

CL.

TORNATA DEL 26 APRILE 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — Comunicazione d'invito all'inaugurazione del Museo agrario il 3 maggio prossimo — Notizie relative alla malattia del Senatore Mamiani — Seguito della discussione del progetto di legge sulle Convenzioni ferroviarie — Approvazione dei numeri 2 e 3 dell'articolo 1, e dell'art. 1 nel suo complesso — Approvazione senza discussione degli articoli da 2 a 15 del progetto — Osservazioni del Senatore Alvisi all'art. 16 e risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'art. 16 e del 17 — Osservazioni del Senatore Cencelli all'art. 18 — Risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'art. 18 e dei successivi 19 e 20 ultimo della legge — Approvazione senza osservazioni dei tre ordini del giorno proposti dall'Ufficio Centrale nella sua Relazione — Rinvio, su proposta del Senatore Saracco, Relatore, con speciale raccomandazione al Ministro dei Lavori Pubblici, di due memorie presentate in occasione della discussione della legge stessa — Votazione del progetto di legge medesimo sulle Convenzioni ferroviarie — Risultato di approvazione.

La seduta è aperta alle 2 e 10.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, i Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA C. dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, il quale viene approvato.

Dà quindi lettura del seguente invito, trasmesso al Presidente del Senato dal Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio:

« Mi prego di trasmettere all'E. V. una copia del Catalogo dei prodotti raccolti a cura di questo Ministero nel Museo agrario in Via Santa Susanna.

« La inaugurazione di questo Museo sarà fatta nel giorno di domenica 3 del prossimo mese di maggio alle ore 3 pom., ed io reputo

mio dovere di informare la E. V. affinché, ove Le piaccia, onori di sua presenza questa inaugurazione e voglia manifestare ai signori Senatori il mio vivo desiderio che anch'essi onorino di loro presenza la detta inaugurazione.

« Il Ministro:
« GRIMALDI ».

**Notizie relative alla malattia
del Senatore Mamiani.**

PRESIDENTE. Sono ben lieto di poter dare oggi migliori informazioni sullo stato di salute del nostro illustre Collega il Senatore Mamiani. Il bollettino delle ore 10 di questa mattina dice:

« L'illustre infermo continua in uno stato,

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

relativamente migliore. La notte decorsa fu buona. Stamane si è nutrito. Polso regolare.

« *Firmati*: TASSI - MARCHIAFAVA ».

**Seguito della discussione del progetto di legge
N. 175.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

Essendo già stata approvata la prima parte dell'articolo 1°, si passerà al N. 2.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA C. legge:

« 2. Il contratto 23 aprile 1884 stipulato fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio, nell'interesse dello Stato, e la Società italiana per le strade ferrate Meridionali, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Adriatica, colle relative modificazioni in data 31 ottobre 1884 (Allegato II) ».

H. — *All'articolo 19 del contratto sia sostituito il seguente:*

Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell'allegato *E* se non per decreto reale.

Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E* quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenti l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazio-

nale. La Società resta frattanto autorizzata a mantenere i vigenti supplementi di prezzo sui tratti acclivi.

Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

Sulle basi poi delle tariffe generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie italiane e straniere, quanto con Società di navigazione.

Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravità di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato.

L. — *All'allegato A dello stesso Contratto siano fatte le modificazioni ed aggiunte seguenti:*

Alla nota apposta alla linea:

« Piacenza-Bologna »,

Sia sostituita la seguente:

« Costruita la Parma-Spezia il tratto Piacenza-Parma sarà comune colla rete Mediterranea ».

Alla dizione:

« Portogruaro-Casarsa-Gemona e Treviso-Motta »,

Sia sostituita la seguente:

« Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona e Treviso-Motta ».

Alla dizione:

« Pescara-Aquila-Terni »,

Sia sostituita la seguente:

« Pescara-Castellammare Adriatico-Aquila-Terni ».

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

Nelle linee di 3^a categoria alla dizione:

« Candela-Fiumara d'Atella, Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza »,

Sia sostituita la seguente:

« Candela-Ponte Santa Venere-Melfi-Rionero, Potenza ».

Nelle linee di 4^a categoria si aggiunga la linea:

« Barletta-Spinazzola ».

M. — Agli articoli 21, 39, 44, 83, 84, 85, 103, 106 del Capitolato siano sostituiti i corrispondenti articoli modificati del Capitolato per la rete Mediterranea:

E negli allegati *D*, *E* ed appendice n° 1 dell'allegato *E* siano introdotte tutte le modificazioni citate nel precedente paragrafo 1, relative ai medesimi allegati della rete Mediterranea.

PRESIDENTE. Metto ai voti questo N. 2.

Coloro che lo approvano, vogliano alzarsi.
(Approvato).

Si passa al N. 3.

« 3. Il contratto 12 giugno 1884 stipulato fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio, nell'interesse dello Stato, ed i signori Francesco Lanza Spinelli, principe di Scalea, conte Alberto Miglioretti, Nunzio Consoli-Marano della ditta Pietro Marano e qual procuratore della Banca di depositi e sconti di Catania, Matteo Maurocordato rappresentante la ditta Rodocanacchi, figli e C., commendatore Domenico Gallotti e l'ingegnere cavalier Giovanni Marsaglia, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Sicula, colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1884 (allegato III) ».

N. — Agli articoli 3 e 15 del contratto siano sostituiti i seguenti:

« Art. 3. La Società prenderà il nome di *Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia* e stabilirà la sede dell'Amministrazione centrale

nella città che verrà designata nello statuto sociale.

Qualora la sede dell'Amministrazione centrale non fosse nella capitale del Regno, la Società avrà obbligo di istituirvi, per tutti i suoi rapporti col Governo, un ufficio permanente di rappresentanza.

Qualora però la sede della sua Amministrazione centrale non fosse in Palermo, la Società dovrà istituire in questa città la Direzione generale dell'esercizio, e conservare inoltre la Direzione di esercizio esistente in Messina.

Essa sarà rappresentata per tutti i suoi rapporti legali dal Direttore generale, la cui nomina dovrà essere approvata dal Governo con decreto reale.

In caso di assenza od impedimento del Direttore generale si provvederà alla rappresentanza della Società, a forma di quanto sarà disposto nello Statuto sociale.

Art. 15.

Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell'allegato *E* se non per decreto reale.

Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E* quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

Sulla base delle tariffe, di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico.

Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

Sulle basi poi delle tariffe di cui ai suddetti allegati, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto con amministrazioni ferroviarie;

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

quanto con Società di navigazione, specialmente per quanto riguarda il servizio cumulativo tra la rete Sicula e le reti continentali attraverso lo stretto di Messina.

Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravanza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato.

O. — *Nell'allegato A alla linea:*

« Castelvetro-Porto Empedocle »,

Sia sostituita la seguente:

« Castelvetro-Porto Empedocle co' suoi prolungamenti per Canicatti e per Licata ».

P. — *All'art. 40 del capitolato sia sostituito il seguente:*

È in facoltà del Governo di modificare al di sotto dei limiti massimi stabiliti le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate; il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso. La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colle nuove tariffe ribassate e di quelli che per gli stessi trasporti si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o il maggior prodotto che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditata al concessionario; e, per gli effetti della compartecipazione di cui agli articoli 19 del contratto e 69 del capitolato, sarà computata in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno.

Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 2 e mezzo per cento all'anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo e il concessionario o per mezzo del collegio arbitrale di cui all'art. 100, qual parte dell'eccedenza siasi conseguita per effetto dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

Qualunque variazione di tariffa che venga concordata fra il Governo ed il concessionario, non darà luogo a compensi a favore di questo ultimo.

