

LIV.

TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — *Annunzio della morte del Senatore Malenchini — Presentazione del progetto di legge relativo alla tassa di fabbricazione degli olii di seme di cotone con corrispondente soprattassa al dazio di confine* — *Discussione dello schema di legge per modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari del Regno — Dichiarazioni del Senatore Saracco, Relatore, in ordine alle intelligenze intervenute tra l'Ufficio Centrale e il Ministro dei Lavori Pubblici per modificare taluni articoli del progetto — Chiusura della discussione generale — Approvazione dei tredici articoli con alcune modificazioni — Osservazioni dei Senatori Saracco, Relatore, Brioschi, Mezzacapo L., Bruzzo, Majorana-Calatabiano e del Ministro dei Lavori Pubblici — votazione a squittinio segreto del progetto stesso e di quello discusso nella tornata antecedente per l'approvazione dei contratti di vendita e permuta tra il Demanio e il Comune di Padova, e costruzione di locali pel servizio postale — Risultato della votazione.*

La seduta è aperta alle ore 2,34.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale viene approvato.

PRESIDENTE. Signori Senatori. Anche oggi ho un doloroso ufficio da compiere. Questa notte è mancato improvvisamente ai vivi l'illustre patriota, il Senatore Vincenzo Malenchini.

Egli è morto nella villa Pavia a Colle Salvetti.

Ho telegrafato al prefetto di Livorno, ove il Malenchini teneva il suo domicilio, ed al prefetto di Pisa, dal quale dipende Colle Salvetti, perchè preghino a mio nome i signori Senatori residenti in quella provincia a voler intervenire ai funerali del compianto Collega.

Se, come è probabile, dopo la presente seduta taluni dei signori Senatori rimangono in libertà, non dubito che si affretteranno di accorrere alla pietosa cerimonia.

Presentazione di un progetto di legge.

BACCARINI, Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, Ministro dei Lavori Pubblici. In nome e vece dell'onorevole mio Collega il Ministro delle Finanze, ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge votato dall'altro ramo del Parlamento: « Disposizioni per la tassa di fabbricazione degli oli di semi di cotone con corrispondente soprattassa al dazio di confine ».

Prego il Senato a volerne decretare l'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro dei Lavori Pubblici della presentazione di questo progetto di legge il quale sarà stampato e distribuito negli Uffici.

Il signor Ministro chiede che questo progetto di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono opposizioni l'urgenza s'intende accordata.

Discussione del progetto di legge n. 54.

PRESIDENTE. Ora si procede alla discussione del progetto di legge per modificazioni alla legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno.

Se ne dà lettura.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA legge:
(*Vedi infra*).

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Prima che si apra la discussione sul presente disegno di legge, io devo dar conto al Senato di una petizione che la Giunta municipale di Firenze gli manda, con la quale fa istanza « che la linea ferroviaria che si distacca a Faenza e che è designata nel N. 4 nella tabella annessa alla legge, faccia capo a Firenze anzichè a Pontassieve ».

Siccome questa tabella verrà in esame quando cadrà in discussione l'articolo 7 di questo progetto di legge, l'Ufficio Centrale si riserva di esporre in quel punto lo stato delle cose, per norma di deliberazione e di voto.

Frattanto mi corre il debito di annunziare al Senato che, dopo reciproche spiegazioni, l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ed il nostro Ufficio Centrale si sono messi intieramente d'accordo sulle modificazioni che per comune consenso si devono introdurre in questo disegno di legge.

Il signor Ministro dei Lavori Pubblici accetta l'aggiunta proposta dall'Ufficio Centrale all'articolo 7.

Consente del pari che venga soppressa la seconda parte dell'articolo 9. Dal canto suo l'Ufficio Centrale non muove più alcuna difficoltà all'approvazione della prima parte del detto articolo 9, ed io ne dirò le ragioni quando verrà in esame questo articolo stesso.

Finalmente l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici accetta una nuova redazione dell'articolo 11, che piglierà il posto dell'articolo approvato dall'altra Camera, di cui l'Ufficio Centrale avea proposta la soppressione.

Il nuovo articolo sarebbe concepito così:

« I contratti ed i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge 29 luglio 1879, N. 5002, (serie 2^a), potranno farsi colle norme dell'articolo 4, paragrafi 4 e 7, della legge 22 aprile 1879, numero 5026, previa licitazione privata fra le ditte speciali che si presumono idonee per l'oggetto della licitazione ».

Quando venga in esame questo articolo,

l'Ufficio Centrale si riserva parimenti di addurre le ragioni della nuova proposta.

Queste sono le spiegazioni che mi occorreva di dare al Senato per norma della discussione che si sta per aprire sul presente disegno di legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge. Se nessuno domanda la parola nella discussione generale, si procede alla discussione speciale degli articoli.

Rileggo l'art. 1.

Art. 1.

Per la costruzione delle linee complementari del Regno sono adottate le seguenti modificazioni alla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a).

È aperta la discussione su quest'articolo.

Se nessuno chiede la parola, lo pongo ai voti. Chi l'approva, sorga.

(Approvato).

Art. 2.

Le rate di concorso degli enti morali interessati nella costruzione delle linee, di cui nella predetta legge, potranno essere provvisoriamente fissate, anche per tronchi di linee, sulla base dei progetti di massima della linea intera; salvo le rettificazioni occorrenti in base ai progetti definitivi ed alle liquidazioni finali.

(Approvato).

Art. 3.

È data facoltà al Governo di ricevere dagli enti morali interessati anticipazioni, sia per una linea intera, sia per uno o più tronchi della medesima, i quali si colleghino con linee già in esercizio, o la cui costruzione sia assicurata per legge; fermo restando il disposto dell'art. 15 della legge 29 luglio 1879.

(Approvato).

Art. 4.

Le sovvenzioni, che il Governo ha facoltà di accordare con le concessioni di ferrovie pubbliche, ai termini dell'art. 12 della legge predetta, saranno estese a qualsivoglia sistema

di costruzione delle ferrovie stesse, qualunque sia la larghezza del binario.

(Approvato).

Art. 5.

La facoltà concessa al Governo dall'art. 18 della ripetuta legge è estesa alle linee da costruirsi con qualsiasi sistema economico, qualunque sia la larghezza del binario. Il concorso a carico dello Stato è sempre nelle proporzioni indicate nell'art. 11 della legge predetta. L'esercizio delle linee, di cui al detto articolo, s'intenderà fatto a rischio e pericolo dei concessionarî, esclusa così ogni qualsiasi compartecipazione dello Stato tanto negli utili quanto nei rischi e nelle spese di esercizio delle linee medesime.

(Approvato).

Art. 6.

La facoltà concessa al Governo dall'art. 17 della legge 29 luglio 1879 è estesa alle linee contemplate nell'art. 2 della legge medesima, ferme rimanendo le condizioni dello stesso articolo e l'obbligo di sottoporre gli atti di concessione all'approvazione del Parlamento.

(Approvato).

Art. 7.

Le disposizioni della legge del 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2^a), sono applicabili ai consorzi che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879.

Viene poi il secondo alinea dell'art. 7 proposto dalla Commissione, così concepito:

Invece ai consorzi che si costituiscono per le ferrovie, di cui all'art. 10 della detta legge, sono applicabili le norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici. Per la costituzione di tali consorzi occorre tuttavia il previo assenso degli enti interessati, che complessivamente rappresentino almeno due terzi del contributo.

Domando all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici se accetta questa modifica-

zione fatta dall'Ufficio Centrale al capoverso dell'art. 7.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Dichiaro di accettare questa modificazione tanto più volentieri inquantochè essa è conforme allo spirito che informa la legge del 1879 in tutte le sue parti e specialmente all'articolo 6, dove è dichiarato che per intraprendere i lavori di costruzioni ferroviarie di cui all'art. 5 « occorre il previo assenso delle provincie interessate che complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo, e regolarmente s'impegnino al pagamento delle rispettive quote di concorso ».

Se questo fu provato necessario per le linee di maggiore importanza, tanto più credo sia logico l'emendamento proposto dall'Ufficio Centrale per le linee d'interesse locale.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su quest'articolo 7 modificato dall'Ufficio Centrale. La modificazione fu accettata dal signor Ministro.

Se nessuno chiedeva la parola, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvare l'articolo 7 come fu modificato dall'Ufficio Centrale è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 8.

Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a), è approvata l'unita tabella A, pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse o delle quali potrà esser fatta la concessione ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Relatore ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO, *Relatore*. A questo punto mi pare conveniente che il Senato debba occuparsi della petizione che gli viene inviata

dalla Giunta municipale di Firenze, della quale ho fatto parola in sul principio di questa discussione. Epperziò, se al Senato non dispiace, dirò molto brevemente qual sia lo stato della questione che si deve risolvere.

Il Senato ha da sapere, e forse lo ricorderà, che in entrambi i progetti di legge per la costruzione delle ferrovie complementari, presentati all'altra Camera dagli onorevoli Baccarini e Mezzanotte, la linea tosco-romagnola andava compresa tra le Ferrovie che vogliono essere costruite interamente a carico dello Stato; e nell'uno e nell'altro progetto questa linea portava la denominazione di « ferrovia da Faenza a Firenze ».

Però nella discussione che avvenne nell'altro ramo del Parlamento sopra il progetto di nuove costruzioni ferroviarie fu deciso a maggioranza di un sol voto, se noi non cadiamo in errore, che invece di far capo a Firenze, questa linea di ferrovia che deve muovere da Faenza, dovesse dirigersi a Pontassieve. Perciò alla prima denominazione « Faenza-Firenze » fu sostituita l'altra « Faenza-Pontassieve ».

La cosa non passò inosservata in questo recinto allorchè venne discusso questo progetto, che poi divenne legge, colla data 29 luglio 1879. Difatti uno dei nostri Colleghi, l'onorevole Fenzi, si fece sollecito di sottoporre all'approvazione del Senato un emendamento alla tabella A, nello scopo di restituire a questa linea l'antica sua denominazione, che era quella ricordata pur dianzi, linea Faenza-Firenze.

Parecchi oratori pigliarono la parola per appoggiare la proposta dell'onorevole Fenzi. Ma il Senato lo ricorderà, in quei giorni primeggiava e prevaleva sopra ogni altra considerazione il desiderio ardente, e forse un poco troppo ardente, di concedere un voto di approvazione alla legge, in modo che non avesse più a ritornare davanti all'altro ramo del Parlamento. Per la qual cosa l'onorevole Fenzi consentì a ritirare il suo emendamento, confidando nell'approvazione di un ordine del giorno che l'onorevole Senatore Digny avea presentato al Senato, del tenore seguente :

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero e raccomandandogli che siano studiate meglio le questioni relative ai due tracciati della linea Faenza-Firenze, prima

che sia presentato il prospetto di che (all'articolo 32, passa all'ordine del giorno ».

Quest'ordine del giorno venne approvato dal Senato ad unanimità di voti.

Chi volesse conoscere il preciso significato che venne per comune consentimento assegnato a quest'ordine del giorno non avrebbe che a ricordarsi le testuali parole pronunciate in quella circostanza dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

Egli diceva così : « Quest'ordine del giorno va inteso nel senso di preparare i materiali speciali, perchè ciascuno possa sollevare la questione, e lo stesso Ministero che si troverà allora al Governo (e felicemente l'onorevole Baccarini è novamente qui per fare onore alla sua parola) se crederà di avere delle ragioni sufficienti, lo possa fare.

« Questo credo sia fattibile, non solo per questa linea, ma per qualunque altra linea ».

Al che rispondeva l'egregio Relatore Brioschi, che le parole dette dal Ministro lo dispensavano dall'obbligo di aggiungerne altre, imperciocchè era perfettamente in questo senso che anche esso in nome dell'Ufficio Centrale acconsentiva all'approvazione del riferito ordine del giorno.

Questo era lo stato delle cose allorquando il vostro Ufficio Centrale venne incaricato di esaminare e riferire sopra il presente disegno di legge. Memore pertanto della deliberazione presa dal Senato nella sua seduta del 26 luglio 1879, gli parve debito suo rivolgersi al signor Ministro dei Lavori Pubblici per conoscere come stessero le cose, sapere cioè se gli studi promessi si fossero iniziati, ed a quale punto si trovassero in questo momento le cose.

L'onorevole Ministro con sua lettera del 5 febbraio rispondeva che aveva dato l'ordine perchè si eseguissero studi comparativi nel concetto di condurre la linea direttamente a Firenze, che egli avea nutrito la fiducia di potere avere compiuti fin da dicembre passato, ma in fatto non li avea ricevuti, e solo ci riprometteva di ricevere e di presentare fra qualche giorno il progetto completo.

