSA.

Firmato: FRANCESCO BENEDETTI, testimonio.

Firmato: EMANUELE BRACCO, testimonio.

L'ispettore capo sezione delegato alla stipulazione dei contratti per le ferrovie

Firmato: GIUSEPPE NASI.

Ferrucci. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ferrucci. La Convenzione, di cui trattasi in questo articolo, dà molte facoltà alla Società e stabilisce un tempo molto lungo, troppo lungo, per la costruzione delle linee. Così è stabilito un termine di quarantotto mesi per la linea Salerno-Mercato Sanseverino e di sessanta per la linea Balsorano-Avezzano.

Così pure nell'articolo 3° si dispone che la larghezza minima delle gallerie a livello delle rotaie sia di 4,20, e che l'altezza sia di 5. Ora questi limiti sono al disotto di quelli regolarmente usati. Nei contratti con le Società si esige che le gallerie abbiano una altezza anche di 5,50, e sieno larghe al piano delle rotaie 4,30 almeno; dunque qui veniamo a fare delle concessioni maggiori, di quelle che facciamo per le nostre linee.

Quindi, se noi confrontiamo i prezzi ai quali costruiscono queste Società, a queste condizioni, coi prezzi con i quali lo Stato ha costruito le sue linee a condizioni più rigorose, e molto più perfette di quello che non sieno quelle di questa Convenzione, ci persuadiamo che questi sono per lo Stato piuttosto onerosi.

Ed onerosa è anche la Convenzione con l'Adriatica, dove si danno 9,600,000 lire, più l'esenzione dalle tasse, più 60,000 lire, per la sistemazione del tronco Bosco-Boiano, più la sistemazione a carico dello Stato della stazione di Carpinone, e dell'innesto con la linea Benevento-Campobasso. Tutto questo oltre i 9,600,000 lire, mentre le stime fatte dal Governo erano di 6,800,000 lire.

Io non propongo nessuna variazione; ma ho voluto esprimere qui davanti alla Camera la mia opinione, che queste Convenzioni sono abbastanza onerose per lo Stato, e che non portano i vantaggi che avrebbe portato la costruzione diretta a carico dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare, onorevole relatore.

Rava, relatore. Prego la Camera di voler considerare che le giuste osservazioni tecniche e finanziarie fatte ora dall'onorevole Ferrucci si trovano già espresse da me nella relazione della Commissione, e che le stesse identiche raccomandazioni sono pure state fatte all'onorevole ministro, e con viva insi-

stenza, dal relatore modestissimo, il quale ha pur fatte le sue riserve, e ricordati i prezzi di costo, su questo metodo di concessioni, specie se non legate ad un lungo periodo di esercizio. Pertanto il relatore volentieri si associa all'onorevole Ferrucci, come consente coll'onorevole Sanguinetti sulle esenzioni di tasse, e si rallegra che un tecnico eminente e funzionario dello Stato per le ferrovie, venga in aiuto alle osservazioni che la Commissione ha creduto utile di presentare nell'interesse dell'erario e per la buona esecuzione di queste linee, che entrano a far parte del patrimonio dello Stato, e debbono essere costruite in modo tale da renderne possibile un buon esercizio avvenire.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 2 coll'annessa Convenzione.

(È approvato).

« Art. 3. Alla spesa conseguente dalla approvazione delle suddette Convenzioni sarà provveduto per lire 60,000 coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici al capitolo 369 per l'esercizio 1895-96 e per la parte rimanente con stanziamenti nello stesso bilancio durante il sessennio 1897-1903. »

(È approvato).

Si procederà nella seduta pomeridiana, alla votazione segreta di questo disegno di legge.

La seduta termina alle 12.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.