

## XLVI.

## TORNATA DEL 28 APRILE 1899

## Presidenza del Presidente SARACCO.

**Sommario.** — *Sunto di petizione — Congedo — Presentazione di un progetto di legge — Seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata (n. 52) — Parlano il senatore Roux, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dell'art. 1 del progetto — All'articolo 2 parla il senatore Buttini — Approvazione dell'art. 2 e dell'art. 3 — All'art. 4 parla il senatore Siacci — Approvazione degli articoli 4, 5 e 6, ultimo del progetto di legge — Approvazione degli ordini del giorno proposti dall'Ufficio centrale e dal senatore Siacci — Svolgimento dell'ordine del giorno proposto dal senatore Ruspoli — Parlano oltre il proponente, il senatore Roux, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — L'ordine del giorno non è approvato — Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga al 30 giugno 1899 dell'applicazione degli articoli 3 e 6 della legge 15 agosto 1887, n. 383, a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario » (n. 63) — votazione a scrutinio segreto — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri dei lavori pubblici e della guerra.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

**Sunto di petizione.**

PRESIDENTE. Prego il signor senatore segretario Di San Giuseppe di dar lettura del sunto di una petizione pervenuta al Senato.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:  
« N. 66. — Il Consorzio fra gli esercenti ed industriali del comune aperto di Firenze espone alcune considerazioni sul disegno di legge relativo alla sequestrabilità degli stipendi, paghe, assegni e pensioni ».

**Congedo.**

PRESIDENTE. Il senatore Rossi Angelo chiede un congedo di un mese per motivi di salute. Se non vi sono opposizioni, questo congedo s'intende accordato.

**Presentazione di un progetto di legge.**

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge che riguarda la « Proroga dell'applicazione degli articoli 3 e 6 della legge 15 agosto 1887, n. 383, a favore degli istituti di previdenza del personale ferroviario ».

Prego il Senato di volerlo dichiarare d'ur-

genza e inviarlo alla stessa Commissione la quale esamina il progetto di legge di merito.

**PRESIDENTE.** Do atto al signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo progetto di legge.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza e rinviato all'esame della Commissione già incaricata di riferire sul progetto di merito.

Se non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

Prego il Senato di considerare che questa proposta di legge contiene termini di scadenza e che di necessità dovrà essere deliberata o nella seduta d'oggi, o, al più tardi, in quella di domani.

Propongo quindi al Senato di consentire che l'Ufficio centrale, al quale è stato deferito l'esame di questo progetto, si riunisca subito per esaminarlo, dando facoltà al relatore di riferire oralmente, affinché, possibilmente, il progetto possa essere discusso ed approvato in questa stessa seduta.

Se non vi sono obiezioni, questa proposta s'intende approvata.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**  
« Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata » (N. 52).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata ».

Come il Senato rammenta, nella seduta di ieri è stata dichiarata chiusa la discussione generale su questo disegno di legge, riservata però la parola al signor relatore ed al signor ministro dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare il signor relatore, senatore Roux.

**ROUX, relatore.** Alzandomi a parlare per la prima volta in questa elevata Assemblea, mi si permetta, anzitutto, di ringraziare profondamente gli oratori che hanno parlato in questa discussione per la cortesia e per la benevolenza con cui hanno accolto il modesto lavoro del relatore.

Dalla cortesia del Senato io spero e prego

perchè siano accolte con uguale benevolenza le poche risposte che sono per dare ai singoli oratori che hanno mosse osservazioni al presente disegno di legge.

Per procedere con qualche ordine, procurerò di tenere separati i vari argomenti che furono discussi e cercherò di trattare anzitutto le questioni generali che furono sollevate dagli onorevoli senatori Siacci, Ruspoli e Ferraris.

Il senatore Siacci, parlando dell'andamento in genere delle nostre reti ferroviarie, ha osservato che le nostre ferrovie, tra spese di esercizio e proventi, danno un prodotto il quale tuttavia ci lascia in uno sbilancio di 183 milioni all'anno, dai quali, deducendo 100 milioni, che possono equivalere al valore dei vari servizi che sono resi allo Stato, come i servizi pubblici, i servizi di trasporto, di pubblica sicurezza, ecc., restano tuttavia 83 milioni di disavanzo. E in seguito a questa considerazione invitava il Senato a ponderare bene il nostro problema ferroviario, e a considerare come si avesse da accogliere una legge la quale accresceva il numero di queste ferrovie.

Diceva quindi che non bisogna illuderci sul beneficio che ci possa venire da questa legge che stiamo per votare, perocchè molto probabilmente essa accrescerà il disavanzo ferroviario annuale che già pesa sul bilancio economico dello Stato.

Il senatore Ruspoli anch'egli faceva osservazioni generiche in questo senso e diceva, se ho ben compreso, che la questione ferroviaria assume una grave importanza specialmente dopo che la relazione nostra, ch'egli ha giudicato con molta cortesia — e ne lo ringrazio — ha posto innanzi al Senato tutto un quadro generale, completo delle nostre fortunate vicende ferroviarie.

Qui apro una parentesi, per dichiarare che sarei davvero dolentissimo se, dopo avere inflitto al Senato una relazione forse troppo lunga, dovessi dubitare che è precisamente questa relazione che accresce attorno alla legge maggiori difficoltà. Ad ogni modo; il senatore Ruspoli osservava che il quadro generale delle ferrovie costruite dallo Stato e dalle industrie private fin ad oggi, deve anch'esso farci ponderare bene il problema delle costruzioni, farci studiare assai, prima di dare approvazione al presente disegno di legge.

Al senatore Siacci debbo rispondere subito che convengo precisamente con lui nel designare la cifra di 83 milioni circa, come quella che costituisce il disavanzo contabile finanziario fra le entrate e i proventi delle ferrovie; ma, come ho avuto l'onore di scrivere nelle considerazioni generali che precedono questa relazione, è anche vero che lo Stato, sia per la sicurezza generale, sia per la sua difesa e anche per il progresso economico e morale di tutte le provincie e di tutte le popolazioni, ha pur l'obbligo, anche a costo di sacrifici, di fare costruire ferrovie, pure quando il dare e l'avere del loro esercizio non si bilancino perfettamente. Ora gli 83 milioni, se anche non sono bilanciati a conto preciso di dare ed avere, possono però avere un'importanza, un'efficacia politica e morale molto superiore a quello che dicono le pure e semplici cifre contabili.

L'onor. Ruspoli ha detto che il concetto che anima questa legge non è ispirato a un concetto tecnico economico e finanziario; ma è ispirato, dirò così, ad una convenienza politica, ad un semplice criterio di opportunità.

Secondo il senatore Ruspoli il Governo si sarebbe detto: Non sono bastati finora i sussidi di 1000 e di 3000 lire, allora eleviamoli a 5000 lire.

Io credo che non sia perfettamente esatto questo giudizio. C'è qualche cosa di più che un semplice criterio di opportunità che ha ispirato questo disegno; ed io mi permetto di fare osservare, onor. Ruspoli, ed onorevoli senatori, che c'è realmente un concetto tecnico, un concetto economico ed un concetto anche finanziario.

Il concetto tecnico sta nello agevolare le costruzioni economiche che finora, a detta di tutte le relazioni che accompagnarono le leggi ferroviarie precedenti; furono troppo poco promosse nel nostro Stato.