Difatti, con successiva nota del 14 corrente febbraio, il sig. Ministro inviò all'Ufficio Centrale uno studio particolareggiato e comparativo delle due linee, cosicchè il Senato, se lo crederà, si trova in grado di pronunciare il suo

giudizio con piena cognizione di causa. Però l'Ufficio Centrale, non si sente abbastanza competente e non osa in questo momento indicare al Senato la via che si debba seguire. I membri che lo compongono, si sono formati un concetto chiaro della materia e d'appresso ad uno studio accurato del progetto redatto con molta diligenza non mancheranno di esporre, occorrendo, la loro opinione personale: ma ognuno vede, che innanzi di avventurarsi sopra questo terreno si deve desiderare di conoscere quale sia a questo riguardo l'opinione del Governo chiamato più direttamente a tutelare gli interessi generali del paese, e si potrà in appresso prendere quella decisione che si creda conforme ad equità e giustizia.

Dopo ciò non ho altro a dire ed aspetto la deliberazione del Senato.

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. L'esattissima storia degli antecedenti della quistione esposta ora dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale abbrevia il compito mio in quanto mi proponeva di dire sull'argomento.

Il Senato ricorda che appunto nella seduta rammentata dal nostro Relatore fu votato all'unanimità un ordine del giorno col quale si invitava il Ministro dei Lavori Pubblici a fare quegli studi che già erano nell'animo suo e ad affrettarli per modo che nessuna deliberazione definitiva fosse presa prima del loro compimento.

Questi studi, lo annunciò l'egregio Relatore, furono presentati, parmi, il 14 febbraio al Senato ed io come altri Colleghi avemmo la cura di esaminarli.

Ma prima di esporvi succintamente il risultato di questo esame, sento il bisogno di rammentare ancora qualche precedente.

Allorquando circa due anni sono il progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie era davanti la Camera elettiva, le ragioni della preferenza a darsi al tracciato da Faenza a Pontassieve, od a quello da Faenza a Firenze, non furono le economiche o le commerciali che ordinariamente consigliano la scelta, ma in modo esclusivo furono le militari.

Potrebbe anzi dirsi di più, se si tiene dietro alle indicate discussioni parlamentari, che la iscrizione di quella linea nella tabella B ebbe

precipuo argomento l'importanza militare della linea stessa. Aggiungevasi infatti che non essendo possibile senza spese ingenti di costruire un secondo binario nella linea della Porretta, quest'ultima non poteva adattarsi al bisogno di un rapido concentramento di truppe al di là dell'Appennino, ed era quindi d'uopo di una nuova linea, di un nuovo valico appenninico che potesse sopperire al difetto dell'esistente.

Dichiaro innanzi tutto che per conto mio non potrei accettare questa definizione della nuova linea che si stacca da Faenza per dirigersi verso Firenze.

Le linee ferroviarie possono bensì servire ad importanti interessi militari, ma non credo che in Italia ed all'estero sieno state costrutte linee, (salvo forse brevi tronchi in vicinanza di fortezze), che possano denominarsi linee militari. Una linea ferroviaria, come la Germania offre molti esempi, per la sua riconosciuta importanza militare avrà nella sua costruzione adattamenti speciali, sia nella lunghezza dei doppi binari, sia nell'ampiezza delle stazioni, nella specialità dei piani caricatori, ecc.; ma la linea deve anzitutto avere altri scopi più generali e permanenti. Ed il concetto che la linea in discorso viene quasi a sostituire un secondo binario sulla linea della Porretta è appunto accettabile da questo punto di vista più alto e più comprensivo.

Ciò posto, parmi debbasi esaminare con molta cura, soprattutto ora che gli studi fatti compiere per la solerte opera del Ministero ci pongono in grado di farlo, quali furono gli argomenti di carattere militare che fecero prevalere il tracciato Faenza-Pontassieve. Tre egregi generali del nostro esercito, convocati circa due anni ora sono dal Ministro dei Lavori Pubblici, espressero la loro opinione favorevole a quel tracciato in una breve Memoria che fa parte degli Atti del Parlamento. Ebbi già in altra occasione a rammentare questo scritto, appunto allora che il Senato votava l'ordine del giorno che fu dal nostro Relatore testè rammentato.

Le conclusioni di quel voto sono riassunte in tre punti, sui quali devo richiamare l'attenzione del Senato. I tre punti i quali inducevano a preferire l'attacco di Pontassieve a quello di Firenze sono i seguenti:

1° La linea Faenza-Pontassieve riuscirebbe

più produttiva giacchè su di essa le forti pendenze sarebbero limitate al valico propriamente detto, laddove col tracciato Faenza-Firenze si avrebbero forti pendenze lungo tutto il tratto del valico fin presso le mura dell'ultima città ora accennata.

L'obbiezione, non devesi negare, ha certamente importanza dal punto di vista militare, ma non può considerarsi isolatamente, ed è pur d'uopo tener conto di altre condizioni tecniche, e soprattutto di quelle delle parti prossime dell'intera linea, come dirò più avanti. Ma sussiste poi il fatto di questa differenza di pendenze fra i due tracciati? Qui fortunatamente ci soccorrono degli studi compiuti con molta diligenza, e possiamo ora fondare il nostro giudizio sopra fatti e non sopra semplici congetture, come lo fu per necessità nel citato voto. L'esame da me fatto di quegli studi conduce a questo risultato, che pendenze superiori alle ordinarie esistono sì nell'uno che nell'altro tracciato, che inoltre nel tracciato Faenza-Pontassieve, o, per meglio dire, nel tratto da Borgo S. Lorenzo a Pontassieve, le pendenze giungono fino al 25 per mille, lo che non verificasi nel tracciato Borgo S. Lorenzo-Firenze.

Se adunque il profilo del tracciato si dovesse giudicare dal solo punto di vista della massima pendenza, quello che sbocca a Firenze dovrebbe dirsi preferibile all'altro.

Non bisogna però nascondere dall'altra parte che nel tracciato di Firenze esistono molti tratti in cui le pendenze, pur non essendo molto forti rimanendo entro i limiti dal 10 al 15 per mille, acquistano maggiore importanza pel fatto delle corrispondenti contro-pendenze.

Ma, a mio avviso, è questa una questione di second'ordine, giacchè non devesi dimenticare che i treni che percorreranno questa linea, poco prima di giungere a Borgo S. Lorenzo avranno incontrato pendenze, se non superiori, almeno eguali alla massima sopra indicata, e non è a suppersi, come lo fu in altro recinto, che una Amministrazione ferroviaria vorrà sistemare la stazione di Borgo S. Lorenzo per modo che in essa si possa fare una ricomposizione di treni. Anche questa ipotesi cadrebbe poi davanti al fatto delle pendenze quali risultano dagli studi, mentre se locomotive speciali potranno essere necessarie per un tracciato, lo saranno altresì per l'altro.

Possiamo perciò concludere che alla prima causa di preferenza dello sbocco a Pontassieve, posta avanti dal citato voto, manca ora ogni fondamento.

Viene la seconda obbiezione, ed è questa: « che la Pontassieve-Faenza sarebbe la linea più breve per tutti i movimenti dal sud al nord, e viceversa, e non allungherebbe la durata di quelli che dal nord avessero per obbiettivo Firenze, imperocchè quantunque la linea Faenza-Pontassieve-Firenze sia chilometricamente più lunga della diretta Faenza-Firenze, tuttavia sotto il punto di vista della percorrenza le due linee si possono ritenere equivalenti ».

Il fatto è questo, che la differenza di lunghezza fra i due tracciati è all'incirca di due chilometri; considerando questo fatto in sè stesso ed in riguardo agli altri obbiettivi che possono consigliare la scelta di un tracciato, non parmi che la obbiezione possa avere valore pratico. Quindi non mi fermo più lungamente a discuterla, e vengo senz'altro all'ultima che ha almeno apparenza di maggior valore.

« Qualora il valico in discorso mettesse capo a Firenze, si aggiunge in quello scritto, verrebbe quivi ad affluire tanto il movimento militare, che dovrebbe avere sfogo per la Porrettana, quanto quello che sarebbe diretto pel nuovo valico.

« Ora, il primo di detti movimenti sarebbe già tale da produrre ingombro in una stazione ristretta quale è quella di Firenze; ma l'inconveniente assumerebbe proporzioni assai maggiori coll'affluenza a Firenze anche del movimento diretto verso Faenza, e ciò tanto più in quanto che tutti i treni provenienti dal sud con tale direzione dovrebbero subire scomposizioni e trasformazioni, e quindi richiederebbero manovre e grande sviluppo di binari, a cagione del fatto già accennato delle forti pendenze che subito si incontrerebbero procedendo verso il valico ».

In questa obbiezione, mi si permetta di dirlo, si parte da un presupposto di contestabile valore. Nessuno di certo avrà mai pensato che allorquando a Firenze dovesse giungere la nuova linea da Faenza, la stazione ferroviaria in quella prima città dovesse rimanere nelle condizioni attuali; che anzi anche se ciò non dovesse verificarsi, la stazione certamente non potrà rimanere a lungo come si trova ora.

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

In Firenze, come ognuno sa, esistono oggi tre stazioni ferroviarie, una delle quali è quasi abbandonata, e le due altre, cioè quella di Porta alla Croce e la centrale a S. Maria Novella, hanno limitrofi vasti terreni di proprietà municipale, la piazza d'armi ed il mercato dei bestiami e macelli pubblici, che si prestano egregiamente allo sviluppo di quelle stazioni.

Queste semplici considerazioni desunte dalla conoscenza della località sono, a mio credere, più che sufficienti a togliere di mezzo anche la terza obiezione, mentre essa può rivolgersi formidabile contro il concetto della costruzione di una vasta stazione a Pontassieve. Il tracciato della linea costeggia il monte, la stazione dovrebbe quindi situarsi fra il monte ed il fiume, in un terreno in parte sommergibile, svilupparsi tutta da un lato, ed ognuno sa essere questo un grande difetto per la celerità delle manovre.

Non può quindi rimanere dubbio sulla superiorità dello sbocco a Firenze della linea fiorentina anche rispetto al terzo punto considerato nello scritto che ho preso ad esaminare.

Potrà forse sorgere una nuova obiezione, ed è quella della maggiore spesa. La linea da Faenza a Firenze è, secondo i progetti che ci furono comunicati, più costosa dell'altra; è più costosa perchè di maggior lunghezza, come ebbi già a notare; più costosa per maggior numero di gallerie. La differenza di costo è di circa tre milioni.

Però, esaminando quegli studi con qualche attenzione (e vorrei sopra questo punto concordare il signor Ministro dei Lavori Pubblici, ben più competente di me) ho dovuto osservare che quel tanto di alea a cui va incontro ogni perizia di costruzioni ferroviarie, per certe condizioni speciali geologiche o d'altra natura dei tracciati, è assai superiore nel tracciato che sbocca a Pontassieve.

Questo tracciato infatti segue per lunghissimi tratti il letto di un fiume a carattere torrentizio, e non dobbiamo dimenticare che altre ferrovie furono costruite in Italia in analoghe condizioni, ad esempio la Porrettana, e chè i lavori di difesa e di consolidamento si dovettero fare e rifare più volte, prima che la via potesse presentare le volute condizioni di stabilità.

Quindi, pur non volendo azzardare un giudizio definitivo a tale riguardo, parmi poter

concludere che, se dei due tracciati ve n'è uno pel quale la perizia corrispondente possa ritenersi come più sicura dell'altra, esso è indubbiamente quello che sbocca a Firenze.

Io non intratterrò più a lungo il Senato sull'argomento; le ragioni d'ordine commerciale ed economico per dare la preferenza nella scelta al tracciato Faenza-Firenze sono troppo evidenti, obiezioni d'altra natura non esistono, mentre le militari poste in campo in altra occasione cadono davanti ai fatti. Sarei quindi lietissimo di sentire il nostro Ufficio Centrale presentare formale proposta di modificazione in proposito alla tabella A, proposta la quale ho fiducia sarebbe approvata dal Senato. In ogni modo, dopo l'esame degli studi, la mia convinzione sul miglior tracciato è così profonda che mi sentirei l'ardire di proporre io stesso quella modificazione.

Senatore MEZZACAPO L. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MEZZACAPO L. Poichè si adduce in questo momento per ragione principale della scelta tra i due tracciati quella militare, credo che non sia al tutto inutile che io dica qualche parola su questo argomento.

A me pare che le questioni militari riguardanti strade di ferro, debbano avere la loro prevalenza, quante volte corrispondano ad un grande interesse militare, e non già se corrispondano a qualche piccolissimo vantaggio. In questo caso bisogna che altre considerazioni, purchè di molta importanza, abbiano la prevalenza.

Tale a me sembra il caso della scelta fra i due tracciati. Quello di Pontassieve offre minimo vantaggio militare che non può, nè deve prevalere su altre molto più importanti considerazioni che consigliano di preferire quella che fa capo a Firenze.