Se poi, attuate le tariffe come sopra concordate, il Governo, prevalendosi della facoltà di cui nel primo comma, ordinasse l'applicazione di ulteriori ribassi di tariffa, il confronto per determinare il compenso dovuto al concessionario si farà in base alla tariffa concordata.

Agli articoli 17, 35, 78, 79, 80, 98, 100 del capitolato siano sostituiti i corrispondenti articoli modificati del capitolato per la rete Mediterranea. E negli allegati D, E ed appendice n. 1 siano introdotte tutte le modificazioni citate nel precedente paragrafo, relative ai medesimi allegati della rete Mediterranea.

Q. *Nell'allegato E bis e appendici siano introdotte le seguenti modificazioni:*

1^a — Gli articoli modificati 2, 7, 10, 25, 55, 58, 63, 68, 69, 92, 95, 98, 109 e 146 dell'allegato D, e l'articolo 4^o delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali dell'allegato E siano sostituiti agli articoli corrispondenti delle tariffe e condizioni per il servizio interno della Sicilia contenute nello stesso allegato E bis e annesse appendici.

2^a — *All'articolo 68 di questo allegato sia fatta l'aggiunta seguente:*

Le disposizioni del presente articolo sono applicate alle casse scomposte e legate a fascio per uso di agrumi, e alle botti per l'agro concentrato.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

3^a — Nella nomenclatura e classificazione delle merci.

Alla voce *carrubbe* aggiungere nelle colonne delle tariffe speciali « peso minimo 5, classe 6, serie B ».

Alla voce *sommacco* il peso minimo sia ridotto a 4 tonnellate.

PRESIDENTE. Metto ai voti questo N. 3.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato).

Ora pongo ai voti l'articolo 1 nel suo complesso.

Coloro che l'approvano, vogliano alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

Le somme che dai concessionarii saranno versate nelle Casse dello Stato in pagamento del materiale rotabile, del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti, saranno destinate alle spese straordinarie, di cui nei contratti sopracitati e nei rispettivi allegati, le quali dovranno essere eseguite nel primo quadriennio d'esercizio.

In ciascuno dei tre primi anni verrà spesa una somma non minore di 30 milioni, e al bilancio preventivo del Ministero dei Lavori Pubblici sarà unito l'elenco di quelle fra le opere comprese negli allegati B, che potranno presumibilmente essere eseguite nell'anno.

Si provvederà pure colle anzidette somme alla spesa indicata nell'articolo 2 della legge 2 luglio 1882, n° 873 (serie 3^a), al rimborso delle spese incontrate dalla Società italiana per le strade ferrate Meridionali per la linea di Castellammare a Canello, a termini dell'articolo 4 della convenzione approvata con decreto reale del 1° ottobre 1883, n° 1658 (serie 3^a), ed alle spese necessarie per completare la costruzione della linea medesima.

La somma residuale verrà destinata fino a 15,000,000 (quindici milioni) per provvista di nuovo materiale mobile per le tre reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula nel primo biennio di esercizio, ed il di più verrà destinato al fondo per le costruzioni delle strade ferrate complementari autorizzate con leggi del 29 luglio 1879, n° 5092 (serie 2^a), del 5 giugno 1881, n° 240 (serie 3^a), e del 5 luglio 1882, n° 875 (serie 3^a).

(Approvato).

Art. 3.

Nei bilanci dell'entrata e della spesa di ciascun esercizio saranno iscritte le somme dipendenti dalla esecuzione dei contratti, di cui all'articolo 1, così per quanto concerne l'esercizio, come per quanto riguarda la costruzione di nuove strade ferrate.

Col bilancio del Ministero del Tesoro verrà autorizzata l'emissione delle obbligazioni per le costruzioni, e pel servizio della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

(Approvato).

Art. 4.

Il conto dei prodotti sarà riscontrato dall'Ispettorato governativo delle strade ferrate. La Corte dei conti eserciterà riguardo a tali prodotti la vigilanza che le è affidata sulle riscossioni delle pubbliche entrate dalla legge 14 agosto 1862, n° 800. La Corte ne riferirà al Parlamento nella relazione prescritta dall'articolo 31 della legge medesima.

(Approvato).

Art. 5.

Saranno allegati al bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici i prospetti della situazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali con le relative previsioni.

L'amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali sarà riscontrata per mezzo dell'Ispettorato governativo delle strade ferrate, secondo le norme da stabilirsi per regolamento.

Ogni anno sarà presentato alla Corte dei conti il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, con i contratti stipulati e i documenti che dimostrino l'entrata e la spesa.

Il conto accertato dalla Corte dei conti sarà presentato al Parlamento insieme al conto consuntivo del Bilancio dello Stato.

(Approvato).

Art. 6.

I ribassi delle tariffe previsti nel primo capoverso dell'articolo 44 dei Capitolati delle reti

Mediterranea e Adriatica, e dell'articolo 40 del Capitolato della rete Sicula, dovranno essere ordinati con decreti reali da presentarsi al Parlamento per essere convertiti in legge.

(Approvato).

Art. 7.

A cominciare dal primo anno di esercizio, il Governo ha facoltà di ordinare ribassi di tariffe per i trasporti nell'interno in tali limiti, che l'onere per lo Stato non abbia ad eccedere complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti.

(Approvato).

Art. 8.

Con decreto reale, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, e sentito il Consiglio di Stato, sarà istituito un Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile d'introdurvi. Collo stesso decreto reale sarà approvato il regolamento per le attribuzioni del Consiglio.

(Approvato).

Art. 9.

Il decreto reale relativo alla costituzione del Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie sarà, dopo due anni, presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Approvato).

Art. 10.

Le cessioni d'esercizio delle linee appartenenti allo Stato, di cui all'articolo 9 dei Capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica, e all'art. 6 del Capitolato della rete Sicula, non potranno essere consentite che per legge.

(Approvato).

Art. 11.

La costruzione di tutta o parte di una strada ferrata, autorizzata per legge, potrà essere dal

Governo affidata a prezzo fatto o a rimborso di spesa, alle Società che esercitano le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Quando si affidi la costruzione a prezzo fatto, i progetti tecnici, con le relative condizioni di esecuzione e di prezzo, saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. I contratti non potranno essere dal Governo stipulati, se non sentita l'Avvocatura generale erariale ed avuto il parere favorevole del Consiglio di Stato.

Quando si affidi la costruzione a rimborso di spesa, saranno osservate, per i relativi contratti, le norme della legge sulla contabilità generale dello Stato, e quelle derivanti da altre leggi.

I progetti tecnici saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sui contratti dovranno sentirsi l'Avvocatura generale erariale ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 12.

Dal Ministero dei lavori pubblici sarà nel novembre di ogni anno presentata al Parlamento una relazione sui contratti che furono stipulati con le Società per costruzioni ferroviarie, durante l'esercizio finanziario compiutosi al 30 giugno dell'anno medesimo.

Alla relazione saranno uniti i pareri emessi dal Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 13.

Le provincie, i comuni e i loro consorzi, a cui saranno forniti, con emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, i fondi per la costruzione delle strade ferrate complementari, dovranno rimborsare al Tesoro la somma del capitale e degli interessi corrispondenti, mediante delegazioni sugli esattori delle imposte dirette, in numero non maggiore di 90, a forma degli articoli 3 e 7 della legge 21 marzo 1871, n° 131.