C'è un concetto economico, perchè è nell'interesse dell'economia pubblica che si soddisfino i bisogni locali di alcune provincie e di alcune terre, e che i prodotti agricoli ed i prodotti industriali di alcune regioni possano essere trasportati, possano essere messi in commercio in tutto il paese.

Vi è poi eziandio un concetto finanziario perchè, come ho avuto l'onore di scrivere nella relazione a nome dell'Ufficio centrale, il Go-

verno tende, mediante questa legge, a diminuire i suoi oneri finanziari e a lasciare che si promuova maggiormente l'industria privata.

Il sen. Ruspoli ha voluto anche esaminare la produttività delle nostre reti ferroviarie, e ha detto: guardiamo il passato; vediamo che cosa hanno fruttato i 12 mila chilometri fabbricati dopo il 1860, dopo la unificazione del Regno d'Italia. Essi, ha detto, non danno che il due od il tre per cento, quando noi li abbiamo costruiti con un capitale che ci è costato dal 5 al 6 per cento.

Le nostre costruzioni ferroviarie hanno raggiunto un costo superiore alle costruzioni ferroviarie di tutti gli altri Stati europei. Esse hanno un costo di esercizio immensamente superiore a quello di tutte le altre ferrovie di altri Stati.

Perchè le nostre ferrovie abbiano costato il 5 ed il 6 per cento, perchè diano soltanto il 2 o 3 per cento oggi, in parte ha risposto, e lo ringrazio, l'onor. Buttini.

Ma per giudicare sul costo delle nostre costruzioni ferroviarie, bisogna avere in mente la immensa differenza della costituzione geologica e naturale dell'Italia di fronte a quella di tutti gli altri Stati, di cui ha portato gli esempi il senatore Ruspoli.

La nostra Italia distesa, lungamente nel mare, irta di montagne, con suolo immensamente ondeggiante, porta un costo di costruzione che assolutamente non può paragonarsi a quello di Francia e Germania, che hanno estensioni piane immensamente superiori alle nostre; anche il costo di esercizio delle nostre ferrovie è molto maggiore da noi che negli altri Stati per ragioni ineluttabili e indipendenti certamente da ogni nostro sforzo e da ogni nostra attitudine o provvidenza; perchè le nostre linee più importanti, come per esempio le nostre linee dorsali dell'Appennino, le nostre linee littorali della Liguria, hanno bisogno di un esercizio così accurato, di un personale così numeroso e attento, di una quantità di coefficienti così costosi, come certo non abbisognano le ferrovie che passano senza cambiamenti di pendenza, senza numerose e difficili gallerie, senza ponti e viadotti per lunghe regioni pianeggianti.

Noi abbiamo inoltre ferrovie che passano per regioni colpite dalla malaria, in luoghi deserti, lontane dall'abitato, dove per conseguenza il

personale dev'essere più numeroso, meglio compensato, e con dispendio speciale accudito e sostenuto nelle malattie.

Ora non ho bisogno di dire a voi che ferrovie esercitate in queste condizioni costano molto più che se fossero esercitate in condizioni normali, come avviene in genere pel resto dell'Europa.

Il senatore Ruspoli ha anche detto che l'aggiungere ferrovie secondarie alle ferrovie principali, è diminuire di mano in mano il reddito complessivo di tutte le ferrovie; perchè difatti, dopo aver affidato in esercizio le reti principali alle tre Società, specialmente alle due Società, Mediterranea e Adriatica, tutte le volte che a quelle si è aggiunta qualche altra linea ferroviaria, si è visto il prodotto chilometrico complessivo diminuire proporzionalmente, cioè se prima per gli 8000 chilometri di ferrovie che furono dati alle due Società si è avuto un prodotto chilometrico di  $x$ , certamente dopo che a quegli 8000 chilometri si sono aggiunte ferrovie secondarie, il prodotto chilometrico è stato meno di  $x$ .

Il senatore Ruspoli ha perfettamente ragione quando parla del periodo iniziale della congiunzione di queste ferrovie secondarie alle ferrovie principali.

Si sa benissimo che le ferrovie secondarie, le ferrovie nuovamente costruite, come ogni cosa nuova, non possono subito dare il massimo rendimento di cui sono capaci. Ma ci è un altro elemento di cui bisogna tener conto in questo esame. Se anche danno un prodotto chilometrico proporzionalmente minore, bisogna anche considerare la proporzione minore del loro costo.

Ora le ferrovie principali, le reti principali, quelle che furono costruite dallo Stato, hanno bisogno evidentemente di un reddito molto maggiore, perchè sono costate molto di più. Le reti secondarie sono costate molto meno.

Da quella tabella, che coll'aiuto zelante dell'amministrazione dei lavori pubblici ho potuto compilare, gli onorevoli senatori possono dedurre che mentre le ferrovie di Stato sono costate in media, sopra una vasta rete di 6000 e più chilometri, oltre 400,000 lire per chilometro, le ferrovie secondarie, comprese anche quelle della Sardegna, che per condizioni speciali ebbero sussidi maggiori, queste ferrovie

secondarie, in media non sono costate che 140,000 lire per chilometro.

Ora, che le ferrovie secondarie a 140,000 lire, diano un prodotto minore non è cosa che debba scoraggiare quando questo prodotto minore ha da compensare un capitale tanto minore di quello che le ferrovie principali costruite dallo Stato debbono dare a compenso della loro spesa.

Del resto, mi permetto un'avvertenza a riguardo di questa discussione.

Noi siamo qui in tema di linee nuove da darsi all'industria privata mediante sovvenzione chilometrica. Restringiamo le nostre considerazioni a queste linee.

Ora per queste linee sovvenzionate a chilometri, la poca esperienza fatta non può suonare nè accusa, nè difesa decisiva. Mentre furono aperti, mercè l'industria privata, oltre a 3200 chilometri di ferrovie nuove dal 1873 ad oggi, fra questi 3200 chilometri appena 600 chilometri furono costruiti mediante le sovvenzioni chilometriche.

Ora, evidentemente, possiamo bensì dire che le ferrovie secondarie non abbiano portato un gran prodotto, un coefficiente di guadagno notevole alle reti principali; ma non possiamo affermare che le ferrovie sovvenzionate a chilometri di cui trattiamo, siano esse quelle che abbiano più nociuto; e però siano quelle che abbiano a nuocere più delle altre, perchè per ora l'esperienza fatta fu molto limitata nel complesso delle altre costruzioni.

È certo che le nuove ferrovie da costruirsi con sovvenzioni chilometriche non hanno bisogno di un rendimento tanto largo, quando il loro costo sta sulle 100 o 120,000 lire al chilometro.

Del resto l'onor. Buttini ha accennato anche ad uno dei motivi per i quali le ferrovie secondarie hanno reso poco.

Ha detto che le grandi società alle quali è stato affidato l'esercizio delle linee principali, curano meno l'esercizio delle linee secondarie loro assegnate, poichè sul provento di queste hanno solo il 5 per cento, mentre su quello delle linee principali hanno il 62.50 per cento.

Il sen. Ruspoli però giustamente ricordava che le società hanno anche per le secondarie un sussidio fisso di 3000 lire al chilometro; ma appunto perchè vi è questo sussidio può

darsi che non abbiano tutta la premura necessaria per farle fruttare abbastanza.