È vero che venendo da Roma, se la strada per Faenza passa per Pontassieve, si risparmia tutto il tratto che corre da Pontassieve a Firenze; e si guadagna mezz'ora. Ma d'altra parte però, se ciò avviene per chi venendo da Roma deve recarsi a Faenza, avverrà l'opposto per chi da Faenza dovrà recarsi a Firenze e viceversa. E pure cotesto si verificherà molto frequentemente durante le guerre.

In tal caso certamente Firenze diventerà un punto dove vi saranno ospedali, depositi ed altri

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

stabilimenti necessari per l'esercito, e nelle corrispondenze che si avranno tra la Romagna e Firenze il vantaggio che si era ottenuto da un lato si perde dall'altro.

Pontassieve non potrà diventare centro militare, mancando degli elementi necessari. Dall'altra parte, la differenza tra i due tracciati come diceva l'on. Senatore Brioschi, non è che di due chilometri solamente.

Però, siccome i pendii sono maggiori su quello che mette capo a Firenze, la percorrenza non si fa nello stesso tempo. Ci vogliono macchine più forti: malgrado ciò la velocità sarà minore. Se il pendio fosse tutto in salita, si perderebbe un'ora; ma considerando che metà è in salita e metà in discesa, quest'ora si potrà ridurre a mezza.

Il ritardo sarebbe molto valutabile se si riferisse ad ogni convoglio, cioè se si dovesse moltiplicare un'ora per il numero dei convogli. Ma i convogli partirebbero sempre alla stessa ora e il ritardo si riferirebbe all'ultimo.

La mobilitazione dura parecchi giorni, e però il Senato può bene vedere che il ritardo di un'ora è senza conseguenza valutabile, per la riuscita dell'operazione. Quindi, se un vantaggio vi è, esso non è tale da far dimenticare tutti gli altri che potessero parlare a favore di Firenze.

Questo in quanto alla lunghezza del transito; ma vi è altresì da considerare che dovendo passare la strada da Faenza l'Appennino, con la pendenza del 25 per 1000, maggiore di quella che dovrà superare fra Firenze e il Mugello è naturale che in tutti i casi i convogli ordinari dovranno dividersi per passare l'Appennino.

Ora, cotesta suddivisione dei convogli dovrà farsi a Pontassieve o a Firenze. Se si fa a Firenze vi sarà maggior comodità, e se avverrà ingombro di truppe si potrà provvedere molto meglio a Firenze, che non a Pontassieve, per il rapporto che vi può essere tra località ed il numero delle truppe. Se uno sarà di grave imbarazzo a Pontassieve, cinque non lo saranno a Firenze.

Inoltre mi pare che se si regola bene il movimento, si possono formare questi convogli in maniera che all'istesso convoglio ci sia una parte di truppa che debbe andare a Faenza e un'altra che debbe andare a Bologna. Arrivati a Firenze si dividono i convogli e

partono per le due linee. Se si volesse invece fare questa divisione sulla Sieve, una parte del convoglio potrebbe proseguire; ma l'altra dovrebbe permanere sino a che il primo treno abbia guadagnato la conveniente distanza.

Allora si succederebbe un agglomeramento dove la ristrettezza delle vallate rende difficilissimo il provvedere in conseguenza.

Quindi a me pare che, sotto questo aspetto, non vi sarà ritardo perchè quello maggiore (che è la necessità di rompere un convoglio di pianura per fargli passare le grandi pendenze) esiste sempre sia coll'uno o coll'altro dei tracciati, e se vantaggio ci è, si verifica per quello di Firenze.

Perciò a mio credere la ragion militare non è qui di tal valore da far tacere assolutamente qualunque altra considerazione. E però le altre considerazioni economiche, politiche, amministrative, tecniche ecc., non debbono essere poste per un vantaggio di così poco rilievo, qual'è l'abbreviazione di un'ora per l'arrivo totale a posto delle forze provenienti dall'Italia centrale e meridionale.

Lascio a chi più di me competente in tali questioni il valutare al giusto coteste cose; solo ho voluto mostrare che la questione militare non può in questa circostanza considerarsi così assoluta da divenire ostacolo alle altre considerazioni che potrebbero far prevalere la linea di Firenze.

Senatore BRUZZO. Domando la parola.

PRESIDENTE ha la parola.

Senatore BRUZZO. Negli Atti dell'altro ramo del Parlamento vi è una lettera da me firmata e diretta al Presidente della Camera, nella quale si esprime il parere della amministrazione militare a favore della linea Faenza-Pontassieve, parere che, siccome l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ben rammenterà, venne emesso dopo una discussione fattasi presso il Ministero della Guerra....

Senatore BRIOSCHI. Domando la parola.

Senatore BRUZZO.... fra lo stesso Ministro dei Lavori Pubblici, quello della Guerra e parecchi generali.

Quel parere era basato sovra tre argomenti, de' quali il principale era che il tratto fra Firenze e Borgo San Lorenzo avrebbe avuto pendenze molto maggiori di quello tra Pontassieve e Firenze. Un secondo argomento

poi era quello della maggiore possibilità di fare stazione militare Pontassieve piuttosto che Firenze. E finalmente ultimo era quello della minor lunghezza della via fra Roma e Faenza se non si passava a Firenze, benchè di poco rilievo, trattandosi di 14 o 15 chilometri di differenza.

In seguito, dopo le discussioni che ebbero luogo nella Camera elettiva, io ebbi talvolta ad esprimere, e privatamente e, se non erro, anche in Senato, l'opinione che la differenza fra i vantaggi militari dell'uno o dell'altro di questi tronchi non è tale da far trascurare le considerazioni di altra indole che militassero pel tronco Borgo San Lorenzo-Firenze, come poc'anzi accennava l'onorev. Mezzacapo Luigi.

Una fra le più ragguardevoli ragioni, la quale, secondo me, può dar favore a Firenze, è la non convenienza, sotto molti rapporti, di tracciare una ferrovia che accenni ad un gran centro per poi lasciarlo in disparte.

Scorso qualche tempo, il Ministro dei Lavori Pubblici si assunse l'impegno di fare eseguire studi comparativi, i quali sono stati ora comunicati al Senato; ed anche io gli ho rapidamente esaminati. Da questi risulta che, contrariamente a ciò che si supponeva prima, nel tronco Pontassieve-Borgo San Lorenzo vi sono tratti di grandi pendenze, le quali raggiungono il 25 per mille, di maniera che, se occorreranno delle locomotive molto pesanti sopra un tratto, occorreranno anche sopra un altro.

Tutte queste considerazioni mi confermano nella opinione già espressa, che la differenza dei vantaggi militari tra l'una e l'altra linea non sia veramente tale da dover sacrificare Firenze; e se io avessi ingerenza nell'amministrazione militare, non sarei alieno dal dichiarare che si potrebbe anche sboccare a Firenze, purchè il Ministro dei Lavori Pubblici promettesse di far fare gli studi occorrenti e di fare eseguire i lavori perchè la stazione di Firenze veramente presentasse la facilità di servirsi del tronco come se facesse capo a Pontassieve, vale a dire preparare una stazione con estesi piani di caricamento che permettano rapidi movimenti di truppa e di materiali.

Con tutto questo avendo io firmato il parere a favore dello sbocco a Pontassieve, mi asterrò dal votare se il Senato dovrà pronunziarsi; seb-

bene io concorra nel parere del Senatore Mezzacapo Luigi, cioè che lo sbocco a Firenze non alteri sensibilmente l'importanza militare di tutta la linea.

Spero che il Ministro dei Lavori Pubblici terrà poi conto dei desideri dell'amministrazione militare quando si tratterà veramente di questioni di alta e discutibile importanza strategica, e vorrà tener conto degli studi che, credo, esistono al Ministero della Guerra, nei quali ho motivo di credere siano nettamente specificate le condizioni alle quali dovrebbero soddisfare alcune linee nell'interesse della difesa dello Stato e dell'utilità militare della linea fra Faenza ed il versante occidentale dell'Appennino.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Brioschi ha la parola.

Senatore BRIOSCHI. Io aveva chiesto la parola quando l'onorevole Senatore Bruzzo accennava al voto della Commissione militare desiderando fargli conoscere che, prima della sua presenza in quest'Aula, io aveva letto precisamente i tre punti nei quali si riassume quel voto.

Dopo le sue parole parmi che il generale Bruzzo possa votare come voterò io, mentre i dubbi posti avanti da lui e dai suoi egregi Colleghi rispetto alle pendenze sono dileguati.

E se alcuno ancora gliene rimane rispetto alla migliore disposizione della stazione, mi sento in grado di distruggerlo ripetendo ciò che ebbi già ad osservare rispetto alla possibilità non solo, ma alla grande facilità colla quale possono ampliarsi le due stazioni di Firenze, sia quella di Porta alla Croce, sia l'altra di Rifredi.

Sono ben lieto poi che le parole del generale Mezzacapo abbiano rinfrancata la mia opinione sulla non esistenza di ferrovie propriamente militari; mentre invece parmi egli sia d'accordo con me sulla necessità di far sì che in queste, come in altre nostre ferrovie, debbasi avere grandissimo riguardo alla loro importanza militare.

Spero così di ottenere l'adesione dell'onorevole Senatore Bruzzo alla proposta pel tracciato che sbocca a Firenze, per quanto egli nella posizione di Ministro della Guerra abbia segnato del proprio nome un voto di cui la importanza nessuno di noi disconoscerebbe se le

congetture sulle quali si basa trovassero riscontro nei fatti.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Le idee che ho sentito manifestare dai quattro oratori che hanno preso la parola su questo importante argomento e che hanno così grande autorità, non solo nel Senato, ma anche fuori di quest'Aula, solleticherebbero grandemente il mio amor proprio; imperocchè idee conformi furono quelle che guidarono me a proporre nel progetto di legge del 1878 la iscrizione della linea Faenza-Firenze e non Faenza-Pontassieve.

Se non che, o Signori, essendo a questo banco, io debbo ricordarmi del voto che fu dato da uno dei rami del Parlamento, sebbene quest'altro ramo del Parlamento, cioè il Senato, con un ordine del giorno mettesse in certo modo in sospenso la questione. E ricordandomi del voto in contrario dato alla mia proposta dall'altro ramo del Parlamento, sia pure con un sol voto di maggioranza, sono tratto naturalmente ad impormi un certo riserbo.

Ciò non ostante io non posso, per la responsabilità che mi incombe, tacermi del tutto, dal momento che la questione sull'andamento della linea è risolta pel tratto che attraversa il Mugello.

Io aveva preso impegno davanti al Senato di fare studiare completamente l'andamento secondo i due tracciati per Pontassieve e per Firenze, a partire dai dintorni di Borgo S. Lorenzo che è il punto di distacco dei due andamenti, e l'ho fatto.

Confesso che avrei desiderato che lo studio, stato fatto in modo assai particolareggiato, avesse potuto essere messo a disposizione del Senato qualche tempo prima di quello che è stato possibile di fare. Ad ogni modo parmi che sia stato presentato abbastanza in tempo perchè si possa discorrerne con cognizione completa della cosa.

Da questo studio risulta quello che disse il mio egregio amico l'onor. Brioschi, per la parte tecnica; vale a dire che la temuta disparità delle forti pendenze non è tale da assumere le proporzioni a cui pareva si dovesse venire all'epoca della prima discussione.

Ma io prescindo da questa questione ed ammetto, qualunque sia la proporzione, che la linea

da S. Lorenzo a Firenze sia inferiore a quella di Pontassieve nel rispetto delle pendenze.

L'illustre Senatore Mezzacapo concretò la differenza in un'ora di maggior tempo che s'impiegherebbe nel percorrere un andamento a confronto dell'altro, e questo basta a confermare in linea di fatto la differenza delle maggiori pendenze.

Ma, o Signori, se io non piglio la parola per esprimere un'opinione nel merito della questione in attualità, mi sarà ben permesso di esporre quali furono le considerazioni, che condussero me a proporre in origine l'obbiettivo di Firenze piuttosto che quello di Pontassieve, e furono queste: Innanzi tutto proposi lo sbocco a Firenze perchè trovai un precedente parlamentare, a cui non parmi abbia alluso l'egregio Relatore dell'Ufficio Centrale, avendo egli cominciato la storia dei progetti di legge da quello da me presentato nel maggio del 1878. In quel progetto iscrissi la linea Faenza-Firenze, però sulla traccia di quello del 1877, colle convenzioni Depretis, 17 novembre, in cui la linea si scriveva sotto il medesimo titolo; ond'è che io non mi posso attribuire nè il merito, nè il demerito della paternità della linea. Io riproposi la linea Faenza-Firenze pur conoscendo tutte le obiezioni che si facevano e si fanno ancora in ordine militare. L'onor. Senatore Bruzzo che io aveva allora l'onore di doverare a Collega su questi banchi, ricorda che fu discussa in Consiglio dei Ministri questa questione; che furono messe innanzi tutte le considerazioni d'indole militare, quelle stesse che furono poscia svolte dalla Commissione dei generali radunati da lui stesso dietro mia preghiera, ma che non ostante non valsero ad indurre il Governo ad aderire al desiderio quasi esclusivo della parte militare, per una linea così importante. E la ragione fu questa: Che gl'interessi militari assumono una preponderanza assoluta quando si hanno esigenze assolute; ma quando si riducevano ad avere una stazione più o meno grande, e si traducevano perciò unicamente, o quasi, in una questione di maggior somma da spendere per ottenere lo stesso scopo, non parve che in quell'occasione fossero tali da potere determinare l'abbandono di considerazioni che avevano ben altro valore.