(Approvato).

Art. 14

La giurisdizione attribuita al Consiglio di Stato col n° 2 dell'articolo 10 della legge 20

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

marzo 1865 (allegato D), sarà estesa alle controversie che insorgessero per le obbligazioni ferroviarie garantite dallo Stato.

Art. 15.

I comuni non potranno imporre dazio consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze saranno considerate come poste fuori del recinto daziario delle città e dei comuni chiusi.

Con regolamento da approvarsi per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno determinate le dipendenze delle stazioni e sarà regolata la sorveglianza quanto al dazio consumo.

(Approvato).

Art. 16.

Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge e per la esecuzione di essa, verranno pubblicati due regolamenti relativi, l'uno all'esercizio e l'altro alla costruzione delle strade ferrate.

Con essi verranno specialmente determinate le norme concernenti la contabilità, il riscontro dei prodotti, l'amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali, l'approvazione delle opere, la stipulazione e la esecuzione dei contratti di costruzione, le liquidazioni delle spese, i pagamenti e le penalità.

Questi regolamenti verranno approvati per decreto reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato.

Con altro regolamento verrà organizzato l'ispettorato governativo delle strade ferrate.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Senatore Alvisi ha la parola.

Senatore ALVISI. Il Senato ieri sera, alla chiusura della discussione ha espresso il parere che non si debbano discutere i capitoli per non intralciare la questione di massima; io prendo quindi la parola soltanto per domandare qualche spiegazione al Ministro ed al Relatore della

Commissione sopra una condizione compresa tra il numero 14 ed il 19 del capitolato. Per verità la mia coscienza si ribella al vedere adottato un sistema nè semplice, nè ordinario, nè consueto in nessun genere di contratti.

Si verifica il caso che il Governo consegna alle Società esercenti un capitale immobile ed un capitale mobile, necessario complemento all'esercizio di questo immobile. Io ripropongo questa tesi, onde per fatto di maggiori schiarimenti io possa convincermi che almeno in questa parte il contratto fosse veramente quale dovrebbe essere tra due contraenti, che non hanno bisogno nè l'uno nè l'altro di approfittare degli equivoci.

Questo è il fatto.

Come si sa, il capitale immobile è rappresentato dalle spese stradali e dal loro costo, in quattro miliardi; il capitale mobile poi è rappresentato dalle macchine e dalle scorte di carri, vagoni, carbone, ecc. che servono all'esercizio del capitale immobile.

Orbene, il Governo per questa legge consegna il capitale mobile necessario all'esercizio di quello immobile che si calcola del valore di 265 milioni. E ciò sarebbe conforme a quanto si fa ogni qualvolta si tratta di affittare immobili di proprietà privata e pubblica, ai quali stanno uniti gli arnesi ed i mobili necessari a ricavarne le entrate.

Ma io domando: perchè, per fatto di questa legge, si deve consegnare il mobiliare alle Società con doppio sistema? Prendendo ad esempio quanto avverrebbe con la Società delle ferrovie Meridionali, osservo che per questa legge si deve sopra inventario comperarne il materiale mobile di cui il Governo diventerebbe proprietario; ma, appena comprato, per effetto dell'articolo 17 del capitolato, il Governo si obbliga riconsegnarlo alle Società, che assumono l'esercizio di queste linee. Qui è da notare che questa riconsegna non è più fatta nello stesso modo con cui si acquista, cioè sopra inventario al prezzo di stima; ma invece alla cessazione del contratto, questo stesso materiale che sarà in più o meno mutato, dopo 20 anni verrà ricevuto dal Governo, non più al valore di stima, ma al prezzo di acquisto.

L'onorevole Relatore mi ha risposto con una sottilissima osservazione, facendomi esaminare la questione del caso isolato, cioè della ven-

dita di uno stabilimento industriale senza l'immobile. Ma, anche supponendo il caso, che non è il nostro, di uno stabilimento industriale, io affermo che non avvi differenza dal prendere in affitto uno stabile che contiene il materiale d'una industria qualunque manifatturiera, dal contratto dell'affitto delle ferrovie, che è pure una grande industria, secondo il Ministero, mentre, per me, è un grande servizio pubblico. È certo che anche nel caso preveduto dall'onorevole Relatore, si farà sempre la consegna di tutte le macchine, di tutti i depositi di materiali che sono necessari all'industria e perfino dei magazzini, facendo d'ogni cosa l'inventario e la stima.

Non so se sia presente l'onorevole Rossi, ma credo che egli potrebbe dare una spiegazione ancora più evidente della mia.

È certo intanto che l'onorevole Rossi, per formare quella grande industria delle lane, ha dovuto associarsi, riunire nella sua vasta impresa le fabbriche minori e quelle piccole Società che languivano per mancanza di capitale e di macchine.

Ma quando l'onorevole Rossi si è associato, o ha comprato da Società o da privati queste manifatture, ha dovuto determinare il valore con una stima periziale, onde farle partecipare agli utili proporzionali, e forse in qualche caso soddisfarne, dopo un tempo più o meno lungo, l'importo.

Perchè mai è stato abbandonato dal Ministero questo metodo generale di contrattazione? Perchè ha stabilito due pesi e due misure?

Nè mi si dica che le Società portano intanto un capitale di 265 milioni in contante al Governo; no, Signori. Le Compagnie si obbligano a comperare oggi il materiale che il Governo cede a prezzo di stima, sborsandone in due anni l'importo convenuto, ma a patto che il Governo paghi l'interesse annuo del 5.29 per cento, e dopo 20 anni ripigli il materiale e lo paghi a prezzo di acquisto.

Ma chi porrà la firma sulle cambiali, sulle azioni che si porranno in circolazione dalle Compagnie, colle quali azioni si procurano i detti 265 milioni?

È il Governo stesso; perchè gli intermediari non hanno capitale proprio; essi non fanno che vendere i titoli fruttiferi che il Governo rilascia alle Società come fosse, ed è vero e proprio

Debito pubblico, sia pel materiale mobile che per le costruzioni.

Pel materiale mobile il Governo dà le azioni coll'interesse del cinque per cento all'anno, e per le costruzioni dà le obbligazioni coll'interesse del tre per cento all'anno, il che equivale a vera e reale emissione di rendita pubblica.

Dunque si falsa la verità quando si lascia supporre che i firmatari delle Convenzioni danno il danaro che occorre all'esercizio ed alla costruzione delle ferrovie. In Francia, in Inghilterra, in America, i *privati* che compongono le Compagnie ferroviarie, versano il proprio danaro, o lo ricercano e lo trovano con la semplice loro firma, nè domandano mai al Governo capitali e sovvenzioni e garanzie di alcun genere. In quegli Stati le Società assumono in proprio nome e sotto la propria responsabilità l'emissione delle azioni per costruire ed esercitare le ferrovie, ed il Governo non c'entra per nulla, nè i contribuenti si caricano d'imposte per questo servizio. Il Governo invece approfitta insieme alla condizione di questo servizio, pagando tariffe di trasporto assai più moderate delle nostre.

In Italia, bisogna pur riconoscerlo, colle presenti Convenzioni avviene il contrario. Non vi sono capitalisti, nè vi sono industriali che impegnano capitali o firme, ma dei mediatori i quali negoziano le azioni e le obbligazioni del Governo, sotto il doppio aspetto di prestito governativo pel materiale mobile, di obbligazioni ferroviarie per le costruzioni, le prime al 5.29 % e le seconde al 3 %; ma l'impegno di pagare e la firma è sempre del Governo, e sono i contribuenti che guarentiscono interesse e capitali di cotesta emissione inscrivendo la somma corrispondente nei bilanci dello Stato.