Fu detto anche che questa legge nasconde un pericolo finanziario, perchè quando si svolgerà una nuova rete di ferrovie sovvenzionata a 5 o 6000 lire al chilometro, noi avremo una nuova costruzione di un migliaio di chilometri almeno che ci costeranno, prima fu detto *un miliardo*, e poi fu corretto *in un qualche centinaio di milioni*.

Questo è vero in tesi generale; se oggi noi votassimo addirittura l'approvazione della costruzione di mille chilometri di ferrovie con la sovvenzione assegnata da questa legge, oggi noi stabiliremmo una passività in capitale attuale di 117 milioni, oppure un carico per settant'anni di 5 milioni all'anno; ma per oggi non si deve parlare che della costruzione di cento chilometri, poichè nel bilancio del 1899 e 1900 non è assegnata che la somma di lire 500,000, il che appunto vuol dire la costruzione di un centinaio di chilometri con la sovvenzione massima di 5 a 6000 lire al chilometro.

Ora questi 100 chilometri vogliono dire oggi appena 11 milioni e 700 mila lire di capitale, calcolato all'interesse del 4 per cento; o altrimenti la sovvenzione di 5000 lire per 70 anni, capitalizzata al giorno d'oggi all'interesse del 4 per cento, apporta un aggravio che in cifra capitale attuale ascende a L. 11,700,000.

Quando noi volessimo approvare la costruzione di mille chilometri di strade ferrate con la sovvenzione di 5000 lire, noi non avremmo sborsato in 70 anni, che un capitale di 117 milioni.

Il senatore Ruspoli ha detto poscia che davanti a una proposta simile è necessario che il Governo sia maggiormente garantito; che le numerose domande, già fatte, e che saranno per farsi in seguito a questa legge, siano vagliate da una specie di giunta di vigilanza. E, a sostegno della sua tesi, invocava il precedente della giunta di vigilanza pei lavori del Tevere, la quale ha reso segnalati servizi al Governo, facendo risparmiare decine di milioni.

In tutto ciò che può essere controllo, remora, freno, e, più che freno, difesa del Governo contro le pretese degli enti locali, io credo che il Senato sia concorde coll'Ufficio centrale per accettare tutte le proposte, che sieno pos-

sibili. Ma mi permetto di osservare che l'esempio citato non mi pare molto applicabile al caso presente.

Bisogna notare che i lavori del Tevere dovevano essere fatti, in forza della legge del 1875, metà a spese del Governo e metà a spese del Comune e della Provincia, e vi dovevano anche concorrere i proprietari fronteggianti il corso del Tevere.

E notisi ancora che si trattava di una spesa, se non erro, di oltre 50 milioni, cui si doveva sopperire con titoli speciali creati appositamente. Ora è naturale che, quando interessi diversi debbono collimare insieme, per una somma così notevole, questi tre enti eleggano una specie di Giunta di vigilanza, in cui ciascuno sia rappresentato, tanto più che nessun altro controllo speciale aveva il Parlamento sul modo con cui la spesa era da farsi. Così fu creata la Giunta di vigilanza, composta di tre membri del Governo, due del Comune ed uno della Provincia, per vigilare i lavori del Tevere.

Ma qui io non saprei come si dovrebbe formare la nuova Giunta di vigilanza, dove e come si avrebbero da andare a chiamare i rappresentanti da concorrere col Governo per sindacare, frenare, difendere il Governo stesso dalle eccessive domande di concessione.

Qui le sovvenzioni sono date unicamente dal Governo. Non possiamo mica far concorrere in una Giunta di vigilanza gli enti interessati, altrimenti sarebbero troppo favorevoli. Dobbiamo far concorrere enti tecnici che difendano lo Stato dalle eccessive domande? Ma noi abbiamo già un Comitato delle strade ferrate; la legge organica inoltre impone il Consiglio dei lavori pubblici, impone il Consiglio di Stato, prima di fare una di queste concessioni.

Or dunque di garanzia a difesa dello Stato, dei ministri e del Governo, mi pare che ce ne siano abbastanza.

E questo non basta: perchè la legge dà facoltà, anzi obbligo, al Governo ogni anno di presentare davanti al Parlamento l'elenco di tutte le costruzioni fatte, di tutte le domande, di quelle che furono esaudite, di quelle che furono rifiutate, e di quelle che sono ancora in sospenso. E per ogni domanda di concessione di ferrovie sovvenzionate, vuole una relazione minuta dei motivi delle decisioni prese, vuole

anche una spiegazione sui risultati delle concessioni fatte.

Ora anche questa è tale un'arma a difesa della pubblica cosa, e a difesa anche del Governo, che mi pare sufficiente per garantire una buona concessione.

Ma non basta ancora. Si dirà: Questo è un sindacato che viene solo dopo che le concessioni furono accordate o rifiutate.

Questo io l'ho riconosciuto, e lo ha riconosciuto anche l'Ufficio centrale nella sua relazione. E allora cerchiamo anche controlli preventivi.

Ma il controllo preventivo più efficace lo abbiamo in questa legge stessa. Non si può dare una linea ferroviaria con sovvenzione chilometrica, senza che prima il Parlamento abbia stabilito nel bilancio preventivo del Tesoro la cifra corrispondente. Tanto è vero che oggi abbiamo stabilito nel preventivo del Tesoro del 1899-900 la somma di 500,000 lire pel futuro bilancio.

Qui io non so se il senatore Ruspoli sarà persuaso delle mie ragioni, il vero è che mi pare un po' difficile che egli possa persuadermi delle ragioni che finora ha presentato.

Certo se l'onor. Ruspoli presenta una proposta precisa e che valga ad assicurar meglio l'esecuzione di questa legge, non sarà l'Ufficio centrale che vi si opporrà, ma sentirà, giudicherà o si rimetterà alle decisioni del Governo.

È certo però che già oggi per tutte le domande che furono fatte per concessioni di ferrovie con sovvenzione chilometrica, vi è una tale lentezza nell'esame, nell'ammettere e nell'istruire tali domande, ci è un tale ritengo nel concedere denari a carico dello Stato, che se questa nuova aggiunta dovesse essere un nuovo ostacolo a tali concessioni; non so quale buona impressione farebbe nel Parlamento, quale impressione farebbe nei corpi locali, e in quanti stanno aspettando l'esito di questa legge.

Dopo che si è stabilito che appena 500 mila lire possono essere stanziare nel bilancio venturo, queste almeno, dovendo essere date dopo il sindacato del Comitato delle strade ferrate, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio di Stato, non trovino impedimenti ulteriori; ma se occorrerà ancora l'opera d'una

nuova Giunta da crearsi, il buon effetto di questa legge verrebbe forse diminuito.

Fece un'osservazione assai notevole l'illustre senatore Ferraris riguardo alle influenze locali.

In tesi generale egli ha detto che quanto alle influenze locali si corre il pericolo che si facciano sentire maggiori con questa legge, di quelli che si potessero sentir quando le costruzioni ferroviarie erano lasciate allo Stato, e però sullo Stato esse premevano specialmente.