Il Governo si risolvette ad iscrivere la linea collo sbocco a Firenze tenendo conto degl'in-

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

teressi permanenti che sono quelli del commercio e dell'industria. Essendo dimostrato che otto decimi, se ben ricordo, delle transazioni commerciali dell'altro versante dell'Appennino hanno per obiettivo Firenze e nessun'altra direzione, ogni esitazione fu vinta, e fu vinta anche per l'altra considerazione che in Italia abbiamo bisogno di sostenere l'antica vita italiana, la quale, si voglia o non si voglia, salvo sempre tutto il rispetto dovuto e consacrato per l'unità della Nazione, si divide principalmente fra grandi centri, come Milano, Torino, Napoli, Firenze, Palermo, ecc. ecc. Ora, trattandosi di costruire delle grandi linee aventi per obiettivo questi grandi centri, a me e al Governo non pareva che si dovessero abbandonare per considerazioni, che non fossero tali da rappresentare un vero e superiore interesse nazionale.

Queste le ragioni principali che motivarono nel 1878 l'iscrizione di questa linea collo sbocco a Firenze.

Ad ogni modo la Camera dei Deputati, sia pure con un solo voto di maggioranza, ne cambiò la direzione, e ciò basta, perchè, rispettandone il voto, il Governo non abbia presa l'iniziativa e non abbia intenzione di prenderla per ricambiare di nuovo l'andamento stesso.

L'onorevole mio amico Brioschi ha già dato conto delle ragioni esposte dalla Commissione militare all'epoca della presentazione al Parlamento della legge delle costruzioni ferroviarie, che fu radunata dall'on. Senatore Bruzzo, allora Ministro della Guerra.

E chi ben consideri codeste ragioni vedrà che si restringono pressochè ad una sola, al dubbio che a Firenze non si possa avere una estensione sufficiente per una stazione quale sarebbe richiesta dalle esigenze militari. Ora, io sono lieto che mi abbiano preceduto altri su questo terreno, essendomi sempre parso che questa sia una ragione molto manchevole.

Non c'è bisogno certamente di avere studiato la strategia per giudicare in materia, bastando esaminare le località con gli occhi per riconoscere che questa è una questione la quale con 100 mila lire di più o di meno può essere facilissimamente tolta di mezzo.

Se non che, non intendendo il Governo farsi promotore del ritorno alla sua antica proposta, io debbo dichiarare che non esprimo nè opi-

nione contraria, nè opinione favorevole al cambiamento che pare si voglia proporre, restando contento di avere esposto quali furono le ragioni che indussero il Ministero a fare la sua originaria proposta.

Aggiungo ora alcune spiegazioni di fatto.

Pel caso che lo sbocco della linea fosse cambiato, a somma non deve essere variata, imperocchè la spesa di 40 milioni è quella che corrisponde alla linea primitivamente proposta Firenze-Faenza, e fu mantenuta tale, ad onta della variante meno costosa, perchè in una legge ove si parla di un miliardo e mezzo non era il caso di tener calcolo di una cifra che ascendeva a circa 4 milioni.

PRESIDENTE. Prego il Senatore Brioschi di mandarmi la sua proposta.

Senatore BRIOSCHI. Io aspettava che l'egregio Relatore esprimesse le opinioni dell'Ufficio Centrale su questo argomento.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Mi sembra che se ne dovrà discorrere quando verrà in discussione la tabella. Allora io penso che i miei colleghi dell'Ufficio Centrale non avranno difficoltà a proporre un emendamento, per cui alla linea « Firenze-Pontassieve » si sostituisca l'altra « Faenza-Firenze ». Noi ci sentiamo tranquillati nel riguardo militare dalle parole autorevolissime pronunciate dall'illustre Senatore Mezzacapo, e le spiegazioni date dal sig. Ministro dei Lavori Pubblici ci hanno vie più confortati in quel giudizio che ciascuno di noi si era già formato mediante uno studio diligente del progetto, attesochè non ci par dubbio che nell'interesse generale del paese la linea Firenze-Faenza debba essere preferita all'altra Firenze-Pontassieve.

Laonde l'Ufficio centrale prega il Senato a voler accogliere la nostra proposta.

PRESIDENTE. Io credo mio debito di avvertire il Senato che è questo il momento di fare le variazioni che crede alla tabella, perchè siamo ad un articolo che dice « è approvata la tabella, ecc. »

Senatore SARACCO, *Relatore*. Io supponeva che questa tabella dovesse leggersi, e che allora convenisse proporre le modificazioni.

Senatore BRUZZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRUZZO. Io desidero fare una piccola rettifica.

Mi pare che da ciò che dissero l'onorevole Ministro e, se non erro, anche l'onorevole Senatore Brioschi, possa dubitarsi che il parere della Commissione militare fosse basato unicamente sulla difficoltà di fare una stazione, più o meno buona, in un luogo o nell'altro. Invece i militari si appoggiavano essenzialmente sulla differenza delle pendenze. Si riteneva che il tratto di tronco tra Pontassieve e San Lorenzo potesse farsi con una pendenza non maggiore dell'11 e 12 per mille, lo che poi dagli studi comparativi risultò non essere esatto.

Invero, dagli studi degli ingegneri risultò, come ho già notato, che anche in questo tratto ci sono delle pendenze del 25 per mille. Così si spiega come la questione si è cambiata, essendo scemata di valore l'obiezione principale allo sbocco a Pontassieve, la quale consisteva nel dire che da Pontassieve potevasi fare la trazione colle locomotive ordinarie e da Firenze no.

Ora, avendo l'onorevole Ministro anche dichiarato che a Firenze si potrà pur fare una buona stazione militare, diminuiscono sempre più le ragioni per insistere a favore dello sbocco a Pontassieve.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Non ricordo veramente come mai sia espresso; ma certo dalla lettura della lettera che riassume il parere della Commissione dei generali, risulterebbe che la ragione prevalente è quella del timore che non si possa provvedere ampiamente ad una stazione.

Ora, questa per me non è mai stata una difficoltà.

Fin dal 1878 la Commissione nei suoi motivi metteva anche la differenza delle pendenze, e in ordine di esposizione, la metteva per prima.

Io ho già dichiarato che questa differenza di pendenze, quantunque in proporzioni minori di quello che si credeva, resta tuttavia, e che la linea che va a Firenze nelle massime sue pendenze è ancora in difetto rispetto a quella di Pontassieve.

Ma tutto ciò, ripeto, si sapeva anche prima; io almeno ho sempre avuto questa opinione.

Ad onta di ciò, io aveva proposta la linea Faenza-Firenze perchè mi pareva che quando si deve fare un servizio di montagna come è quello che si fa attraverso l'Appennino non è un grandissimo inconveniente se la macchina, che arriva a S. Lorenzo, per necessità del transito continui ancora per altri 20 o che chilometri a trascinare il treno, nel qual caso, pendenza più pendenza meno, rispetto all'esercizio non è soverchia difficoltà. Rispetto alle conseguenze militari, ripeto quello che ha già detto l'onorevole Senatore Mezzacapo: la questione si riduce ad un'ora. E per ovviare a questo inconveniente, basterebbe moltiplicare le stazioni e fare i treni anche più frequenti, e quell'ora si ridurrebbe a minor tempo.

Ad ogni modo, quando feci la proposta, non fui diretto da questa considerazione delle pendenze, bensì da quella degli interessi permanenti, messi in confronto cogli interessi militari, i quali mi parvero sempre di un ordine assolutamente contingente, non mai assoluto.

PRESIDENTE. Il Senatore Majorana-Calatabiano ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *Relatore*. Io non entro nella questione intorno alla quale è stato lungamente discusso in questa tornata, ma prendo la parola per rivolgere al Senato e all'onorevole Ministro alcune brevi considerazioni intorno alla portata del secondo alinea dell'articolo 8.

In questo secondo alinea è detto:

« Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge suddetta ».

Ora, è di certo per la più corretta esecuzione della legge del 1879 che si vuole quella disposizione. Per essa non occorre l'esame, che si sarebbe dovuto fare tutti gli anni in occasione del bilancio, con legge separata, con articolo annesso al bilancio stesso.

Secondo me, fa benissimo il Governo a richiedere la facoltà di risolvere il problema con una legge sola.

Però mi si permetta di osservare che l'essenza dei criteri ai quali è informata la legge del 1879

chechè ne sia del suo articolo 15 e dell'art. 3 della legge che discutiamo, testè votato, i quali articoli danno facoltà agli enti di anticipare somme e d'intraprendere costruzioni di linee o tratti di linee, ed al Governo di ricevere dagli enti morali interessati anticipazioni, sia per una linea intera, sia per uno o più tronchi della medesima, l'essenza dei criteri, dico, della legge del 1879 è, che le ferrovie complementari del regno, le quali in massima parte vanno costrutte, e più tardi dovranno essere esercitate, col danaro dei contribuenti, abbiano ad avere certa e permanente l'impronta dell'interesse generale, sia come fine immediato, sia come risultante della migliore soddisfazione dell'interesse locale.

L'interesse generale potrà essere prevalente nel senso commerciale, industriale o economico in genere, potrà esserlo, in qualche raro caso, anche nel senso militare, ma è certo che deve essere sempre considerato quale vero obbiettivo della legge, nei limiti almeno dell'ammontare del sacrificio che costa al paese sotto forma di concorso dello Stato.

Ora, quando si discusse la legge 1879, io non dissimulai a me stesso, nè dissimulo ora, che quella specie di diritto locale a cui si riferisce l'articolo 15 della legge 1879, e ora l'art. 3 della legge che discutiamo, appunto perchè parrebbe in urto collo spirito della legge che ha di mira il bene generale, dovesse essere interpretato nel senso più limitato della parola.

Sarebbe strano, in vero, che centinaia di milioni di lire fornite dal contribuente italiano dovessero spendersi con le destinazioni e la cronologia degli interessi locali, che non sempre sono ben intesi interessi locali.

Il concetto del bene pubblico deve ognora prevalere nell'applicazione della legge medesima.

Questo almeno, secondo me, n'è lo spirito; quel fine non è essenzialmente contraddetto dai due articoli di legge che ho citato; anzi l'articolo terzo ora votato, rimettendo alla facoltà del Governo il ricevere dagli enti interessati anticipazioni per ispendere in tronchi o in linee determinate, prova che esso, come l'articolo 15 della legge del 1879, vogliono essere sempre subordinati, od almeno coordinati all'interesse personale.

Ma se ciò è vero, io penso che il Governo

farebbe benissimo a raccogliere una somma di notizie e a fare un insieme di studi su tutte le linee da eseguirsi nel ventennio, e ispirandosi ai risultati di coteste notizie e di cotesti studi, determinasse, almeno per le linee di seconda e di terza categoria, in ragione del ben inteso interesse generale messo in armonia con l'interesse locale, le tabelle di riparto generale promesse coll'articolo che discutiamo.

In massima, non si dee dubitare che quello da me accennato non sia il concetto del Governo; ma è bene si rilevi che quello debba essere sempre la guida nei lavori preparativi, e nella deliberazione, intrapresa ed esecuzione delle costruzioni. Il che io temo non sia sempre avvenuto fin qui, precisamente nelle linee della 2^a e della 3^a categoria, per le quali gli assegni dei due anni scorsi corrispondono alle istanze degli enti locali, anzichè agli interessi generali. Io riconosco peraltro, che in parecchie di coteste assegnazioni di fondi vi ha coincidenza degli interessi locali con gli interessi generali; ma devo affermare d'altra parte che molti interessi generali rimangono frustrati per la inerzia degli enti locali, che pur potrebbero e dovrebbero spendere, ma non sono chiamati all'adempimento del loro dovere, e molto meno sono incoraggiati dal Governo.

Fatte tali osservazioni sulla interpretazione che secondo me si dovrebbe dare alla legge sull'opportunità di applicarla in modo più conforme al suo spirito, io porgo viva preghiera all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, perchè voglia, durante i pochi mesi che precederanno la presentazione della legge sulle tabelle di reparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della 2^a e 3^a categoria per tutto il tempo fissato dalla legge del 1879, perchè voglia, dico, trovar modo di spingere i suoi studi all'applicazione del concetto da me propugnato. Imperocchè i sacrifici del contribuente italiano, che è uno, rispetto alla esecuzione di quella legge, sarebbero malamente corrisposti quantè volte le ingenti somme da spendere non dovessero procurare che le soddisfazioni di più o men vivi desiderii puramente locali, e non produrre reali benefici e alle popolazioni più direttamente prese di mira e a tutto il paese.