In Italia non si formano quelle Compagnie private che impegnano il danaro ed il credito individuale e sociale per una grande industria che è pure un pubblico servizio. Le Società firmatarie delle Convenzioni vivono e prosperano a seconda dei maggiori o minori lucri che ricavano negli affari col Governo italiano, e nelle operazioni del debito ch'egli deve contrarre col pubblico italiano ed estero.

Riassumendo la mia interrogazione, mi rivolgo al Ministero e categoricamente domando che mi sia confermato se il sistema universalmente adottato, quello, cioè, che i materiali mobili (sia

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

che servano alla produzione degl'immobili, sia che servano alle industrie agricole e manifatturiere) non si debbano consegnare al conduttore al prezzo di stima, e se al termine del contratto non si debbano egualmente riconsegnare al prezzo di stima.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Veramente la domanda che l'onorevole Alvisi ripete in occasione dell'art. 16 della legge è, a mio avviso, interamente fuori di posto. Essa riguarda piuttosto l'articolo 15 del contratto, giacchè l'articolo che stiamo ora discutendo non fa parola nè di materiale mobile, nè di vendita, nè di stima, nè di controstima.

Nondimeno il Governo non intende di valersi di questa eccezione pregiudiziale per dispensarsi dal rispondere.

Ho già avuto campo di esporre al Senato le ragioni per cui si è stabilito di mantenere il medesimo criterio per la valutazione del materiale mobile tanto all'atto della vendita, quanto all'atto della ricompera, ed ho detto anche perchè si è stabilita una formola speciale per il materiale mobile, diversa da quella degli approvvigionamenti.

Quanto alla stima degli approvvigionamenti abbiamo tenuta quella norma che si tiene ordinariamente. Quanto al materiale mobile invece la formola per la valutazione del prezzo o, se più piace la parola all'onorevole Alvisi, la formola per la stima, è stata predeterminata, per eliminare ogni incertezza nella valutazione del materiale al momento della ricompera, incertezza dipendente dalle variazioni dei prezzi di mercato e della durata del contratto, la quale non è ora possibile prevedere se sarà di 20, di 40 o di 60 anni.

Ora mi pare che l'osservazione dell'onorevole Alvisi abbia origine da un equivoco.

Egli ritiene che all'atto della vendita che lo Stato fa al cominciare del contratto, il materiale mobile venga stimato e pagato a prezzo di stima, e quando poi lo Stato - supponiamo dopo venti anni - ricomprerà questo materiale non lo paghi già in base a quella stima, ma secondo il prezzo originario di acquisto.

Ora questo veramente non so come possa venire in mente a chicchessia, perchè l'articolo

è molto chiaro. Esso dice che al cessare del contratto la Società dovrà rivendere allo Stato, e lo Stato dovrà riacquistare tutto il materiale rotabile e di esercizio, nonchè gli approvvigionamenti. Il materiale rotabile e di esercizio sarà valutato al prezzo di acquisto, cioè al prezzo per il quale la Società lo ha acquistato. Ora questo prezzo per tutta quella parte del materiale che esiste al cominciare del contratto, è appunto il prezzo di stima. Solo quella parte che sarà comprata durante il tempo che il contratto avrà vigore, sarà poi ricomprata dallo Stato al prezzo originario d'acquisto, ma non già pagando questo prezzo alla Società; sibbene sostituendosi il Governo a questa nel servizio delle obbligazioni emesse dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali, le quali saranno anche già in parte ammortizzate.

A me pare che, chiarito questo dubbio, che a mio credere è fondamentale nella mente dell'on. Alvisi, egli non avrà più ragione di ripetere che il Governo non gli abbia dati gli schiarimenti da lui desiderati.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ALVISI. Pur troppo siamo ammaestrati da una dolorosa esperienza, e dalle somme ingenti che si è dovuto pagare alle Società altre volte concessionarie delle ferrovie, per poter dire francamente che quando si ha una spiegazione così facile a dare, come quella ora data dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, si poteva bene introdurre nell'articolo una parola di emendamento che chiarisse veramente il concetto da lui espresso.

Egli poi mi ha richiamato a considerare che la questione da me sollevata a quest'articolo 16, trovava il suo posto nell'articolo 17 del Capitolato.

Siccome ieri appunto il Senato premuroso di finire questa discussione, ha quasi deliberato che neppure si leggano gli articoli del contratto, così credo che non voglia prolungare oltre oggi la votazione essendovi oramai una maggioranza dalla quale a quest'ora nulla si protrebbe modificare.

È per questo che io ho domandato lo schiarimento in questo punto della discussione, riferendomi all'articolo sul quale anche la Relazione dell'Ufficio Centrale aveva sollevato i

medesimi dubbi, senza però proporre l'emendamento che si voleva ad ogni costo evitare.

Ricordo però di nuovo al Ministro che le parole inserite nei processi verbali e che si pronunciano nelle discussioni passano inosservate, quando si tratta di giudizi legali avanti ai Tribunali. Converrebbe assolutamente che la dicitura dell'articolo in discussione fosse ben chiarita in modo da non dar origine ad equivoci. Come mai egli può pretendere che l'equivoco, da me e da tanti altri rilevato, non dia luogo a serie contestazioni?

Ministero, Camera e Senato e meglio di tutti sanno i contribuenti italiani, quanti milioni si sono dovuti pagare alle Compagnie delle strade ferrate, e di altre pubbliche imprese per la oscura ed equivoca esposizione di qualche articolo di contratto e forse meno oscura del presente. Nessuno può prevedere quanto si sbilanceranno le casse dello Stato per la interpretazione degli articoli di queste Convenzioni che dovrebbero, a seconda dell'opinione ministeriale, portare così largo sussidio alla Finanza.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti l'articolo 16 testè letto.

Chi lo approva, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 17.

Le controversie che insorgessero fra lo Stato e le Società, per l'esecuzione e l'interpretazione dei contratti, dei capitolati e dei relativi allegati annessi alla presente legge, saranno deferite al giudizio di cinque arbitri nei casi, nei modi e con le forme di cui all'articolo 106 dei capitolati delle reti Mediterranea e Adriatica e all'articolo 100 del capitolato della rete Sicula. Gli arbitri nominati dal Governo e quelli nominati dalla Corte di cassazione funzioneranno ugualmente in ciascuno dei collegi arbitrali, in concorso con gli arbitri scelti da ciascuna delle tre Società concessionarie.

(Approvato).

Art. 18.

Le quote di concorso a carico delle provincie e degli altri enti interessati e le maggiori

somme da essi pagate ed offerte in aumento alle quote obbligatorie, a termini delle leggi 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a) e 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3^a), per le strade ferrate della 2^a categoria (tabella B) della 3^a categoria (tabella C), e per quelle della 4^a categoria costruite dallo Stato, saranno ridotte ad un quarto, a condizione che gli enti suddetti rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio.

I corpi morali concessionarii di linee di 4^a categoria, potranno rinunciare alla concessione lasciando che la ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite da questo articolo.

È pure ridotto ad un quarto il contributo dovuto per le strade di prima categoria a sensi dell'art. 31 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

Le quote di concorso pagate dalle provincie e dagli altri enti interessati in eccedenza della somma che risultasse dovuta per effetto dei paragrafi precedenti, saranno scontate sui primi pagamenti che fossero ancora dovuti. Ovvero non fosse più dovuto alcun pagamento, lo Stato farà il rimborso dell'eccedenza in cinque rate annuali senza interesse.