Ma, o io m'inganno, o mi pare che quando i Consigli comunali e provinciali, quando i Consorzi di Comuni e Provincie sono insieme interessati a costruire una ferrovia, e per costruirla non possano domandare allo Stato che semplici sovvenzioni, mentre i loro capitali presenti e occorrenti debbono trarre dalle proprie finanze, abbiano in ciò una delle migliori remore, uno dei migliori e più possenti freni; perocchè, lo sappiamo tutti ormai, Comuni e Provincie sono talmente oberati che quando avessero a pesare, con nuove tasse sui loro contribuenti, per ottenere i fondi per costruire queste linee, si farebbe più difficile la loro iniziativa, perchè i loro contribuenti sarebbero i più restii a nuovi sacrifici, ammenochè fossero persuasi della bontà delle ferrovie per cui sarebbero imposti.

Quando invece Comuni e Provincie, per mezzo di deputati, dovevano influire sul Governo, perchè, non a spese degli enti locali, ma a spese di tutti, si facessero le linee ferroviarie, allora il caso era ben diverso e le resistenze diventavano più audaci e più insistenti anche per ferrovie inutili o di poco profitto. Tant'è: esse davano un po' di lavoro temporaneo e non gravavano sui contribuenti locali.

Ed ora passo al secondo dei tre argomenti principali che ho sentito discutere.

Esso riguarda il valore e la durata della sovvenzione.

Il senatore Stacci ha osservato che la sovvenzione portata da L. 3000 per 70 anni, a L. 5000 per 40 anni, voleva già dire, come del resto nota la relazione stessa, portare un sussidio in valore attuale da 70 mila lire a 99 mila; quindi un vantaggio di 29 mila lire c'era già ed era notevole.

L'averla poi portata da 5 mila lire per 70 anni, vuol dire aver portata questa sovvenzione a 117 mila lire di capitale attuale. Dunque da un

capitale di 70 mila lire si è saliti d'un tratto a un capitale di 117 mila lire.

È verissimo; mi permetto soltanto di notare che questo capitale di 117 mila lire è il massimo che si possa concedere.

Il senatore Buttini ha ragione di dire: Guardate che quando avete stabilito il massimo, raramente si è data una sovvenzione minore; quando avete stabilito mille lire furono date sempre mille lire, non un centesimo di meno. Quando avete stabilito 3 mila lire furono date quasi sempre 3 mila lire. Stabilirete un massimo di 5 mila lire; e per le più arriverete sempre a dare questo massimo.

Ora vi è un'osservazione da fare a questo punto: una sovvenzione di 1000 lire per 35 anni vuole dire una sovvenzione così meschina che può raggiungere al più 18 mila lire una volta tanto, se la capitalizzate al 4 per cento, e assai meno se si vuole capitalizzarla al 4 e mezzo o al 5 per cento.

Ora come è possibile dare ancora delle sovvenzioni minori, quando il massimo riesce già così esiguo?

Accresciuta la sovvenzione chilometrica a 3000 lire per 70 anni, abbiamo un po' più di latitudine: tale sovvenzione al 4 per cento significa già un aiuto in capitale attuale di oltre 70 mila lire. Quindi avvenne che una latitudine è rimasta; e che su 349 chilometri di ferrovie si poterono costruirne 40 con sovvenzioni minori delle 3000 lire.

Anzi sotto la stessa legge, e in previsione di questa nuova che stiamo discutendo, si sono già istruite e preparate, come dalla relazione, altre nove concessioni per 266 chilometri, di cui quattro concessioni, rappresentanti oltre 91 chilometri, sono fatte con sovvenzioni, il cui valore è minore di lire 3000, e la cui durata è minore di 70 anni.

Ebbene, tutto ciò dimostra che, crescendo la sovvenzione massima, cresce anche la probabilità e la possibilità di dare sovvenzioni minori e più graduate secondo i bisogni e le condizioni in cui si faranno le nuove ferrovie.

Ed è questo appunto che noi abbiamo cercato di spiegare nella nostra relazione, e abbiamo posto sotto gli occhi anche con la prima delle nostre raccomandazioni.

Egli è evidente che è molto più facile non dare il massimo di sovvenzione adesso che si

ha più latitudine ove spaziare fra le 1000 e le 5000 lire.

Dall'elenco che ogni anno il Governo dovrà presentare al Parlamento, noi potremo avvertire se esso ha ottemperato alle raccomandazioni fattegli; e ogni anno il Governo potrà rinnovarle e contenere la sovvenzione in limiti minori.

Riguardo a questa legge, l'onorevole senatore Buttini ha sollevato un'obiezione che apparentemente ha un certo grado di gravità.

Egli ha detto: Guardate, col decreto del 1879, convertito in legge il 30 giugno 1889, noi dicevamo che la sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi in quelle date condizioni, semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso, a una linea delle reti principali. E poi, seguita l'onorevole Buttini, nel presente disegno di legge stabiliamo che si darà specialmente la sovvenzione a quelle linee ferroviarie che *congiungono più direttamente* i capiluoghi di provincia, di circondario e di mandamento e più ricche di industrie e prodotti agricoli.

Ma noi non crediamo che sussista l'obiezione.

È evidente che non si può contrastare con la legge precedente, non si può creare con questa legge una specie di ferrovie aventi carattere di concorrenza decisa alle reti principali.

Invece qui si intende ben altra cosa. Quelle zone e quei comuni possono essere, e sono, anzi, oggigiorno congiunti con strade o provinciali, o comunali, magari anche con fiumi navigabili; ebbene, si tratta precisamente di congiungerle con mezzi più diretti, con ferrovie nuove economiche o ridotte, non importa, che le congiungano più direttamente che non lo facciano le attuali comunicazioni.

Così nessuna delle disposizioni del decreto del 1887 o della legge del 1889 resta abrogata con l'art. 2 della legge presente.

E adesso la questione più grave sollevata, e per cui vi sono delle proposte precise, è quella che riguarda la soppressione dell'art. 4 dell'antico progetto di legge, presentato dal Ministero precedentemente nel disegno di legge del novembre 1898.

Prima di discutere questo articolo di legge soppresso, io domando il permesso al Senato

di leggerlo e lo prego di fermarvi sopra la sua attenzione. In esso si diceva:

« Art. 4. In caso di decadenza della concessione ai termini dell'art. 255 della legge 2 marzo 1865 si procederà nel modo indicato negli art. 251 e seguenti della legge stessa; ma qualora l'incanto riesca infruttuoso i concessionari non avranno diritto ad alcun corrispettivo, e le provviste fatte andranno senza altro a totale beneficio dello Stato ».

Il senatore Ruspoli, mi permetterà, ch'io anzitutto noti che forse inavvertentemente gli è sfuggito di dire che le citate disposizioni della legge del 1865 riguardavano in genere le ferrovie dello Stato...

RUSPOLI. I lavori!

ROUX, *relatore*. I lavori fatti dallo Stato, non quelli affidati all'industria privata, come nel caso nostro. Ora basta leggere il titolo del capitolo sotto cui sono le disposizioni dell'art. 251 e seguenti, per convincersi che quelle disposizioni sono precisamente applicate (capo V) alla concessione delle ferrovie all'industria privata, dunque siamo precisamente a posto; sono fatte proprio anche per le nuove concessioni giacchè siamo in tema d'industria privata anche oggi.