Dopo queste avvertenze di carattere generale, anche per dar prova al Senato che,

a farle, mi ha mosso lo studio dei fatti, ne accennerò uno particolarmente. E qui prego l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici di onorarmi della sua attenzione, e, udito quanto sono per esporre, di farmi conoscere il suo pensiero sui più opportuni provvedimenti in occasione della legge di reparto, ch'egli dee presentare all'esame del Parlamento.

Nelle linee di terza categoria ce n'è una, che figura al numero 31, e che si chiama Valsavoia-Caltagirone; è un tratto che conta 62 chilometri.

Cotesta linea che mette capo a Caltagirone, città importantissima, se non prima, tra le primissime delle città dell'interno della Sicilia, comincia da Valsavoia, cioè da una contrada in nuda campagna, senza abitatori e senza caseggiati. Ciò significa che quella linea è fatta precipuamente in beneficio della Finanza dello Stato; perchè è impossibile che 150 o 200 mila abitanti, quanti sono quelli che devono traversare questa strada, si muovano da Caltagirone e dai Comuni intermedi della linea, o vicini alle stazioni di essa per andare in un sito dove non sono nè produttori, nè consumatori. I viaggiatori o le merci che giungono a Valsavoia per essere spedite a Militello, a Vizzini, a Caltagirone, o che partono o sono spedite da queste e altre contrade del circondario di Catania e di quello di Caltagirone, ovvero dai vicini circondari di Piazza e di Modica, per Valsavoia, non partono, nè si spediscono da o per Valsavoia; bensì partono o si spediscono da o per Catania, Siracusa, Messina, Palermo, o stazioni intermedie delle diverse linee esistenti.

Ora, ognuno vede come la linea Valsavoia-Caltagirone, riesca quale vera succursale delle ferrovie dello Stato, e segnatamente di tutte le linee sicule. E quantunque nel suo non lungo percorso abbia dei mediocri centri per i reciproci traffici; pure a nessuno di essi il movimento delle merci e dei viaggiatori può dare discreto alimento. Invece, se il punto di partenza e di arrivo delle linee è la nuda campagna che non può essere l'obbietto di viaggi e di trasporti, per ciò stesso l'obbietto dev'essere il mare o il centro di produzione e consumo, Catania, cioè, Augusta, Siracusa, Messina, Palermo.

Ora la linea di cui discorro, secondo il progetto studiato da molti anni fa, con tutti i particolari, da un valente ingegnere capo del

Genio civile, a spese degli enti locali, e con autorizzazione del Ministero, questa linea secondo quel progetto, sarebbe costata 9 milioni.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici esaminò il progetto e pienamente l'approvò nella massima e nei particolari. Giudicò però scarsa la spesa riferita, e la elevò ad 11 milioni di lire.

Devo peraltro notare che, quando il Consiglio superiore emise il giudizio, c'era un notevole rincaro sul ferro rispetto al tempo nel quale erano stati condotti gli studi; e questo fu il principale motivo dell'accrescimento della spesa totale di costruzione.

Più tardi i prezzi sono tornati ai termini della prima estimazione, così che la spesa supererà di poco i 9 milioni previsti.

Ora gli enti locali, prima ancora della legge del 1879, avevano votato non due milioni, quanti cioè ne occorrerebbero adesso per gli 11, tolto il decimo dell'economie a causa della costruzione col sistema economico, ma oltre tre milioni.

Venne la legge benigna la quale dispose che: qualunque siano gl'impegni antecedentemente assunti, gli enti interessati dovranno partecipare alla spesa nelle proporzioni che determina la legge medesima, e però nel caso della linea Valsavoia-Caltagirone non occorrono nuovi deliberati per assumere impegni, ma per ridurre quelli precedentemente contratti. Ciò devono aver fatto gli enti interessati, e se mancasse taluno, sussisterebbe sempre la sua antica obbligazione per somma maggiore.

Riassumendo: abbiamo studi fatti, approvati dal Consiglio superiore da molti anni. Abbiamo enti che avrebbero dato di più, se la legge fosse stata meno benigna, e non possono non dare, nè è a temersi non diano, il meno cui son chiamati dalla legge del 1879. Abbiamo una linea di tanta importanza che deve riuscire di grande tornaconto pel paese, ingrandendo straordinariamente i traffici, perchè attraversa o lascia ben vicina la pianura di Catania nei territori vastissimi di Lentini, Mineo, Rammacca, Caltagirone; traversa o lascia a breve distanza Scordia, Militello, Vizzini, Palagonia, Mineo, Grammichele, Caltagirone, rannoda tutti i Comuni di questo Circondario, di parte del Circondario di Modica, del Circondario di Piazza Armerina, Terranova, ecc.; una linea essen-

ziale per la provincia di Catania, giovevolissima alle provincie di Caltanissetta e di Siracusa. Tutto ciò abbiamo, ma fin qui non si è pensato a cotesta linea.

Eppure, io non sono tecnico, ma credo che per più decine di chilometri delle vie ferrate dello Stato, dalla linea onde discorro, anzi dai suoi primi tratti, un aumento di prodotto chilometrico di 3, di 4, di 5 mila lire, se ne potrebbe annualmente attendere.

Perchè tanto beneficio? È presto provato. Tutti gli estesi e ricchi territorî, e le popolazioni che rientrano fra Valsavoia e Caltagirone, o mettono capo ad uno dei punti che dovranno avervi le stazioni, dovendo spedire i prodotti, poniamo, al mare, o al più popoloso centro, cioè a Catania, non si valgono, precisamente per i trasporti, nemmeno del tratto di ferrovia dello Stato, che è da Valsavoia a Catania; rinunciano, cioè, al percorso di quei 25 chilometri di ferrovia.

Innanzitutto, perchè vi è una stazione meschina, disadatta al pronto carico di una grande quantità di merci, anzi è insufficiente nelle condizioni presenti; malgrado di essere stata alquanto migliorata ed ingrandita, i carri vi si fanno desiderare; in secondo luogo, e soprattutto, perchè, siccome dal punto più vicino a Valsavoia, che sarebbe Scordia, dev'essere adoperata la carretta pel trasporto delle merci, così per i prodotti a destinazione di Catania non si farebbe, col trasbordo alla stazione di Valsavoia, e un altro a quella di Catania pel luogo del consumo o pel magazzino, o pel porto, alcuna economia di tempo, anzi sicuramente vi sarebbe aggravamento di spesa.

A maggiore ragione di Scordia, le città di Militello, Palagonia, Mineo, Vizzini, Licodia, Grammichele, Caltagirone e tutte le altre popolose città, e le campagne che vi mettono capo, non si possono avvantaggiare del tratto di Valsavoia-Catania, precisamente per le merci.

Dappertutto quindi si continuano i trasporti con carrette, e, da certi punti, a schiena di muli.

E se la necessità o la convenienza alimenta quei traffici, essi non possono prosperare, oltrechè riescono impossibili, per alcune merci almeno, con Siracusa, Messina, Palermo e altre importanti città intermedie.

Alcuni prodotti, che prenderebbero la via ferrata per Siracusa e forse per Messina, giun-

gono sulle carrette alla più vicina marina, a Catania, e vi s'imbarcano per le altre destinazioni.

La linea Valsavoia-Caltagirone insomma, la quale si calcolava che, anche dai primi anni, non avrebbe dato un prodotto minore di dodici mila lire di reddito, e però avrebbe importato una spesa abbastanza remunerata, sarebbe stata una ricca sorgente di movimento nelle linee dello Stato, il prodotto delle quali perciò si sarebbe accresciuto di molto per moltissimi chilometri.

Invece il movimento di Valsavoia-Siracusa è quasi nullo nelle condizioni presenti; il reddito rimane assai al di sotto delle spese di esercizio, ed il movimento del tratto Valsavoia-Catania è appena mediocre.

Poste queste considerazioni, io credo che, sebbene sia vero che gli enti interessati nella linea Valsavoia-Caltagirone non si avvantaggiarono fin qui dell'articolo 15 della legge del 1879, e temo non si varranno dell'articolo 3 della presente legge, pure avrebbero avuto diritto a vedere stanziare nel bilancio dello Stato quelle rate che, indipendentemente dall'importanza eccezionale dell'accennata linea, sarebbero toccate ai medesimi nella distribuzione dei fondi assegnati in bilancio pel 1880 e pel 1881. Io penso frattanto, che essi si accontenterebbero di avere pel 1882 tutte le rate che per tale anno e per i due antecedenti spetterebbero a quella linea, tenuto conto anche della sua importanza.

Dico, si accontenterebbero di ciò, perchè, quando si fossero costruiti i primi 10 o 12 chilometri, che si farebbero con una spesa forse di poco maggiore di un milione, perchè sono in aperta pianura e non richiedono quasi alcun lavoro d'arte, allora tutto quel movimento di cui parlo (anche senza svolgere la linea per tutti i 62 chilometri), tutto quel movimento, dico, vi sarebbe per buona parte richiamato su, e non solo gioverebbe all'esercizio di cotali chilometri, ma riescirebbe di grande sollievo, per non accennare ad altre linee, ai 70 chilometri circa che ci sono da Valsavoia a Siracusa, e precisamente ai 25 chilometri che ci sono da Valsavoia a Catania.

Ora si potrebbe trovare una linea che con sì modica spesa avesse il carattere di generale utilità, anche dal riguardo finanziario, più di quella onde discorro?

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

Vi fu un po' d'inerzia, lo confesso, negli enti locali, che, avendo visto la legge, aspettavano di essere sollecitati, quasi molestati dal Governo, mentre questo invece aspettava di essere spinto da loro. Ciò ha fatto sì che non si è speso, anzi non si è impegnato un soldo per quella linea. Ma siccome l'onorevole Ministro deve proporre il reparto delle somme per l'avvenire, così io lo prego di due cose; in primo luogo di tener conto del principio a cui credo che tutti gli studî e le proposte dovrebbero essere informati, e assicurarsi se tutto ciò intorno al quale ho richiamato la sua attenzione, è cosa di vero interesse generale, di produzione cioè, e consumo, di industria e commercio, e se ad un tempo è vero e immediato interesse di finanza; in secondo luogo prego l'onorevole Ministro il quale si affretta ad intraprendere degli studî per linee onde non si applica la legge, e appalti per tronchi di linee non del tutto studiate, lo prego che se è indubitato che per Valsavoia ci sono studî fatti e da più anni approvati dal Consiglio superiore, se non è dubbia la preponderanza degl'interessi generali sugl'interessi locali, i quali del resto vi armonizzano, lo prego perchè accordi la preferenza, se non nel senso di destinare fondi molto maggiori, ma almeno nel senso di assicurare la giustizia distributiva, dando quella piccola quota che sarebbe stata necessaria per aprire un qualche tratto di linea di non grave costo.

Onde la mia preghiera è precisamente questa: Io non oso pretendere che in pochissimi anni le strade di terza categoria possano compiersi; ma siccome la parte della spesa che riguarda i primi tratti di quella onde ho discorso, è minima, così desidererei che cotesta parte di spesa fosse impegnata nel prossimo bilancio, affinché se ne eseguisse quel tanto che fosse necessario per intraprenderne utilmente l'esercizio, destinando agli anni d'un prossimo avvenire il resto delle somme occorrenti per lo sviluppo e il compimento di così importante linea.

Capisco benissimo che in ciò ch'io chiedo, ci è anche qualche po' d'interesse locale; ma io credo che un membro del Parlamento, quando possa mettere in rilievo fatti d'interesse locale che coincidano cogl'interessi generali, non faccia che adempiere al più stretto dovere.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola....

BACCARINI, *Ministro dei Lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Premetto che della raccomandazione fatta dall'onorevole Senatore Majorana terrò il maggior conto che mi sarà possibile quando sarò intorno alla compilazione del progetto di legge per la presentazione delle tabelle della seconda e della terza categoria. Credo tanto più di poter fare questa dichiarazione, inquantochè egli, discreto come è, ha suggerito il mezzo più proprio per attivare possibilmente nelle diverse località la legge del 1879; vale a dire quella dei provvedimenti per quei primi tronchi che racchiudono una certa somma d'interessi anche senza che sia compiuta la intera linea e corrispondono pure al fine della legge medesima. Fatte queste dichiarazioni, permetta l'onorevole Majorana che io gli dica, che se è vero in astratto che bisogna sempre tener conto degli interessi generali nello stabilire quali sono le linee delle singole categorie che devono essere eseguite, pure sempre è vero nella pratica, che è di una grande difficoltà il distinguere su quali di queste linee locali si concentrino i veri e maggiori interessi generali.