Le quote a carico dello Stato, anticipate dalle provincie, dai comuni o dagli altri enti interessati, verranno loro restituite in cinque anni dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in cinque annue rate eguali senza interesse.

Dentro il termine di sei mesi gli enti interessati che versarono quote obbligatorie, aumenti di quote od anticipazioni di quote governative, dovranno optare fra il disposto della legge 29 luglio 1879 e quello della presente legge.

La succursale dei Giovi sarà compresa fra le strade di prima categoria, cessando negli enti interessati l'obbligo del concorso e il diritto alla compartecipazione nel prodotto netto.

Senatore CENCELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CENCELLI. Tollererò il Senato che io lo trattenga per pochi minuti su questo art. 18 e sull'art. 20 che lo segue; articoli che si collegano fra loro, seguendo in ciò, per abbreviamento di tempo, il sistema adottato dal nostro egregio Relatore Senatore Saracco dell'Ufficio Centrale; e mi limiterò unicamente a fare delle domande per provocare alcune dichiarazioni dal signor Ministro dei Lavori Pubblici. Quest'articolo 18 accorda il condono di tre

quarte parti del contributo che dalla legge del 1879 veniva addossato agli enti morali nella costruzione delle linee ad essi concesse.

Però nell'accordare questo beneficio altamente vantaggioso agli interessi dei comuni e delle provincie l'articolo in discussione appone delle condizioni per me giustissime, cioè a dire la rinunzia al diritto di compartecipazione che dalla legge stessa si accordava ad essi sugli utili netti che un giorno potevano risultare dall'esercizio di dette linee; e più, la rinunzia alla costruzione delle linee stesse.

Difatti l'articolo che il Senato ha sott'occhi dice che per le strade di seconda e terza categoria, tabella b e c e per quelle della quarta categoria costruite dallo Stato contemplate nella legge 29 luglio 1879 e 5 luglio 1882, il contributo sarà ridotto ad un quarto a condizione che gli enti interessati rinuncino al diritto di partecipare al prodotto netto dell'esercizio.

E più sotto aggiunge:

« I corpi morali concessionari di linee di quarta categoria potranno rinunciare alla concessione lasciando che la ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite da questo articolo ».

Ciò premesso sorge spontanea la domanda alla quale prego l'onorevole Ministro di fare una categorica risposta.

Di quelle linee di quarta categoria, già concesse agli enti interessati e che sono, o in principio di costruzione, o in costruzione avanzata; il Governo intende di accettare la concessione in virtù e per effetto della presente legge sobbarcandosi agli oneri non lievi che da tal fatto ne deriverebbero?

Se dobbiamo ispirarci allo spirito che informa questo articolo di legge e tener conto delle ragioni egregiamente esposte dall'onorevole Relatore, a mio avviso dovrebbe dirsi di sì; tanto più che il Relatore stesso consiglia il Governo a procurare il riscatto anche di quelle linee compiute, per le quali esistono vincoli e diritti di partecipazione agli utili dell'esercizio, e sarebbe questo un principio di riscatto: riscatto anche più facile perchè si tratterebbe di divenire al pagamento adesso di somme non gravi, e che troncerebbe la questione immediatamente, cosicchè anzi dovrebbero consigliare il Governo a farlo. Ma il Governo sarà in condizione di poter affrontare questa spesa? Potrà sobbarcarsi alla responsabilità di accettare e prendere in

consegna lavori fatti senza una sorveglianza governativa; o da enti morali, o da appaltatori; di difficile verifica, e di dubbia solidità?

Potrà eseguire questo riscatto per tutte le linee di diversa costruzione, e di diverso esercizio?

Quando in fatto dal Governo si accettasse la cessione di queste linee cominciate, sarà al pagamento dei lavori applicabile il comma dell'articolo presente nel quale è detto: che le quote pagate in più, o anticipate dagli Enti interessati verranno loro restituite in cinque anni dalla apertura delle linee all'esercizio ed in cinque annue rate senza interesse?

Questi dubbi che sulla portata ed interpretazione dell'articolo mi sorgono (dubbi i quali già hanno sollevato dei desiderî, delle speranze in alcuni di questi Enti interessati) m'inducono ad insistere che la cosa venga chiarita, perchè non si creino delle illusioni al di là del limite della possibilità, e perciò invoco dal Governo una dichiarazione, che concreto nei seguenti termini: - È esso disposto ad accettare la rinuncia alla concessione che venisse fatta dagli Enti interessati di linee già cominciate, e costruite in parte, rimborsando la spesa dei lavori fatti?

Questo per ciò che riguarda l'art. 18.

Ma come già dissi, per non stare a riprendere la parola, siccome l'art. 18 è collegato col 20, mi permetterà il Senato di aggiungere poche cose sull'art. 20 che autorizza la costruzione di 1000 nuovi chilometri di ferrovie.

Quest'articolo, il Senato ben sa, dà la facoltà al Governo di costruire 1000 nuovi chilometri di ferrovie secondarie di 4^a categoria, assegnando la cifra determinata di 90 milioni, cioè a dire 90 mila lire al chilometro.

Lo stanziamento di questo assegno così limitato caratterizza, come benissimo dice il nostro Relatore, la natura di queste strade, vale a dire che devono essere strade a scartamento od a sezione ridotta, d'interesse puramente locale ed atte allo sviluppo dei traffici egualmente locali.

Inoltre l'articolo 20 dice che queste linee saranno costruite alle condizioni dell'articolo 11 della legge del 1879, e ciò per il riparto dei pagamenti che dovranno farsi, ed a quelle dell'articolo 18 della presente legge.

Ciò premesso, ne deriva per conseguenza legittima dall'assieme delle disposizioni dell'articolo 20, che i 1000 chilometri di nuove costru-

zioni di 4^a categoria in aggiunta ai 1530 della legge del 1879, devono essere costruiti dal Governo con il concorso e contributo degli Enti interessati in un solo decimo della spesa.

E di fatto cosa si è disposto nell'articolo 18? Si è disposto che solo le strade di 4^a categoria costrutte dal Governo per effetto della legge 1879 godessero del beneficio della riduzione ad un solo quarto del contributo, non già le altre costrutte da Enti morali o da privati. Ora, essendo stato scopo principale della presente disposizione di legge, il ridurre l'onere dei Comuni e delle Provincie, e, per godere di tal vantaggio, le linee dovendo esser costrutte dal Governo, è evidente che i 1000 nuovi chilometri dovranno essere tutti costrutti da lui.

Tale ragionamento a mio avviso è così chiaro che toglie ogni incertezza sulla retta applicazione dell'articolo 20, e perciò devono cadere tutti i sogni di concessioni sperando di fare come per le linee decretate dalla legge del 1879. Sogni nei quali si cullano i Corpi morali specialmente, credendo potere ottenere concessioni per ricederle poi in quel modo, e con quei mezzi che finora certo non hanno dato buoni risultati, e così continuare uno stato di cose, incompatibile con l'economia ed il ben essere del paese.

È perciò che su questo punto essenziale della legge, invocherò dall'onorevole signor Ministro esplicite dichiarazioni.