Ma questo articolo soppresso riguardava solamente un caso, il caso cioè della ferrovia abbandonata. Ora gli articoli 251 e seguenti comprendevano tre casi. Comprendevo il caso della concessione il cui concessionario non avesse cominciato a tempo i lavori; il caso in cui il concessionario avendo cominciato a tempo non avesse finito a tempo i lavori; e il terzo caso in cui il concessionario dopo aver cominciato e finito i lavori a tempo, aperta la linea ferroviaria a tempo ne interrompesse il servizio o non facesse quelle opere necessarie per ripristinare la ferrovia in modo da poter servire all'esercizio per cui era destinato.

L'art. 4, soppresso solo quest'ultimo caso, evocava, cioè lasciava per detto: « quando il concessionario di una linea sovvenzionata non comincia a tempo, sta la legge organica generale; quando non finisce a tempo, sta pure la stessa legge; ma solo quando il servizio è interrotto o abbandonato e il concessionario non ripristina la rete, allora deve abbandonare interamente a beneficio dello Stato tutti i materiali che ha lasciato sul posto ».

Ora questo caso è molto più ristretto di quello che, se ho ben capito, era accennato dai senatori Ruspoli e Buttini, si tratta dunque della ferrovia solamente abbandonata...

BUTTINI. Domando la parola.

ROUX, *relatore*... In caso di ferrovia abbandonata quali sono, senza l'articolo soppresso, le garanzie?

L'onor. Siacci ha detto: Voi che vi siete inalberati contro l'art. 4 chiamandolo una appropriazione indebita, perchè non vi allarmate eziandio e non chiamate appropriazione indebita anche l'appropriazione della cauzione che pur si confisca dallo Stato?

Sicuro, quando si pattuisce una cauzione e la si prende, è certo un'appropriazione; ma è un'appropriazione non solo convenuta, ma legittima, non una appropriazione indebita che offenda il diritto di proprietà, perchè la cauzione in quel caso funge da penale; il concessionario allora incorre in una specie di contravvenzione.

La penale della perdita della cauzione vuol dire che il concessionario ha assunto dei lavori, degli impegni e poi non li ha fatti; e allora si capisce che si sia sostituita una penale, perchè abbiamo visto purtroppo in molti casi, e li ha citati il senatore Buttini, in cui le concessioni furono prese da uomini d'affari e da trafficanti i quali non le assumevano per esercitarle direttamente, ma per riconcederle al secondo, al terzo concessionario; il Buttini ha portato perfino l'esempio del settimo concessionario.

Quando si stabilisce una cauzione e come penale si infligge la perdita di essa, è precisamente per ovviare che si presentino appaltatori non seri che facciano soltanto la speculazione.

Ma quando si tratta di concessionari di ferrovie già principiate e finite a tempo, già aperte al pubblico nel termine voluto dall'atto di concessione, non potete più supporre, in massima generale, che chi in questo caso, manca e sospende, o abbandona, o non ripristina le ferrovie interrotte, costui fin da principio abbia studiato il suo colpo, ha agito con dolo, con mala fede, solo per prendere la sovvenzione per abbandonare poi la linea.

Il massimo del sussidio che si dà con questa legge è di 5000 lire per 70 anni che equivalgono

a 117,000 lire di capitale, ma per dare 117,000 lire si domandano almeno 120,000 lire di spesa per la sola costruzione.

Ora come potete dire che quegli il quale abbandona una costruzione ferroviaria per la quale ha dovuto spendere oltre 120,000 lire ricevendone appena 117,000 ci ha messo della mala fede?

Questo sarà un disgraziato che ha fatto male i suoi conti, sarà un illuso che ha calcolato sopra un provento delle ferrovie immensamente superiore a quello di cui era capace, sarà un povero uomo che ha avuto delle disgrazie, che sarà fallito e non avrà più i mezzi di andar avanti nel suo esercizio, ma non si può dire che egli sia in mala fede e che meriti quelle pene che merita colui il quale assume un'impresa che sa di non potere cominciare e portare a termine in tempo.

E allora ci deve essere la differenza fra l'appropriazione della cauzione e l'appropriazione del materiale ferroviario lasciato da chi abbandona la ferrovia; quell'altro non ha fatto nessuna spesa: questo ha già aperto l'esercizio della linea, ha fatto tutte le spese, ha pagato più di quello che ha dato lo Stato, perchè ha pagato 120 per averne 117.

Una disgrazia può averlo costretto ad abbandonare la ferrovia costruita e già aperta; l'altro non ha fatto ancora nessuna spesa.

Del resto chi abbandoni una linea non va mica esente da danni assai gravi. Esso, come gli altri due, perde anzitutto la cauzione, poi se la ferrovia per cattiva costruzione non funziona od è abbandonata, egli deve ripristinarla, e se non la ripristina, la fa ripristinare lo Stato a tutte spese di lui.

E sull'importo che può venirgli dopo la stima dei tre arbitri e che deve essere pagata dallo Stato al concessionario, il Governo per prima cosa si trattiene quel tanto che ha speso d'ufficio per rimettere la linea in buono stato, in modo che possa seguirne l'esercizio.

Ora vedete dunque che la cosa viene ridotta a termini ben diversi da quelli in cui fu posta. Non è più il caso, come si è detto, che sopprimendo l'art. 4 della legge che è stato chiamato l'unico perno di essa si vada incontro a pericoli gravi.

Questo articolo non è l'unico perno; prima di tutto perchè questo articolo non considera

tutti i casi di mancamento da parte di un concessionario di una ferrovia sovvenzionata: non è l'unico perno, poichè lasciandosi in vigore l'art. 254 della legge organica, quel concessionario che abbandona la linea viene ad essere rimborsato di pochissimo.

E notate che l'articolo 254, a cui si riferisce questa disposizione, non obbliga lo Stato a rimborsare sempre il concessionario, ma dice che « lo Stato sarà libero di conservare la linea o di abbandonare, come altresì di continuare o no i lavori eseguiti e in qualsivoglia caso, ecc. », e cioè nel caso che assuma la linea potrà rimborsare, ecc. Dunque quando lo Stato voglia abbandonare la linea nessuno lo costringe a pagare quel che non prende.

L'art. 254 non dice diversamente; dunque la soppressione dell'art. 4, come era redatto prima, non costituisce un pericolo così grave come fu detto. Ma pure per maggiore garanzia l'Ufficio centrale si è preoccupato anche di mettere un freno maggiore ed ha proposto di invitare il Governo che negli atti di concessione stabilisca sempre che il materiale, le opere e le provviste lasciate nella ferrovia dal costruttore, che ne ha abbandonato l'esercizio, debbano essere pagate, in caso che lo Stato assuma l'esercizio, al prezzo fuori uso, o al prezzo che si può ricavare dal materiale, rivendendolo come ferro vecchio. È un compenso così piccolo che spesso nemmeno varrà a controbilanciare le spese che il Governo può fare d'ufficio a carico del concessionario che ha abbandonato l'esercizio per ripristinare il servizio della ferrovia.

Del resto non facciamo dei misteri, nell'altro ramo del Parlamento si sono fatte molte parole su ciò, ma in fin dei conti io ho sentito che questo caso è accaduto una volta sola per la linea Ponte Galera-Fiumicino. E per un caso solo, che deve avere istruito il Governo a non fare concessioni troppo avventate, per un esempio solo su tante concessioni, non mi pare che si debba derogare alla legge comune per le ferrovie concesse all'industria privata.