La nostra legge del 1879 ha questo carattere spiccatissimo, che divide per categorie le linee da costruirsi a complemento della rete esistente; lo che vuol dire che tutte quelle che sono state iscritte in una categoria hanno avuto per il legislatore la stessa importanza rispetto all'interesse generale.

Ora, da ciò è venuto il difetto della legge tanto lamentato, e fino a un certo punto giustamente, dall'Ufficio Centrale, vale a dire di condurre all'intraprendimento simultaneo di troppe linee, anzichè all'intraprendimento successivo.

Si discusse a lungo, specialmente nell'altro ramo del Parlamento, intorno a questa materia; ma non si può, senza cambiare la legge, non passare sotto queste forche caudine. È evidente che se noi potessimo impiegare i 60 milioni che abbiamo annualmente, scegliendo puramente le linee d'interesse principale (giacchè una certa differenza tra molte linee esisterà economicamente parlando), faremmo meglio. Ma, o Signori, ci sono moltissime altre considerazioni, le quali hanno guidato il Par-

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

lamento nello stabilire le cose come sono di fatto.

L'egregio Relatore l'ha già detto: il concetto della giustizia distributiva è stato prevalente anche lasciando da parte qualche considerazione d'ordine economico e finanziario.

L'onorevole Relatore è andato su questo proposito più in là; - ha detto: Facciamo quello che fa la Francia. Ha citato la legge francese del 17 luglio 1879, perchè, per combinazione, anche là, nello stesso tempo che in Italia, si discuteva una legge per costruzioni ferroviarie complementari alle reti esistenti.

L'art. 2 che egli citò dice:

« L'exécution des lignes désignées à l'article 1^{er} aura lieu successivement, en tenant compte de l'importance des intérêts militaires et des intérêts commerciaux engagés, ainsi que du concours financier qui sera offert par les départements, les communes et les particuliers ».

Nella legge francese fu consacrato il principio che si dovessero eseguire successivamente le linee, e certamente in ordine teorico è il solo principio amministrativo che debba guidare in cose di questa importanza.

La differenza però è una sola: che in Francia si spendono 500 milioni all'anno e noi non ne spendiamo che 60.

Una voce. Non li spendono.

Senatore SARACCO, *Relatore.* Non li spendono, perchè in Francia non hanno ancora i progetti.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici.* Se noi potessimo disporre di quella somma, in tre o quattro anni la nostra legge sarebbe eseguita, ed allora si capisce che le linee si potrebbero eseguire successivamente. E chi non aspetterebbe tre o quattro anni per vedere le linee predilette in esercizio?

Ma, o Signori, anche la Francia, nonostante i suoi grandi mezzi, ha subordinato la scelta delle linee al concorso degli interessati, precisamente come abbiamo fatto noi coll'art. 15, avendo pur fatto per categorie una graduazione d'importanza, rispetto all'interesse generale.

Nell'articolo 15 si è detto che avranno precedenza di costruzione quelle linee per le quali gl'interessati locali faranno l'anticipazione della quota governativa; poi si è graduato e si è detto che avranno diritto ad un riguardo quelle per le quali gl'interessati locali, senza far

l'anticipazione totale, facessero un'offerta di qualche cosa in più della quota che la legge loro attribuisce. Ad onta di ciò, come diceva l'on. Relatore dell'Ufficio Centrale, e come riconosco anche io, sono state intraprese troppe linee, e sarebbe stato meglio si fosse potuto limitarle a un numero minore.

L'on. Senatore Majorana dovrà però ammettere che il Governo non ha ricercato di escludere l'una piuttosto che l'altra linea; e se per quella di Valsavoia-Caltagirone, per la quale vi erano antiche offerte di tre milioni, che superano circa di un terzo la quota che è attribuita dalla legge agli enti locali, è anche vero che tali offerte non furono rinnovate più quando la legge si contentò di meno, e dopo che fu stabilita la precedenza a quelle per le quali gli interessati locali fossero disposti a qualche sacrificio.

Appunto questa mancanza di rinnovazione delle loro deliberazioni ha condotto a giudicare che l'interesse non è poi così forte da costringere a prescindere da qualunque considerazione per eseguirla anche senza richiesta degli interessati. Questo ho voluto dire per giustificazione dell'opera del Governo, che non ha avuto di mira veruna parzialità.

Le linee per le quali si è domandata l'iscrizione in bilancio non sono che quelle per quali i singoli interessati locali hanno acquisito il diritto a termini dell'art. 15.

Io, per entrare nell'ordine di idee dell'onorevole Majorana-Calatabiano, ho proposto in questa legge, ed il Senato ha già votato, che si possa facilitare la costruzione dei tronchi più utili, abilitando il Governo a ricevere anticipazioni, anzichè dell'intera quota, di quote corrispondenti all'importo della costruzione dei tronchi speciali. E limitatamente al primo e secondo tronco a cui alluse l'onorevole Senatore Majorana, dichiaro che terrò il più gran conto della sua raccomandazione nel formulare la tabella della nuova legge.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io ringrazio l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici di aver preso in considerazione la mia raccomandazione; e prendo atto della sua promessa di comprendere fra' primi provvedimenti la spesa

per uno o due dei primi tronchi della linea Valsavoia-Caltagirone.

Relativamente alla questione di principio, io non posso assumere che in atto, anzi col solo pensiero, si voglia propugnare la violazione della legge del 1879 o di quella che siamo per votare. Pur riconoscendo che nell'art. 15 della legge del 1879, e forse anche nell'art. 3 della legge che discutiamo, sia consacrato un principio non del tutto armonico con l'interesse generale, io raccomandava, e mi pare che l'onorevole Ministro in questo sia d'accordo con me, di dare all'applicazione di quei due articoli di legge la più discreta interpretazione, affinché, dove concorra l'interesse generale, e non manchi da parte degli enti interessati quella quota di sussidi che sono obbligatori per legge, non si ritardi intanto di dare almeno quel minimo di costruzioni a cui si avrebbe ragione.

E siccome per alcune linee nelle quali concorrono quei requisiti, e sopra tutto per quella Valsavoia-Caltagirone fatalmente nei due anni scorsi non s'è fatto niente, io ignorava quale sarebbe stato il divisamento dell'onorevole Ministro per l'avvenire. Io deploro con lui la poca attività degli enti interessati. Ma ciò non deve far sospettare che sia di poco interesse la linea, la cui importanza è così indiscutibile e seria, che ove anche la si negasse dagli enti interessati, non parlerebbe meno da sé stessa, nè sarebbe meno nota all'universale.

L'oblio dunque di linee somiglianti negli scorsi due anni, a me è parso un esagerare la portata della legge del 1879: così nel senso che il Governo dovesse attendere le sollecitazioni degli enti locali, come in quello che alcuni di questi dovessero aspettarsi solo una diminuzione di oneri rispetto a quelli che prima volontariamente incontravano, e vedessero offrirsi agevolezze tali da potere adempiere al loro dovere di concorso, quasi senza avvedersene. Per loro la legge del 1879 è stata un narcotico. Affrontavano ben più gravi oneri prima del 1879, anzi prima del 1877, cioè quando venne presentata la prima legge dal Ministero del quale io avevo l'onore di far parte.

Ma, prevalsa l'idea d'un favore più largo per linee anche meno importanti, io da Ministro mi adoperai allora, e più tardi nel 1879,

e concorsi a far prevalere il concetto che gli oneri dovessero essere imposti, in parità di categoria, nelle stesse proporzioni a tutti gli enti. Ciò fu di giovamento, fra gli altri, al consorzio Valsavoia-Caltagirone. Ma fu cosa giusta; chè sarebbe stata ingiustificabile una legge la quale si fosse mostrata benigna a coloro che furono negligenti, e avara a coloro che erano stati diligenti.

Ritenevo pertanto e ritengo che l'onorevole Ministro potrebbe studiare l'applicazione del secondo comma dell'articolo che discutiamo. Del resto, io non ho fatto appunto all'onorevole Ministro che arrivasse quasi alle sue intenzioni di non volere nulla fare per la linea Valsavoia-Caltagirone e per altre che si trovino in condizioni somiglianti.

Ho riconosciuto anzi e rilevato il fatto che l'inerzia degli enti interessati per la linea Valsavoia-Caltagirone ha contribuito a incoraggiare il Governo a non occuparsene prima d'ora; ma dopo le dichiarazioni del Ministro io me ne dichiaro soddisfatto, e ho fiducia che farà quanto è in lui.

PRESIDENTE. Siccome l'articolo 8 è necessariamente connesso colla tabella A, così si legge questa tabella perchè si facciano quelle modificazioni che si crederà opportuno di apportarvi. (*Vedi tabella in fine della seduta*).

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Per ciò che riguarda il N. 4 d'ordine (*Designazione delle linee*) ripeto quello che ho detto poc' anzi; propongo in nome dell'Ufficio centrale che si debba dire Faenza-Firenze invece di Faenza Pontassieve.

PRESIDENTE. L'Ufficio Centrale propone che al N° 4 della tabella, ove è scritto *Faenza-Pontassieve*, si scriva invece *Faenza-Firenze*.

Tale proposta è stata già discussa in questa tornata. Quindi se nessuno chiede la parola la pongo ai voti.

Chi intende di approvare che al numero 4 della tabella invece di scrivere « Faenza-Pontassieve » si scriva « Faenza-Firenze » è pregato di sorgere.

(Approvato).

PRESIDENTE. Pongo ai voti la tabella A con l'emendamento, che fu introdotto al numero 4.

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 FEBBRAIO 1881

Chi intende di approvarla, voglia sorgere.
(Approvato).

Si dà nuovamente lettura dell'art. 8.

Art. 8.

Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a), è approvata l'unita tabella A, pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, entro sei mesi dalla promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse o delle quali potrà esser fatta la concessione ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questo articolo.

Chi intende di approvarlo, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Comunicazione del Governo.

CAIROLI, *Presidente del Consiglio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CAIROLI, *Presidente del Consiglio*. Ho l'onore di annunziare al Senato che Sua Maestà, con decreto di ieri, ha incaricato di reggere internamente il Ministero della Guerra il contrammiraglio Ferdinando Acton, Ministro della Marina, durante la malattia del Ministro Milon.

PRESIDENTE. Do atto al signor Presidente del Consiglio dei Ministri della comunicazione da lui fatta al Senato.

Ripresa della discussione del progetto di legge n. 54.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione del progetto di legge sulle ferrovie complementari.

Siamo all'art. 9, così concepito:

Art. 9.

È data facoltà all'amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle imprese di eseguire

i lavori delle ferrovie comprese nella ripetuta legge, senza pagamento d'interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

È egualmente fatta facoltà all'amministrazione, per le linee i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882, di provvedere colle medesime condizioni all'intraprendimento dei lavori con anticipazione anche di un triennio.

L'Ufficio Centrale aveva proposto la soppressione di questo articolo.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Chiedo il permesso al Senato di dire con molta parsimonia di parole le ragioni principali per le quali l'Ufficio Centrale ha creduto di modificare in qualche parte il suo giudizio intorno a questo articolo, del quale aveva una prima volta domandata la soppressione.

L'Ufficio Centrale crede oggi, come credeva ieri, che, quando per motivi di interesse generale, economico o politico, convenga affrettare l'esecuzione di opere pubbliche vivamente richieste dal paese, sia cosa molto più conveniente nei riguardi stessi della Finanza domandare addirittura al Parlamento i mezzi necessari per eseguire i lavori, anzichè ricorrere ad espedienti e mezze misure, che offendono le buone massime del Governo, non arrecano un vero e reale beneficio alla Finanza.

Noi adunque non crediamo, nemmeno in questo momento, che il sistema di voler differire il pagamento dei lavori a tempo lungo ed indeterminato meriti nei casi ordinari l'approvazione del Parlamento, e debba tanto meno essere elevato all'altezza di un principio il quale abbia a trovar sede nella nostra legislazione in materia di opere pubbliche che si costruiscono dallo Stato.

Però, nel caso presente occorrono considerazioni eccezionali, che possono consigliare un provvedimento egualmente eccezionale, purchè sia ridotto a stretti e determinati confini.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ci ha detto, in primo luogo, e confesso che siamo

rimasti interamente convinti, che per la costruzione delle ferrovie di 1^a categoria, le quali assorbono da sole l'impiego presunto di 430 milioni, i fondi del bilancio saranno generalmente sufficienti a soddisfare l'importo dei lavori, mano mano che questi proseguiranno e fino a che siano condotti a compimento.

In sostanza, adunque, il provvedimento che vi ho richiesto colla prima parte di questo articolo riguarda soltanto le linee delle altre categorie di molto minore importanza, ognuna delle quali dovrà essere costruita in breve giro di tempo e senza il concorso dei grandi capitali, che necessariamente occorrono per eseguire le grandi linee di 1^a categoria.