Aggiungo che l'articolo dice: *È autorizzata la costruzione*, non già la concessione. Anco per questo modo di esprimersi, il legislatore sembrami abbia determinato il metodo da seguirsi. I rapporti fra Governo ed Enti interessati quindi dovrebbero limitarsi a stabilire le linee da costruirsi, la divisione fra essi del contributo di un decimo della spesa e tutt'al più l'anticipazione delle somme necessarie al servizio delle obbligazioni ove si volesse affrettare la costruzione.

Qui credo che i Consorzi e le Provincie, a seconda delle loro forze economiche, facendo atto di buon volere, dovranno nel loro interesse concorrere ad affrettare l'esecuzione di questi lavori, che a forma della legge dovrebbero essere rimandati di qui a dieci anni, vale a dire ai due esercizi sui quali è determinato lo stanziamento dei 90 milioni, 1896 e 97; non potendomi però trattenermi in pari tempo dal raccomandare al Governo affinché badi bene, che

questi Enti morali (i quali in genere sono molto facili a sobbarcarsi a spese al di là delle proprie forze), siano in grado di sostenere i nuovi oneri. Ed ora formulo la mia domanda come appresso: - È il signor Ministro, e con esso il Governo, dell'avviso da me esposto che i 1000 chilometri di ferrovia contemplati nell'art. 20, devono essere costrutti dallo Stato col contributo degli Enti interessati in un solo decimo della spesa? - Attenderò risposta dalla gentilezza del signor Ministro, alla prima, ed a questa seconda mia domanda.

Ed ora prima di dar termine a queste mie parole, l'egregio Relatore permetta ad un suo devoto amico e caldo ammiratore, di unirsi a lui in quelle aeree parole che ha scritto nella sua Relazione, ricordando al Governo che si usi tutta la massima cautela nel fare queste nuove concessioni di ferrovie, affinché sia tutelato l'interesse economico delle parti meno favorite nella vecchia distribuzione delle linee ferroviarie; e che sia usata la massima equità, non perchè, come dice benissimo, le cose non siano bene affidate nelle mani dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici; ma perchè non è mai troppo rammentare *che non si facciano concessioni alla spicciolata, giacchè i più procaccianti non sono sempre i più meritevoli*. Laonde persino nella forma gioverà che sia bandito il sospetto di ogni protezione di Governo.

Mi associo intieramente, dunque, alle parole dell'onorevole Relatore, e domando anch'io, che prima di accordare qualunque concessione di queste nuove linee comprese nei mille chilometri, siano raccolte tutte le domande degli Enti interessati, si vagolino fra loro, si esaminino colla più accurata diligenza, e, ove prevalga l'interesse del maggior numero dei cittadini, e gli interessi del commercio e della produzione, siano preferite queste alle altre.

E qui mi piace di raccomandare al Governo che voglia accettare incondizionatamente e senza riserve il terzo ordine del giorno proposto dal nostro Ufficio Centrale, col quale si raccomanda che sia quasi bandito un concorso, che si faccia invito agli interessati di esporre entro un determinato periodo di tempo i giusti desiderî, le proprie condizioni ed i propri bisogni, acciocchè non abbiano poi a sorgere lagnanze da parte di chicchessia, che gli interessi di qualche parte d'Italia siano trascurati.

Ciò fatto, ho fiducia che il Ministro nella sua equanimità non trascurerà i bisogni di coloro che hanno maggiore interesse e che furono meno favoriti nelle precedenti costruzioni di ferrovie.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'articolo 18, come era stato proposto dal Governo, non aveva altro intendimento che quello di sciogliere l'Amministrazione delle strade ferrate dai vincoli che le imponevano i diritti di cointeressenza delle Province e dei Comuni, i quali l'avrebbero costretta ad una contabilità intricatissima per ciascuna linea o tronco di linea. Come condizione essenziale per accordare la diminuzione del concorso stabilito dalla legge del 1879, si imponeva ai Comuni ed alle Province l'obbligo di rinunciare a qualsivoglia diritto di partecipazione agli utili. L'articolo come fu proposto si fermava a questo punto. Ma la Camera nell'approvarlo, vi ha aggiunto qualche clausola; ed una di queste è appunto quella sulla quale l'onorevole Senatore Cencelli ha richiamato l'attenzione del Senato. Essa dice così:

« I corpi morali concessionari di linee di 4^a categoria, potranno rinunciare alla concessione, lasciando che la ferrovia venga costruita dallo Stato colle norme stabilite da questo articolo ».

Si domanda come questa disposizione si debba interpretare.

L'onorevole Senatore Cencelli, suppone il caso di una ferrovia di 4^a categoria già concessa ed in parte costruita; e domanda: Se il concessionario dichiara di rinunciare alla concessione, e chiede allo Stato che la costruzione sia da esso assunta, il concorso della Provincia e del Comune si dovrà ridurre da quattro decimi ad un decimo soltanto? Non presumo di decidere ora in via assoluta questa questione; ma stando alla lettera del primo comma dell'articolo 18 mi pare che la risposta non possa essere che negativa.

Quel comma parla infatti di « linee costruite dallo Stato » mentre nel caso proposto dall'onorevole Senatore Cencelli si tratterebbe di una linea non solo concessa, ma in parte anche costruita dai concessionari; ed io non potrei ammettere che basti la volontà del concessionario per obbligare il Governo ad assumersi la conti-

nuazione della costruzione. Non può essere stata intenzione della Camera elettiva d'imporre allo Stato un onere di cui non si può misurare la portata e le conseguenze. Se quel concessionario, per esempio, avesse cominciato a costruire la strada a sezione ridotta e dopo averla condotta a questo modo già molto innanzi avesse poi diritto di obbligare il Governo a rimborsarlo di quanto ha speso ed a finire di costruirla, questi - per poterla poi esercitare - sarebbe costretto a ricominciare quasi da capo la costruzione per ridurla a scartamento ordinario. Francamente, non mi pare che ciò si possa ammettere.

Diverso è invece il caso quando si tratta di una strada non ancora cominciata. Allora lo Stato può valutarne l'importanza, può farla studiare e costruire in quel modo e con quello scartamento che è reputato conveniente per lui che deve esserne il proprietario, e farla esercitare alle condizioni del presente Capitolato.

Non è ammissibile che questa legge che autorizza lo Stato a concedere l'esercizio delle ferrovie all'industria privata a certi patti determinati, possa in pari tempo obbligare lo Stato ad assumere la costruzione di ferrovie che a quei patti non si possono esercitare, e meno ancora a stipulare tanti patti diversi d'esercizio quanti sono i modi con i quali la strada è stata costruita o cominciata a costruire, come sarebbe necessario di fare se esso dovesse sempre e incondizionatamente subentrare a quei corpi - Province o Comuni - che dopo aver avuto la concessione, ci volessero rinunciare.

Ammesso questo principio, con un solo atto della sua volontà un concessionario potrebbe addossare allo Stato non solo tutta la propria responsabilità giuridica e morale di fronte ai terzi, ma altresì - che è anche più grave - gli impegni che avesse presi con appaltatori di cui lo Stato potrebbe ignorare intieramente il valore morale, e la capacità tecnica.

Ecco le ragioni per cui non posso dare all'onorevole Cencelli una risposta assolutamente affermativa su questo punto. E per ragioni egualmente gravi devo rispondergli negativamente anche sulla questione della restituzione delle somme che questi corpi morali concessionari di linee di quarta categoria avessero già speso.

Egli ha detto che nell'articolo si parla di restituire le somme anticipate dai corpi morali concessionari di una strada di quarta cate-

ria. Ma questa sua affermazione non è del tutto esatta.