A questo punto il senatore Buttini ha sollevato un'altra osservazione, che è sembrata molto grave all'Ufficio centrale, e che il relatore si è fatto carico di studiare con molta serietà. Noi abbiamo la legge del 1896, che regola le concessioni delle ferrovie a trazione meccanica,

una legge che, nel titolo II, riguarda anche le ferrovie economiche.

In questa legge è detto che, quando queste tramvie a trazione meccanica o le ferrovie economiche stabilite sopra le strade comunali, provinciali o nazionali sono abbandonate dagli esercenti, s'interpellano prima i vari corpi interessati, e poi si possono obbligare i concessionari che hanno abbandonato queste ferrovie, a ritirare tutto il loro materiale, o almeno a rimettere in pristino le strade provinciali o comunali, per cui le ferrovie sono passate.

L'art. 28, terzo alinea, della legge citata dice così:

« Nel caso che gli enti predetti decidano il ripristino della strada ordinaria, esso dovrà eseguirsi a tutto carico e spese del concessionario decaduto. *In verun caso il concessionario decaduto avrà diritto a chiedere corrispettivo o indennità* per le opere eseguite e provviste fatte sia pei tratti in sede propria, sia su quelli percorrenti le strade ordinarie ».

Che ne sarà, domandava il senatore Buttini, di questo articolo di legge, dopo che voi non avete più voluto l'art. 4? Non è questa un'antinomia con la legge attuale?

Mà, o io mi sono molto sbagliato nella semplice lettura di questo articolo, oppure mi pare che esso dia perfettamente ragione al progetto di legge e all'opinione dell'Ufficio centrale. Questo articolo dice che in verun caso si avrà diritto a chiedere *corrispettivo o indennità* per le opere eseguite e provviste fatte. Dunque non si può chiedere un'indennità; ma non è detto che il proprietario non abbia diritto a riprendere le provviste e il materiale che ha lasciato sulla strada; anzi deve ripristinare la strada e portar via quel materiale.

Ora nell'art. 4 soppresso e tolto dalla legge attuale, il concessionario non aveva questo diritto di ripigliarsi la roba sua; ma aveva l'obbligo di cedere *gratis* allo Stato quello che aveva lasciato sulla linea ferroviaria. Nella legge del 1896 di spogliazione non v'è ombra; nell'art. 4 soppresso la spogliazione è intera e flagrante.

L'onor. Buttini comprenderà che il caso è molto differente, che la legge del 1896 non urta per nulla con il disegno di legge attuale; e con la soppressione del discusso art. 4, sarebbe stata anzi una deroga alla legge del 1896;

l'art. 4 che fu soppresso; perchè l'art. 4 soppresso obbligava il concessionario, abbandonante una linea, a lasciare il suo materiale; mentre la legge 1896 gli dava invece facoltà di ripigliare tutto il suo materiale.

Dunque le disposizioni delle due leggi sono concordi; concordi colla legge del 1896 e con la legge, speriamo, del 1899.

Dopo la trattazione di questi punti di dissenso fu domandato che cosa avverrà delle ferrovie di seconda categoria stabilite dalla legge del 1879 e non ancora costruite, ad esempio quella della Cuneo-Ventimiglia per Tenda.

E fu citato un brano della relazione per accusarci; si diceva: Guardate che voi parlate di sosta, parlate di fermare i dannosi effetti delle leggi ferroviarie stabilite fino ad oggi! Dunque ciò vuol dire che tutte queste ferrovie, la cui costruzione fu iniziata dallo Stato, facendo concorrere obbligatoriamente provincie e comuni, ed ottenendò anche delle anticipazioni, rimangono sospese!

Non so se la relazione abbia espresso bene il concetto dell'Ufficio centrale e specialmente del relatore; se non l'ha espresso bene, domando il permesso al Senato di spiegarlo.

Quando noi diciamo che la presente legge segna una sosta nei sistemi precedenti delle costruzioni ferroviarie, diciamo solo che non si faranno più nuove leggi in questo senso.

Ma le leggi precedenti e già fatte, debbono restare, tanto che l'articolo primo del presente disegno di legge chiama in vigore ancora la legge del 1897, quella legge la quale dice che le ferrovie già classificate nella legge del 1888, nonostante questo disegno di legge, possono e debbono essere costruite, naturalmente quando le finanze dello Stato lo permetteranno; e si delibereranno volta per volta con una legge speciale da presentarsi al Parlamento, nella quale sia stabilita la spesa e la relativa entrata con cui provvedere ad esse. Abbiamo detto di più: e nella conclusione della nostra relazione abbiamo scritto chiaramente: questa nuova legge soddisfa e risolve il problema delle costruzioni ferroviarie? No! abbiamo risposto, questa legge è un'altra tappa, è un passo più innanzi nella costruzione delle ferrovie, ma non può soddisfare intieramente. Per soddisfare alle trenta e più linee ricordate nell'altro ramo del Parlamento, che aspettano ancora ansiosamente

le deliberazioni dello Stato, bisogna aumentare ancora il sussidio attuale, o bisogna che siano proposte dal Governo del Rè quelle leggi speciali volute dall'art. 2 della legge del 1897. Dunque non è tagliata la via alle ferrovie promesse benchè più costose. La promessa fatta solennemente dal Governo, la promessa fatta per legge, deve essere lealmente mantenuta e lo sarà.

Però le ferrovie già classificate hanno con questa legge un trattamento di favore; con mille lire di più per chilometro possono essere allettate a concorrere ai benefizi portati dalla legge odierna. Ma quelle che non potessero essere costruite malgrado gli aiuti dati colla legge attuale, quelle ferrovie che furono decretate colle leggi del 1879 e del 1888 che ancora rimanessero da costruire, hanno diritto a sovvenzioni maggiori fatte per legge speciale.

Il senatore Buttini sa che la linea Cuneo-Ventimiglia ha formato oggetto, se non dico delle mie smanie presso il Governo, posso ben dire delle mie aspettative ed ansietà.

Riconosco che la presente legge pur troppo non vi può ancora provvedere; ma spero venga il giorno in cui le condizioni finanziarie dei nostri bilanci permettano che con nuova legge speciale si finisca quella linea che deve congiungere importantissime regioni e attraverso cui debbono stringersi la mano due nazioni che oggi sono in così buona armonia.

E dopo ciò, a me non pare di aver più altro a dire se non che fare una sola osservazione riguardo alle raccomandazioni e agli ordini del giorno.

Fu detto che l'Ufficio centrale se fosse stato libero avrebbe fatto parecchi emendamenti alla legge.

Il relatore, forse per una presunzione giovanile (*si ride*), per modo di dire, può darsi benissimo che abbia desiderato qualche ritocco nella forma del progetto di legge; e non l'ha taciuto nella relazione.

Certi paragrafi, o erano perfettamente inutili, o si potevano esprimere meglio a giudizio forse presuntuoso del relatore; ma che fosse assolutamente necessario toccare nella sostanza la legge, nè l'Ufficio centrale, nè il relatore l'hanno mai pensato.

Tanto meno poi pensano che le raccomanda-

zioni valgano a supplire questi necessari emendamenti da fare alla legge.

La raccomandazioni e gli ordini del giorno non hanno a che far niente con la legge.

Il primo ordine del giorno domanda che si accordi la precedenza a quelle ferrovie che congiungono fra loro, od alle reti principali od ai porti del Regno, capiluoghi di provincia.