Di qui si può già concludere che, atteso la brevità del tempo assegnato alle costruzioni ed alla tenuità dei capitali che vi potranno essere impiegati, scompaiono in molta parte i timori espressi dall'Ufficio Centrale nella sua Relazione, che il patto di anticipare il denaro si venisse il più delle volte a risolvere in un monopolio legale a beneficio dei grandi capitalisti, i quali men di ogni altro si contentano dei piccoli guadagni ed amano invece i ghiotti bocconi, a scapito, il più delle volte, degli operai o dei cottimisti.

Era questa la ragione principale onde l'Ufficio Centrale era mosso a domandare la soppressione dell'intero articolo; e siccome il pericolo sembra in molte parti eliminato, e pare questo, almeno per ora, l'unico mezzo che conduca ad appagare le giuste aspettative create colla legge del 29 luglio 1879, si può consentire che, almeno per eccezione, se ne faccia la prova.

D'altro canto, non è una massima questa che si cerchi d'introdurre nelle nostre leggi e si voglia, come ho detto poc'anzi, elevare a sistema ed all'altezza di un principio. Non si tratta d'altro, in realtà, fuorchè di una facoltà che si concede al Ministro di imporre agli assuntori dei lavori l'obbligo di anticipare una parte del danaro, quante volte, ben s'intende, esso veda di poterne usare nell'interesse della cosa pubblica, e questo si possa accordare colla maggiore celerità dei lavori; qualunque sia la facoltà che gli venga dalla legge, il Ministro è pur sempre chiamato a rendere conto dei suoi atti al Parlamento, e questa è tale garanzia

che deve assicurare contro ogni abuso che si possa mai commettere a pregiudizio dello Stato.

D'altronde, l'onorevole Ministro si mostrò disposto a rinunciare alla seconda parte dell'articolo, nel quale è detto che « il Governo potrebbe anche domandare agli assuntori dei lavori un'anticipazione che andasse fino al triennio », ciò che a noi era sembrato esorbitante. In presenza pertanto di questa dichiarazione ed atteso gli impegni già assunti per il passato dal Governo, l'Ufficio Centrale non avrebbe più avuto buona grazia ad insistere fortemente per la soppressione dell'intero articolo, e si tiene contento che venga soppressa la seconda parte.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Io dichiaro di essere completamente d'accordo colle proposte fatte dall'egregio Relatore, vale a dire di rinunciare al secondo comma dell'articolo, con che sia mantenuto il primo.

Dopo questa dichiarazione, non farò perdere al Senato alcun tempo per addurre le ragioni le quali mi avrebbero costretto a non poter rinunciare all'articolo intero. Tuttavia, a maggiore schiarimento, dirò che l'effetto di questo articolo sulla tabella che abbiamo testè approvata, si riduce veramente a proporzioni le quali non sono parse di tale importanza all'Ufficio Centrale da dovere ricusarsi a tutto.

Nella tabella abbiamo la Novara-Pino per la quale vi è massima urgenza di costruzione, poichè si è fatto l'appalto dei lavori onde aprir la linea in 15 mesi.

La Novara-Pino e la Solmona-Roma hanno un'iscrizione speciale nella legge, e, per la facoltà che ha il Governo di trapassare dall'una all'altra linea, dall'una all'altra categoria le somme che sono destinate nei rispettivi anni a questo scopo, il Governo ha modo di pagare quasi completamente tutti i lavori che si riferiscono alle medesime durante la loro esecuzione. Si aggiunge che per le ferrovie Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento, Campobasso-Teroli, è quasi certo che le Meridionali eseguiranno l'antico loro contratto, e per conseguenza le rispettive somme resteranno nel fatto al di fuori dell'applicazione della nuova facoltà che avrebbe il Governo.

La Codola-Nocera, quantunque costi poco, è già eseguita e sarà stata pagata certamente in corso di lavoro; non costa nemmeno un milione. Restano per conseguenza pochissime linee, le quali potrebbero dar luogo all'applicazione più o meno estesa di quest'articolo; vale a dire la Roma-Solmona in parte, la Parma-Spezia, la Faenza-Firenze e la Reggio-Castrocucco e diramazioni.

Fatti i conti al 5 0/0 dell'interesse che si dovesse pagare per l'anticipazione delle somme a termini di quest'articolo, risulterebbe che la spesa che potrebbe fare in più lo Stato sarebbe, durante tutta la costruzione di queste linee, la quale va fino al 1894, di circa 5 milioni.

Questi 5 milioni non costituirebbero uno sborso diretto dello Stato, ma una perdita pel minor ribasso delle aste. Per conseguenza, non è cosa che anche allo stesso Ufficio Centrale sia parsa tale da dovere insistere nella soppressione completa dell'articolo.

Ora, quando si consideri che l'applicazione di questo stesso principio, anche supposto esteso a tutta la massa dei lavori che riguardano la seconda e la terza categoria, non sarà che il doppio o poco più di questa somma, imperocchè le due categorie terza e quarta importano poco più di cinque o seicento milioni, vale a dire poco più della somma della prima categoria stessa; ne verrebbe di conseguenza che sull'intera massa dei lavori in 15 o 20 anni si potrebbero perdere, sotto forma di ribasso d'asta, circa 15 milioni.

Ma un'altra ragione per la quale ho proposto quest'articolo, all'infuori della considerazione del pagamento degli interessi, è stata questa: che se ciò fosse una remora ai grossi ribassi d'asta, io ne sarei ben contento. Sopra 36 o 37 milioni di lavori che noi abbiamo appaltati (colla condizione approvata dal Consiglio di Stato e dalla Corte dei Conti, stata riportata nella Relazione dall'egregio Relatore, vale a dire colla condizione di pagare quando il Parlamento ci darà i fondi) abbiamo avuto il 28 per cento di ribasso. Ora, o Signori, io sono più contento di avere un ribasso assai minore, pur di avere i lavori fatti più presto e meglio, anzichè esporre l'Amministrazione a quasi continue liti.

Io non proseguo su questo argomento, imperocchè essendo completamente d'accordo col-

l'Ufficio Centrale, non mi resta che di felicitarvene, pregando il Senato a volere associarsi a noi nell'approvazione della prima parte di quest'articolo.

PRESIDENTE. L'articolo 9 è dunque ridotto alla sola prima parte; lo rileggo quindi per metterlo ai voti.

Art. 9.

È data facoltà all'amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle imprese di eseguire i lavori delle ferrovie comprese nella ripetuta legge, senza pagamento d'interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

Chi approva quest'art 9 così modificato, si alzi.

(Approvato).

Art. 10.

Per la costruzione delle linee, di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879, potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche, che siano riconosciute opportune ad agevolarne l'esecuzione. Per la linea da Termoli a Campobasso potrà essere adottato un tipo economico, sempre però a sezione ordinaria, ed in tal caso il Governo mediante convenzione da approvarsi per legge, stabilirà la misura della sovvenzione chilometrica da corrispondere alla Società concessionaria.

In quella convenzione potrà il Governo comprendere nella rete concessa alla Società delle ferrovie Meridionali il tronco da Rieti a Terni.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora viene l'art. 11.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. In principio di questa discussione ho già avuto l'onore di annunciare che all'art. 11 proposto dal Ministero l'Ufficio Centrale intendeva sostituirne un altro del quale ho parimenti dato lettura al Senato.

Due sono le ragioni esposte nella Relazione, per le quali l'Ufficio Centrale era venuto nell'opinione che si dovesse sopprimere l'art. 11. L'una era di forma, perocchè la disposizione adottata dalla Camera elettiva tendeva a dar forza ed autorità di legge ad un documento di natura privata, quale è il regolamento in vigore appresso la Società dell'Alta Italia, che ha cessato di esistere. A noi questa cosa non è parsa corretta, ed abbiamo creduto che il Senato non lo dovesse approvare.

L'altro motivo era di sostanza, perocchè lo interesse dello Stato non ci sembrava abbastanza guarentito, e non si vedeva chiaro quale fosse la vera portata della disposizione che si voleva sanzionare per legge, cosicchè tanto valeva applicare al caso concreto le disposizioni della legge sulla contabilità generale dello Stato.

Più tardi l'onorev. Ministro ci ha esposto più ampiamente lo scopo che si proponeva di ottenere, e quali le cautele che intendeva di usare. Egli, condotto dall'intendimento nobilissimo di favorire l'industria paesana, ci ha detto che era sua mente ricorrere in tutti i casi al metodo della licitazione privata, che è quello della gara fra le ditte specialmente idonee per determinati lavori; con la facoltà che ne consegue di limitare il numero dei concorrenti. Gli era perciò mestieri ottenere una dichiarazione legislativa che accordasse al Ministro la facoltà di valersi di questo mezzo, escludendo l'obbligo dei pubblici incanti per le forniture di cui parla l'articolo.

Chiarito in questa maniera il pensiero del Ministro, noi abbiamo creduto che convenisse meglio introdurre nella legge un articolo nuovo, il quale dicesse addirittura che per le forniture del materiale mobile occorrente per l'esercizio delle nuove ferrovie non è necessario l'esperimento dei pubblici incanti. E la formola da noi prescelta crediamo appunto che risponda esattamente a questo pensiero.

Senonchè, esclusa la necessità dei pubblici incanti, il Ministro può scegliere fra la licitazione privata e la trattativa diretta, e qui abbiamo creduto che convenisse dirigere ed infrenare la libertà di azione del Ministro.

Per la qual cosa il nuovo articolo fu preparato in maniera che sia tolta al Ministro la facoltà della scelta fra questi due metodi, ma

sempre ed in tutti i casi si debba procedere nell'acquisto del materiale mobile di cui è caso col mezzo di licitazione privata. Ciò vuol dire che vi sarà sempre la garanzia della pubblicità e della gara; ma gara e concorrenza limitata a quelle ditte che parranno più idonee per l'oggetto della licitazione.

Naturalmente il Ministro dovrà sempre aver presente il vero interesse dello Stato; ma dove i due interessi si possano insieme conciliare, potrà ricorrere esclusivamente all'industria paesana, senza far capo all'industria che viene d'oltre Alpi o d'oltre mare.

Queste sono le considerazioni che ci hanno condotti a presentare il nuovo articolo del quale ho già dato lettura; ed io prego il Senato a volerlo approvare.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Io dichiaro di accettare la nuova dizione dell'articolo 11, e mi permetta il Senato di dirne brevemente le ragioni, affinchè non appaia una contraddizione del Ministro questa di adattarsi ad una diversa formola dell'articolo stesso.

Nel progetto di legge che io ebbi l'onore di presentare all'altro ramo del Parlamento non si parlava affatto di questa facoltà; non esisteva verun articolo che si riferisse al modo di eseguire i lavori per le forniture del materiale mobile. Nella legge del 1879 per le costruzioni ferroviarie fu stabilito che, per la erogazione delle somme che si riferiscono all'acquisto di materiali e altri lavori, così detto in conto capitale, riferentesi alla rete dell'Alta Italia di proprietà dello Stato, si sarebbero seguiti i sistemi della Società preesistente, i quali in sostanza sono presso a poco come quelli che si seguono in tutti i lavori dello Stato, vale a dire la gara pubblica, quando non ci sono lavori speciali, e la gara fra le fabbriche che eseguono una certa qualità di lavori, quali sarebbero le locomotive, i vagoni, le carrozze, ecc. ecc.

Nella stessa legge è compresa una somma di 63,000,000, se ben ricordo, durante i venti anni, per la dotazione in materiale mobile delle nuove linee, che non hanno che fare con le reti in esercizio di proprietà dello Stato nell'Alta Italia. E questa somma per un certo numero

di anni fu calcolata, nei prospetti che erano uniti alla proposta di legge, a 2,000,000 all'anno.

La prima volta che si è messa in bilancio la somma di lire 2,000,000 è stata quella dell'anno corrente; ed io mi sono valso di questa prima somma per preparare la dotazione del materiale mobile necessario alla Novara-Pino ora in costruzione. Perocchè tutti sanno che nel 1882 si aprirà la linea del Gottardo, e che noi abbiamo immenso interesse ad avere continuata la linea nel nostro territorio, ed immenso interesse ad avere in pronto la dotazione conveniente del materiale mobile, e specialmente le macchine potenti che occorrono per quell'esercizio.

Le perizie per la erogazione di questi 2 milioni in acquisto di locomotive e di carri da merci e carrozze da viaggiatori, hanno fatto il giro di tutte le giurisdizioni ordinarie; perocchè non si riferiscono, come ripeto, all'esercizio delle linee dell'Alta Italia. Quindi sono andate per approvazione tecnica al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e al Consiglio di Stato per la parte amministrativa.