Il concorso dei corpi morali per le strade di prima, di seconda e di terza categoria è regolato da una legge speciale; e la stessa legge - che è quella del 1879 - permette pure di affrettarne la costruzione, qualora le Province ed i Comuni anticipino le somme. Queste anticipazioni di somme fatte dai Comuni e dalle Province vengono ora restituite; ma perchè? Perchè l'articolo 18 della legge esonera questi enti da tre quarti di quel concorso che essi hanno dato in via di anticipazione. Ora se essi non lo avessero anticipato non lo pagherebbero più; avendolo invece già pagato, bisogna rimborsarlo.

E come si fa il rimborso?

La legge del 1879 stabilisce che le anticipazioni delle Province e dei Comuni eccedenti le quote loro assegnate sarebbero state ad essi restituite entro un decennio. Ma poichè il criterio generale dell'art. 18 della presente legge è quello di ridurre alla metà anche il tempo stabilito per fare la restituzione (che è sempre una restituzione delle anticipazioni per le strade ferrate di prima, seconda e terza categoria e non quelle di quarta), così accettando l'interpretazione accennata dall'onorevole Senatore Cencelli non ci troveremmo più nei termini della legge e nemmeno nei limiti del bilancio.

L'onorevole Cencelli ha pure chiesto qualche spiegazione anche intorno all'art. 20 col quale si dà al Governo la facoltà di concedere mille nuovi chilometri di quarta categoria.

Ebbene, anche qui debbo dichiarare, molto recisamente, che la Camera dei Deputati con quell'articolo - il quale, come il Senato sa, è sorto appunto in seno ad essa - ha inteso di accordare la riduzione ad un quarto dei concorsi dei Comuni e delle Province per quelle strade soltanto che venissero costruite dallo Stato. E ciò per una ragione molto evidente, che cioè le altre che sono costruite da Comuni e Province, vengono poi da questi esercitate a totale loro beneficio, e lo Stato che concorre nella spesa della costruzione della strada, non concorre punto nel partecipare agli utili.

Le strade della quarta categoria hanno questo di molto singolare, che lo Stato, il quale paga sei decimi della spesa necessaria per farle, non ha poi quando son fatte, alcun diritto sopra di esse; e i Comuni e le Province che ne pagano

solamente quattro decimi, ne diventano invece assoluti ed esclusivi proprietari. Se riducessimo ad un solo decimo il loro concorso sarebbe lo stesso come fare un nuovo regalo; e a chi? e perchè? Non lo si sa. È dunque evidente che la nuova riduzione non potrà essere accordata che per quelle strade che, costruite dallo Stato, diventano proprietà dello Stato, come tutte le altre di prima, di seconda e di terza categoria. Se le nuove strade di quarta categoria vengono costruite dallo Stato, allora il concorso delle Province e dei Comuni si riduce ad un quarto di quello stabilito dalla legge del 1879. Se invece vengono date in concessione, allora rimane la legge del 1879 tale e quale è, ed essi debbono concorrere per quattro decimi, fino alle 80 mila lire; poi per tre decimi al di là delle 80 mila lire, e via discorrendo.

Però, anche se le strade vengono costruite dallo Stato, le Province ed i Comuni, a termine della legge del 1879, hanno sempre il diritto di fare quelle anticipazioni necessarie per ottenere che ne sia accelerata la costruzione. Anzi questo loro diritto acquista ora una maggiore importanza, grazie alle disposizioni dell'art. 20 della presente legge, il quale stabilisce che le somme per questi nuovi mille chilometri di quarta categoria non potranno essere pagate dallo Stato, se non al cominciare dell'undecimo anno, dopo la sua attuazione.

Se quindi i Comuni e le Province desiderano di affrettare la costruzione delle strade, bisogna che anticipino i pagamenti, e di tali anticipazioni abbiamo già avuto frequenti esempi per lo passato.

Mi è poi grata l'occasione di ripetere al Senato le dichiarazioni che a nome di tutto il Governo, ho già fatto, tanto nell'altro ramo del Parlamento, quanto in quest'alto Consesso ieri l'altro, sulla fine del mio discorso.

Nel determinare i caratteri delle strade che dovranno essere iscritte in quarta categoria, e la preferenza da darsi all'una piuttosto che all'altra strada, e il modo di costruirle e l'ordine della costruzione, noi intendiamo di usare la massima equità. Il Governo non si è impegnato con nessuno, appunto perchè - come ebbi campo di dichiarare all'altro ramo del Parlamento, respingendo non so quanti ordini del giorno, e domande e proposte - il Governo non possiede ora gli studi necessari per decidere quali fra le

molte strade domandate, abbiano il diritto di essere preferite.

Volendo procedere saviamente e imparzialmente, è necessario premettere uno studio comparativo fra le strade domandate e le strade già esistenti o autorizzate dal Parlamento. E per assicurarsi vieppiù che la scelta verrà fatta in modo da tutelare i legittimi interessi di tutti, il Governo ha già dichiarato di accogliere con grato animo l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale, e quindi di nominare per decreto reale una Commissione, la quale, seguendo quei criteri che saranno determinati nel decreto stesso, indicherà al Ministero quali sono le linee che meglio soddisfano agli interessi del paese e ai voti espressi nei due rami del Parlamento.

Senatore CENCELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CENCELLI. Ringrazio l'egregio signor Ministro dei Lavori Pubblici delle dichiarazioni che si è compiaciuto di fare al Senato. In quanto alla parte che riguarda l'art. 18, la accetto con poche osservazioni, poichè comprendo bene, e l'ho accennato nelle poche parole che ho dette, che il prendere lo Stato i lavori cominciati da altre Società può presentare delle gravi difficoltà sia per il pagamento delle quote già spese, sia per la natura stessa dei lavori di dubbia e solida esecuzione, sia, come accennava il signor Ministro, per i diversi tipi di costruzione adottati di sistemi economici, o a scartamento ridotto, incompatibili per l'esercizio in mano dello Stato. Però aggiungeva, che per il criterio generale della legge, cioè di potere concentrare in mano dello Stato il numero maggiore possibile di queste strade per il loro esercizio, era da consigliarsene il riscatto ora che sarebbe costato assai meno il farlo. E su questo concetto insisto per la utilità che ne seguirebbe, tanto più che il Ministro si è limitato a dire che *non poteva dare una risposta assoluta*. Dunque son certo che studierà la questione ed accetterà la cessione di queste linee cominciate per il maggior numero che potrà, e si regolerà a seconda delle circostanze e la natura ed importanza dei lavori fatti, per quelle linee almeno costruite a sezione ordinaria, delle quali l'esercizio può, a norma della presente legge, essere consegnato alle Società concessionarie.

In quanto alla parte che riguarda l'art. 20,

relativa ai 1000 chilometri, dico francamente che per mia parte non divido punto l'apprezzamento fattone dal signor Ministro.