Ora, capisce bene il Senato che quella non è una disposizione da mettersi in una legge.

Il secondo ordine del giorno fu lo stesso votato dall'altro ramo del Parlamento in aggiunta a questa legge. Esso riguarda solamente un invito al Governo, perchè, quando avvenga la congiunzione di linee secondarie alle principali, queste si abbiano a fare con la maggiore agevolezza del pubblico che viaggia e che fa trasportare. Tutto questo non è correzione; è una raccomandazione di più che si fa al Governo in aggiunta alla legge.

E ora ho finito. A questo punto domando scusa al Senato di averlo forse intrattenuto troppo; ed esprimo la fiducia di veder convertito in legge questo disegno.

Noi ci auguriamo pertanto che il Senato approvi questo disegno di legge, buono economicamente e riparatore, almeno parzialmente, di torti da lungo lamentati, che la vigilanza del Parlamento sappia adoperare sapientemente i controlli che le sono affidati, che la prudenza dei ministri sappia eseguir bene la nuova legge e anche, occorrendo, frenare le domande insistenti e esagerate che possono venire, e le quali non siano fondate.

Con questa fiducia l'Ufficio centrale raccomanda l'approvazione del presente progetto di legge. (*Bene*).

PRESIDENTE. Hanno chiesto di parlare i senatori Ruspoli e Buttini; ora ricordo che la discussione generale è stata chiusa, quindi darò ad essi facoltà di parlare, quando verranno in esame gli ordini del giorno e gli articoli ai quali i loro discorsi si riferiscono.

Ora ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente dopo il discorso esauriente dell'onorevole relatore non mi resta che poco a dire.

Anzitutto ringrazio l'onorevole relatore dell'ampia ed elaborata relazione, nella quale egli non ha raccolto soltanto i dati statistici forniti

dall'amministrazione del Ministero dei lavori pubblici, ma ne ha tratto tali deduzioni logiche, da riconoscere veramente in questa relazione una pregevole monografia sul problema ferroviario degna del Senato; come pure devo ringraziare i diversi oratori, che hanno preso la parola su questo disegno di legge, i quali, nonostante le osservazioni che hanno creduto di fare, hanno finito per dire che essi non erano contrari al progetto medesimo.

Diverse furono invero le osservazioni fatte; ed io comincerò da quelle riguardanti la questione finanziaria, la quale, certamente, è di grave interesse in questo progetto di legge.

Signori senatori, si è detto che questo progetto creava una specie di salto nel buio; che noi ci ingolfavamo in spese le quali non avevano confine, si è arrivato a dire che si trattava di qualche miliardo. Ebbene, io credo che questo progetto di legge è la negazione assoluta del salto nel buio.

Il carattere fondamentale di tale progetto è la costruzione di alcune ferrovie per iniziativa privata, da sostituirsi alla costruzione da parte dello Stato.

Il debito che si avrà, come bene ha detto il relatore nella sua relazione, non è nè latente, nè perpetuo; ed io aggiungo che non vi sono nè rischi nè sorprese nel bilancio. E non è piccola utilità, o signori senatori, per il tesoro, quella di sostituire le annualità fisse e invariabili largite a titolo di sussidio, al debito indefinito, ai rischi e alle sorprese della costruzioni dirette, così minacciose per la stabilità del bilancio e che hanno in esso creato tanti solchi.

Il Parlamento conoscerà anticipatamente, e annualmente, la somma che si spenderà.

L'art. 4, che io mi permetto di leggere, è la più efficace garanzia in ordine alla spesa, che si dovrà fare per le costruzioni previste in questo disegno di legge.

L'art. 4 dice:

« Nella legge di approvazione del bilancio di previsione del tesoro si determinerà il limite dei nuovi impegni, che, per le sovvenzioni che formano oggetto della presente legge, potranno assumersi nell'esercizio a cui il bilancio si riferisce ».

Ogni anno quindi verrà dinanzi al Parlamento un capitolo del bilancio del Tesoro nel

quale sarà iscritta una somma, ed ognuno saprà e potrà dire: badate che per quest'anno vi è la somma  $x$  per sovvenzioni chilometriche.

Dunque non salto nel buio, non rischi, nè sorprese, poichè il Parlamento, discutendo il bilancio del tesoro, saprà quale è la somma impegnata nelle nuove costruzioni ferroviarie. E domando: quale maggiore garanzia di questa? Si saprà fino anche il centesimo.

Aggiungo un'altra osservazione: si è preferito il sussidio fisso ed invariabile, e si è voluto evitare anche quello sotto forma di percentuale. Una percentuale sul costo di queste linee in luogo del sussidio fisso fu nell'altro ramo del Parlamento accennata, manifestandosi il desiderio che invece di dare un sussidio fisso e invariabile, che può arrivare fino a 5 o 6 mila lire, si fosse sostituita la percentuale. Si rispose negativamente. Con questa infatti vi può essere un pericolo, perchè invece di farsi una ferrovia con spese modeste, si potrebbe fare una ferrovia con spese di lusso, pure di conseguire una percentuale maggiore. Onde anche nella sovvenzione fissa ed invariabile si trova e vi è maggiore garanzia.

Fu detto, signori senatori, che questa legge avesse un concetto politico, non un concetto tecnico ed economico, e si alluse dall'onorevole senatore Ruspoli alle ferrovie finora costruite, ed alla grande spesa per esse sostenuta.

Io dico che veramente non è questo nè il luogo, nè l'ora per fare la storia delle nostre ferrovie.

Il senatore Buttini vi ha detto ieri come furono fatte le nostre ferrovie, ed oggi ne ha maestrevolmente fatta la storia il nostro relatore.

Le nostre ferrovie furono fatte a grandi tratti, e dirò per ragioni eminentemente politiche e d'ordine pubblico. Esse riflettono la storia del nostro risorgimento.

Ora non siamo più in quel periodo, e, checchè ne sia, non è il caso di dire che ciò che si farà con questo progetto di legge possa equipararsi al periodo storico delle nostre ferrovie.

Una sola cosa io traggo dalla storia ferroviaria del nostro paese; ed è questa, come dissero anche i senatori Buttini e Garelli, che cioè in alcuni luoghi si è fatto troppo, in altri si è fatto troppo poco o nulla.

Basta guardare, signori senatori, la carta

ferroviaria d'Italia per vedere che vi sono ancora delle grandi zone che non hanno il beneficio delle ferrovie.

Le popolazioni italiane sono patriottiche (permettete che lo dica innanzi a voi, sicuro che accetterete quel che io dico), esse hanno la virtù di attendere.

Ogni problema ferroviario è politico ed economico insieme, onde anche questa legge è ad un tempo politica ed economica.

Riparerà però essa a tutte le disuguaglianze, come disse il senatore Garelli?

Io credo che non risolverà interamente il problema ferroviario, specialmente riguardo alle ferrovie già classificate, delle quali avrò occasione di discorrere in prosieguo; ma avvierà alla risoluzione di molte questioni.

Fu detto anche che non risponde a bisogni urgenti.

Non risponde a bisogni urgenti? Bisogna conoscere la storia di questo progetto di legge, ed io l'accennerò in brevi parole.