È accaduto che il Consiglio di Stato dicesse: Voi per questi lavori non potete far altro che ciò che fate per i lavori ordinari, vale a dire un'asta pubblica, ammettendo chiunque all'asta, i costruttori dei lavori di terra, i falegnami, ecc. Ora, sul serio, non è possibile di potere utilmente e convenientemente indire un'asta pubblica incondizionata per costruire delle locomotive, ricordando specialmente che io mi trovavo di fronte ai replicati voti del Parlamento, con cui, non dirò si raccomandava, ma quasi s'ingiungeva al potere esecutivo di tenere il massimo conto dell'industria nazionale, come ne abbiamo tenuto conto, senza obbiezione della Corte dei conti, nelle forniture in conto capitale per le ferrovie dell'Alta Italia.

Io ho replicato al Consiglio di Stato, ricordando le raccomandazioni del Parlamento, e dando una diversa interpretazione alla stessa legge della contabilità dello Stato, la quale pure permette quello che ha detto l'egregio Relatore; permette cioè che la marina da guerra e il Ministero della Guerra commettano all'estero delle macchine che hanno un costo di grande importanza, non solo senza nessuna licitazione

privata, ma senza fare altro che una trattativa diretta.

E siccome a me pareva che le locomotive fossero un lavoro specialissimo, credevo che si potesse in modo assoluto non solo restringere la gara, ma venire in caso di urgenza, anche a trattative con una ditta sola.

Per arrivare ad intenderci col Consiglio di Stato, occorsero tre voti, vale a dire tanto tempo, quanto forse poteva bastare per fare la provvista del materiale. Però non abbiamo potuto esimerci dall'eseguire l'asta e dal fare i capitolati nelle forme ordinarie, vale a dire introducendo quasi una novità onerosa nell'esercizio delle ferrovie, la cauzione.

Ognuno sa, o Signori, che cosa sono e le nostre fabbriche e le straniere. Le fabbriche non solamente non danno cauzione, ma in generale richiegono anticipazioni; e specialmente le straniere dimandano un tanto per cento in acconto, prima d'incominciare le costruzioni loro commesse, e più particolarmente poi le più importanti; imperocchè danno la garanzia con la loro rispettabilità e col loro credito.

Ora, noi abbiamo dovuto mettere per condizione al concorrente estero o nazionale che si dovesse dare la cauzione del dieci per cento, ed è stata data. Io non voglio attribuire esclusivamente a ciò il risultato delle aste, ma sta in fatto che ogni pezzo ci costa qualche centinaio di lire in più; laonde la differenza tra queste e le precedenti aste ammonta a qualche centinaio di migliaia di lire. Certamente, tutta la differenza non deriva soltanto dalla cauzione, dappoichè può verisimilmente esserci stato un aumento nel prezzo del ferro, del carbone e via discorrendo. Pur tuttavolta non ultima cagione di tal differenza è a ritenersi la cauzione. E invero una fabbrica, specialmente se è delle nostrali, scarseggiando talvolta di mezzi per pagare gli operai, e dovendo depositare a fondo morto una somma di qualche rilevanza, finisce per rivolgersi ad un banchiere per avere il denaro, pagando il sei e forse l'otto per cento; e di tal danno è ben naturale che la fabbrica si rifaccia in qualche modo.

Tutto ciò accadeva allorchè agitavasi nell'altro ramo del Parlamento la discussione del presente progetto di legge. Allora la Com-

missione parlamentare, incaricata di riferire su di esso, espose ciò che avveniva; e perchè non seguissero quistioni ed impedimenti di tal fatta, essendo io ossequente nella interpretazione della legge a quella dei Corpi costituiti, pregai la Commissione stessa a voler trovar modo d'introdurre nella legge qualche disposizione che togliesse all'amministrazione gli ostacoli regolando questa bisogna con sistema unico.

Imperciochè era curioso che, mentre da una parte si potevano far costruire materiali in un modo, dall'altra parte poi per la somma di due milioni soltanto se ne dovessero far costruire con un altro sistema. È cosa questa che conduce a gravi inconvenienti, giacchè può essere utile di fare costruire con un contratto solo tanto materiale quanto possa esser pagato sia col fondo destinato per l'esercizio, sia col fondo destinato per le nuove costruzioni.

Ecco l'origine di quell'articolo che fu formulato dalla Commissione stessa ed introdotto nella legge sotto il n. 11.

Il vostro Ufficio Centrale propone adesso di adottare un'altra formola per mettere queste disposizioni in migliore armonia colle disposizioni della legge vigente per la contabilità dello Stato. Ed io non ho certamente nulla da obiettare per una ragione molto semplice, che, cioè, a parer mio, la nuova redazione dell'articolo mi dà più facoltà di quella che fu approvata dall'altro ramo del Parlamento.

Colla redazione votata dalla Camera forse ci poteva essere il dubbio che un Ministro qualunque potesse abusarne, perocchè col sistema del regolamento sociale in certi casi può il Ministro anche fare trattative private sotto titolo d'urgenza, della quale urgenza poi egli finisce per giudicare da se stesso.

Ma siccome io non presumo i casi nei quali un Ministro può pensare di abusare di una facoltà, io dichiaro che accetto la nuova formola, perchè quasi mi dà legalmente maggiori facoltà di prima. Essa infatti mi facoltizza anche a fare trattative private, ed a ottenere così lo scopo che mi proponeva con l'altra formola per le dotazioni di materiale mobile per le nuove ferrovie.

Per queste considerazioni ringrazio l'Ufficio Centrale di essere venuto in questa determi-

nazione, ed accetto la formola che propone per la redazione di quest'articolo.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha detto testè che l'articolo proposto dalla Commissione è più largo ancora di quello che aveva proposto il Ministro. Or io, che al pari de' miei Colleghi dell'Ufficio Centrale non sono generalmente propenso a largheggiare nelle facoltà che si concedono al Governo, devo spiegare più ampiamente la ragione e lo scopo della nostra proposta.

Noi abbiamo presentata una nuova redazione, perchè non ci pareva corretto il sistema di dare forma ed autorità di legge ad un regolamento speciale. Questo fu il primo motivo che aveva tratto l'Ufficio Centrale a domandare la soppressione dell'articolo proposto dal Governo, e fino ad ora non abbiamo inteso che l'on. Ministro sia sorto a combattere questa grave obiezione.

Ma quando l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici manifestò più chiaramente il suo desiderio, che era quello di ottenere dal Parlamento le necessarie facoltà, onde gli venisse fatto di favorire l'industria paesana, senza danno, ben s'intende, della pubblica finanza, noi che guardiamo al bene pubblico anzichè alle persone dei Ministri, ci siamo chiesti, se realmente l'art. 11, quale era stato sottoposto d'improvviso all'approvazione dell'altra Camera, attribuisse al Governo quelle facoltà delle quali desiderava essere investito. Ed abbiamo acquistato il fermo convincimento che l'articolo 11, quale veniva proposto dal Governo ed adottato dall'altra Camera, non era atto a raggiungere quello scopo che l'onorevole Ministro si proponeva di conseguire.

Difatti, nel regio decreto del 29 giugno 1879, che determina le norme per l'esercizio e la provvista di materiale per le ferrovie dell'Alta Italia, si legge che « per tutte le provviste che si fanno di materiali a conto capitale, anche per le ferrovie dell'Alta Italia, si devono seguire tutte le norme che sono stabilite dalla legge sulla contabilità generale dello Stato ».

Ora, se questa disposizione ha un significato proprio, bisogna subito convenire che, volendo

seguire le norme in uso presso la Società e presentemente presso l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, il Ministro dei Lavori Pubblici non avrebbe potuto operare al di fuori ed al di là di quello che prescrive la legge sulla contabilità generale dello Stato. Val quanto dire che in avvenire come in passato, e volta a volta che gli avvenisse di fare acquisto del materiale mobile per le nuove ferrovie, dovrebbe sempre far capo al Consiglio di Stato per vedere se le diverse forniture entrino o pur no nel novero di quelle indicate nell'articolo 4, paragrafo 4, della legge sulla contabilità generale dello Stato, e si possa quindi fare a meno di ricorrere alla solennità dei pubblici incanti. In altri termini, l'articolo del Governo avrebbe servito a peggiorare anzichè migliorare la condizione di fatto in cui il Ministero attualmente si trova.

Volendo adunque fare opera che fosse realmente utile, era necessario usare un diverso linguaggio, e dichiarare espressamente che alle forniture in discorso si applica l'eccezione di cui parla il citato articolo di legge, perchè a questo modo soltanto, e non per effetto dell'articolo approvato dall'altra Camera, il Ministro riceverà le facoltà necessarie per limitare la gara fra le ditte speciali del paese, sempre quando la cosa si possa conciliare coi maggiori interessi dello Stato. Ecco perchè in questa circostanza ho avuto la fortuna (ciò che a me non accade sovente) di trovarmi perfettamente d'accordo col Ministero, e, nello scopo di favorire l'applicazione di un concetto patriottico, non abbiamo esitato, come non esiteremo, mai a largheggiare, ossia a correggere una proposta che veniva dal banco ministeriale.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 11 come è proposto attualmente dall'Ufficio Centrale e consentito dal signor Ministro.

Art. 11.

I contratti ed i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge del 29 luglio 1879, numero 5002 (serie seconda), potranno farsi colle norme degli articoli 4, § 4, e 7 della legge 22 aprile 1869, numero 5026, previa licitazione privata fra le ditte speciali che si presumono idonee per l'oggetto della licitazione.

Chi intende di approvare quest'articolo è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 12.

L'articolo 23 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, è abrogato e sostituito dal seguente:
« Art. 23. Alle ferrovie che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e disposizioni degli articoli 5 e 6 della legge sopracitata 29 giugno 1873 ».

(Approvato).

Art. 13.

Restano ferme ed in pieno vigore tutte le disposizioni della legge 29 luglio 1879 suddetta in quanto non siano modificate espressamente colla presente legge.

(Approvato).

Ora procediamo allo squittinio segreto dei due progetti di legge, l'uno approvato ieri, e l'altro oggi; cioè:

1° Approvazione di contratti di vendita e di permuta fra il Demanio ed il Comune di Padova, e costruzione di locali pel servizio postale;

2° Modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari del Regno.

(Il Senatore, Segretario, Tabarrini fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Prego i signori Senatori Segretari di procedere allo spoglio delle urne.

Leggo il risultato della votazione dei due progetti di legge:

Approvazione di contratti di vendita e di permuta tra il Demanio e il Comune di Padova, e costruzione di locali pel servizio postale:

Votanti	78
Favorevoli	74
Contrari	4

(Il Senato approva).

Modificazioni alla legge sulle ferrovie complementari del Regno:

Votanti	78
Favorevoli	73
Contrari	5

(Il Senato approva).

Domani si terrà seduta alle ore due pomeridiane col seguente ordine del giorno:

Discussione del progetto di legge per una Inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile.

La seduta è sciolta (ore 5,35).

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Riparto delle spese, ordine e tempo presunti per la costruzione delle linee della 1^a categoria.

(12 anni per l'apertura all'esercizio).
15 anni per la ultimazione dei lavori e delle liquidazioni).

N° d'ordine	DESIGNAZIONE DELLE LINEE	COSTO delle linee	DURATA DELLA COSTRUZIONE																					
			1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	
1	Novara al confine sviz- zero presso Pino. . . .	20,000,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	3,000,000	1,000,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	Roma alla linea Solmona- Aquila	56,400,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	4,000,000	2,400,000	2,000,000	2,000,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Parma-Spezia con dira- mazione a Sarzana . .	46,000,000	3,500,000	4,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	6,000,000	2,500,000	2,000,000	2,000,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Faenza-Firenze	40,000,000	1,500,000	2,000,000	3,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,500,000	4,000,000	2,500,000	2,500,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Terni-Rieti-Aquila	31,000,000	»	500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,500,000	1,500,000	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Campobasso-Benevento . .	25,000,000	500,000	500,000	1,500,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,000,000	2,000,000	1,000,000	500,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	Codola-Nocera	600,000	600,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	Reggio Calabria-Paola- Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno per Cilento.	211,000,000	3,500,000	4,000,000	5,000,000	10,000,000	12,000,000	14,000,000	14,000,000	15,000,000	20,000,000	25,000,000	26,500,000	26,500,000	19,000,000	8,500,000	8,000,000	»	»	»	»	»	»	»
	TOTALE	430,000,000	19,600,000	21,000,000	28,000,000	32,000,000	33,000,000	35,000,000	36,000,000	37,000,000	37,000,000	38,400,000	38,000,000	35,000,000	22,000,000	10,000,000	8,000,000	»	»	»	»	»	»	»

Annotazioni. — Le linee sopra indicate possono essere aperte all'esercizio entro il periodo di tempo pel quale trovasi lineato il riparto annuale della spesa.

Gli stanziamenti negli anni successivi a quello dell'apertura dovrebbero servire per i lavori di finimento, per saldo alle Imprese costruttrici e per la restaurazione delle trattenute di garanzia da farsi dopo il collaudo.