Io sono convinto che il concetto con cui nell'altro ramo del Parlamento fu votato quell'articolo, è quello che i mille chilometri debbono costruirsi dallo Stato, e per ciò, ripeto, non posso accettare l'interpretazione che ne fa l'onorevole Ministro, vale a dire che quelle strade che costruirà lo Stato godranno della diminuzione dei tre quarti del contributo stabilito ed entreranno nella rete generale, e che altre se ne potranno concedere a Provincie o Consorzi cogli stessi vincoli ed obblighi portati dalla legge del 1879, rendendo così facoltativo nel Governo il costruire o no esso i mille chilometri, e mantenere di quattro decimi il contributo, o ridurlo ad un solo, a seconda che farà costruire o costruirà esso stesso le linee. Dico il vero, una volta che l'articolo 20 si riferisce interamente all'articolo 18, nel quale si è voluto consacrare questo principio che le strade di quarta categoria godessero del beneficio della riduzione del contributo purchè fossero costruite dal Governo, mi pare assolutamente che i mille chilometri debbano essere effettivamente costruiti da lui. Se ciò non fosse, potrebbe rendersi pienamente per fatto del Governo illusoria la concessione fatta ai Comuni e Provincie per i mille chilometri di nuove costruzioni, non costruendone un solo chilometro lo Stato e concedendoli tutti ai Consorzi o Provincie con gli oneri della legge del 1879. A mio credere, non è facoltativa nel Governo la costruzione o meno dei 1000 chilometri, ma è assolutamente obbligatoria; ciò non essendo, tutte le rose speranze fondate sul voto del Parlamento sarebbero svanite, e non resterebbe che il voto ottenuto per le Convenzioni.

Ma, a questo proposito, dichiaro che, essendo una speranza vana di veder accettata dal Governo e dal Senato una aggiunta all'articolo atta a chiarire il vero senso del medesimo, sebbene la ritenga giusta e necessaria, non mi azzarderò certo a proporla, bastandomi aver richiamato, su questa importante materia, l'attenzione del Senato e del Governo, e mi limiterò quindi unicamente a raccomandare all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici ed al Governo che veda di concedere la menoma parte possibile dei 1000 chilometri alle Pro-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 APRILE 1885

vincie ed ai Consorzi, perchè le costruiscano ed esercitino essi con gli obblighi derivanti dalla legge del 1879; ed il resto li costruisca lo Stato, non solo nell'interesse delle Provincie e dei Comuni che così godranno del beneficio fatto loro travedere con questa legge della riduzione del contributo, ma più ancora nell'interesse dello Stato e del paese, perchè è mia opinione che le linee che farà lo Stato saranno eseguite con maggior risparmio, con maggior solidità, e saranno esercitate regolarmente con soddisfazione e plauso di tutto il paese.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, pongo ai voti l'articolo 18 ora discusso.

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 19.

Il concorso delle provincie nella costruzione delle linee della 3^a categoria (tabella C) sarà obbligatorio. Resta quindi soppresso l'art. 6 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a).

È aperta la discussione su questo articolo.

Nessuno chiedendo la parola, lo metto ai voti.

Chi l'approva, voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 20.

In aggiunta ai 1530 chilometri, di cui all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2^a), è autorizzata la costruzione di altri mille chilometri di ferrovie secondarie di 4^a categoria e la conseguente spesa di 90 milioni, alle condizioni di riparto di cui all'art. 11 della predetta legge del 1879 e all'art. 18 della presente legge.

Il pagamento di tale somma verrà fatto in due esercizi finanziari a cominciare dall'undecimo anno dalla attuazione della presente legge.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora si dà lettura degli ordini del giorno proposti dall'Ufficio Centrale.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge:

I.

« Il Senato invita il Ministero a prendere le misure convenienti, perchè nell'atto di eseguire le opere indicate negli elenchi B, sia accordata la precedenza in ordine di tempo a quelle, che giovando al traffico, sieno giudicate altresì di interesse militare.

« Ed in attesa di maggiori, e desiderati provvedimenti, lo esorta a proporre i mezzi onde iniziare nel più breve spazio di tempo, e condurre a termine sulle linee in esercizio, i lavori di maggiore urgenza, ed i meglio appropriati all'alto fine di assicurare la più celere mobilitazione, e l'adunata dell'esercito in caso di guerra ».

PRESIDENTE. L'onorevole signor Ministro accetta gli ordini del giorno proposti dall'Ufficio Centrale?

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Tanto a nome mio che a nome del Governo ripeto la dichiarazione già fatta, di accettare cioè gli ordini del giorno proposti dall'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Avendo il signor Ministro a nome proprio e del Governo accettato questi ordini del giorno, se nessuno chiede la parola pongo ai voti quello testè letto.

Chi lo approva, è pregato di sorgere.

(Approvato).

II.

« Il Senato invita il Ministero a volgere in forma contabile la massima della separazione dell'azienda ferroviaria dal bilancio dello Stato.

« E frattanto, lo eccita a presentare in ogni anno, ed in allegato al disegno di bilancio, un prospetto dei prodotti e degli oneri di ogni natura, esclusivamente propri e derivanti dall'azienda ferroviaria, che formino parte delle previsioni annuali, così per fatto dell'esercizio che in dipendenza della costruzione di ferrovie ».

(Approvato).

III.

« Il Senato invita il Ministero a disporre, con decreto reale, le norme direttive dell'azione

riservata al Governo per una retta ed uniforme esecuzione del disposto dell'articolo 20 del disegno di legge, che sia particolarmente informata ai criteri seguenti:

« Che siano sentite le Rappresentanze provinciali nelle loro proposte;

« Che l'esame comparativo di queste proposte venga affidato al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, e quando occorra, ad una Commissione speciale da nominarsi per decreto reale, con incarico di preparare una classificazione delle ferrovie d'interesse locale, giudicate meritevoli di preferenza nel riparto dei mille chilometri di nuova costruzione;

« Che questo riparto sia fatto con grande spirito di equità, serbata possibilmente l'eguaglianza fra le diverse parti del Regno, ma coi giusti riguardi di preferenza alle località che più difettano di comunicazioni ferroviarie, e risultarono le meno favorite colle recenti leggi che autorizzarono nuove costruzioni di ferrovie ».

(Approvato).

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Prima che il Senato passi alla votazione a scrutinio segreto del presente disegno di legge, devo rendere conto di due petizioni che sono pervenute al Senato.

Con una di queste petizioni, i componenti il circolo Galeazzo-Caracciolo con sede in Napoli, fanno alcune proposte in favore degli impiegati delle strade ferrate, ed in ordine al servizio della domenica e delle altre festività riconosciute dallo Stato.

L'altra petizione è stata presentata dall'Associazione nazionale fra gli insegnanti, i quali domandano di essere pareggiati agli impiegati dell'Amministrazione centrale per ciò che riflette i trasporti ferroviari.

L'Ufficio Centrale prega il Senato di consentire all'invio di queste petizioni all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, con particolari raccomandazioni.

PRESIDENTE. Se non si fa opposizione, s'intende approvato l'invio di queste petizioni al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Ora si procederà all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto di questo progetto di legge testè votato per alzata e seduta.

Prego i signori Senatori di recarsi alle urne man mano che verranno chiamati a fine di evitare delle confusioni.

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

PRESIDENTE. Se nessuno altro Senatore ha da votare, si procederà allo spoglio delle urne.

(Si procede allo spoglio delle urne).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione.

Votanti	149
Favorevoli	113
Contrari	36

(Il Senato approva).

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani, alle ore 2 pomeridiane:

I. Interpellanza del Senatore Jacini al Presidente del Consiglio dei Ministri sugli intendimenti del Governo circa alle conseguenze politiche che emergono dalla Inchiesta agraria.

II. Interpellanza del Senatore Rossi Alessandro ai Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze sulla politica doganale.

III. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Riforma della legge sulla leva marittima in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del R. Esercito.

Determinazione della natura ed estensione delle servitù militari attorno alle fortificazioni ed a taluni stabilimenti militari.

Modificazioni alle leggi per l'istruzione superiore del Regno.

La seduta è sciolta (ore 4).