Essa ha origine dalla relazione del nostro illustre presidente del 24 giugno 1894, quando egli fece rilevare che la legge delle sovvenzioni chilometriche del 24 luglio 1887 non aveva raggiunto il suo scopo, poichè erano pochissime le ferrovie concesse, e in quella faceva voti che la cerchia delle concessioni si allargasse. Quella legge non aveva raggiunto il suo scopo, appunto perchè allora la massima sovvenzione era di 3000 lire al chilometro.

Questo progetto di legge è passato per tre Ministeri diversi.

Primo di tutti la presentò il Ministero Perazzi, e ricordo che il compianto Perazzi aveva accettato il progetto della Commissione parlamentare, di cui io ero presidente, e relatore ne fu l'onorevole Buttini, ora senatore del Regno.

Ebbene il senatore Perazzi aveva accettato fin d'allora il sussidio massimo di 5000 lire; mentre la proposta era fatta per 4000 lire.

Per eventi parlamentari il progetto non fu discusso. Poi passò attraverso i Ministeri Prinetti, Pavoncelli e Afan de Rivera, e fu ripresentato da quest'ultimo, essendo relatore l'onorevole Romanin-Jacour. Approvato dalla Camera elettiva, dinanzi alla quale io ebbi l'onore di sostenerlo, questo progetto fu da me presentato al Senato, ma non fu discusso per la

sopraggiunta chiusura della Sessione. Da me ripreso, fu nuovamente approvato nell'altro ramo del Parlamento con alcune modificazioni di quella Commissione parlamentare, di cui fu relatore l'onorevole Chimirri, ed ora è dinanzi a voi. Quindi non si può dire questo un progetto nato ieri, e di cui non si senta la necessità ed il bisogno.

E qui permettete una piccola digressione. Il senatore Siacci disse ieri che nelle due votazioni a cui questo progetto di legge venne sottoposto alla Camera dei deputati, l'ultima volta fu approvato con una maggioranza più debole, appunto perchè non fu accettato l'art. 4 che era nel progetto ministeriale, di cui parlerò in seguito. Mi permetto di osservare che non avvenne precisamente così. L'8 luglio 1898, la prima volta che fu votato il progetto di legge nell'altro ramo del Parlamento, ebbe 147 voti favorevoli e 62 contrari, e invece la seconda volta ottenne 160 voti favorevoli e 69 contrari.

SIACCI. Ho detto che ebbe minor numero di voti in proporzione. Faccia la proporzione e vedrà che ho ragione.

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto questo, non per richiamare la vostra attenzione sopra una così piccola cosa, ma per constatare un fatto.

SIACCI. Domando di parlare. (*Rumori*).

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Il relatore vi ha dimostrato, lucidamente, nella sua relazione, a pagine 37 e 39, le ragioni di questa legge. Infatti è da osservare che per la legge 24 luglio 1887, che accordava il sussidio massimo di lire 3000, non sono state costruite in 12 anni che 289 chilometri di ferrovie, poichè vi sono due linee, la Subiaco-Mandela e la Corleone-S. Carlo, che sono ancora da costruire. Ed aggiungo che delle ferrovie progettate e di cui finora si è compiuta l'istruttoria, ma non ancora concesse in forza di detta legge, ve ne sono altre nove.

Ebbene, per nessuna di queste nove si è stipulato il contratto di concessione; a cominciare dal 17 maggio 1891, data dell'invito alla stipulazione, fino al 7 ottobre 1898, il che significa che la legge del 1887 era ed è insufficiente.

Nè questo progetto di legge può suffragare a costruire tutte le strade già classificate per leggi anteriori. Di queste parlerò, rispondendo

al senatore Buttini, a proposito della linea Cuneo-Ventimiglia. Dico però che questo progetto può servire pure ad alcune delle strade classificate e decretate per legge. Così, per esempio, vi sono pratiche al Ministero dei lavori pubblici per accordare concessioni alla strada Metaurense, alla Lecce-Francavilla, alla Sondrio-Tirano, le quali, classificate dalla legge del 1888, possono essere costruite, invece che direttamente dallo Stato, mediante la sovvenzione chilometrica.

La terza osservazione si è fatta sul prodotto chilometrico ferroviario.

Ieri, tanto il senatore Siacci quanto il senatore Ruspoli rilevarono, confrontandoli, la spesa ferroviaria e l'introito. Per essere esatti — siccome c'è qualche variazione da fare sulle somme indicate nella seduta di ieri — debbo prendere il resoconto dell'Amministrazione dello Stato, che riguarda il 1896-97.

I proventi delle ferrovie ascendono a 101,635 mila lire. Le spese ascendono a 171,843 mila lire. Quindi la differenza passiva è di 70,208 mila lire in cifra tonda e non 83 milioni.

Abbiamo dunque una differenza passiva nell'azienda ferroviaria di 70,208,000.

Ma permettete signori che dica, che un giudizio simile sulle ferrovie, cioè dal solo lato del loro costo e del loro prodotto è un giudizio solamente di contabilità.

Esse vanno guardate anche da altri punti di vista. Il loro bilancio, la loro utilità non consiste soltanto sul prodotto che si ha dallo sportello delle stazioni; molti altri prodotti vi sono.

Io non dirò quello che altri giustamente dicono, che esse sono strumento di civiltà, chè si potrebbe chiamare questa una formola rettorica: ma le ferrovie sono anzitutto un grande fattore di vita morale e materiale del paese, e di prosperità economica e sociale.

Bisogna guardare tutto l'insieme degli affari che dalle ferrovie e per le ferrovie si svolge nel paese, e non considerarle dal solo punto di vista del loro prodotto materiale, quale si rileva dal conto consuntivo.

E l'onorevole relatore ha enumerato nella sua accurata relazione, in breve sintesi, il tor-naconto dello Stato sia per strade nazionali che passano a provinciali, sia per tanti trasporti governativi, sia per imposto e per lo sviluppo dei traffici e di tante altre cose da cui ha vita

il paese e che finiscono per essere tante specie di entrate per le casse dello Stato.

Chi volesse guardare le ferrovie dal solo punto di vista del conto consuntivo, le guarderebbe, permettete che lo dica, unilateralmente.

Ma invece l'attenzione deve portarsi non solo sulle questioni finanziarie, ma anche sulle questioni economiche, perchè il bilancio dallo Stato vive e si rafforza colla vita economica del paese, la quale si esplica tanto più quanto maggiori sono i mezzi di comunicazione.

Bisogna quindi guardare in complesso tutta la vita economica del paese, che si svolge per mezzo delle ferrovie.

Dirò ancora di più.

È vero che il popolo italiano paga molte imposte; ma esso trova difficoltà a pagarle, non perchè non voglia pagare, e non abbia tutte le buone disposizioni, ma perchè non ha tutti i mezzi.

Ma se noi dessimo un maggior sviluppo alla nostra vita economica, io credo che il paese non soffrirebbe tanto quanto soffre attualmente. Le forze vitali del paese per me non devono rimanere inerti, e credo che sviluppando maggiormente i traffici ed i commerci, noi non faremo altro che rafforzare il bilancio dello Stato.

Il problema ferroviario va guardato dunque in tutta la sua ampiezza ed in tutta la sua estensione. Le ferrovie sono un potente strumento di ricchezza del paese, un potente aiuto di difesa in guerra, ed un poderoso strumento nella lotta pacifica dei traffici.

Fu detto che le ferrovie primarie rendono molto e le secondarie poco.

Invero le osservazioni fatte ieri tanto dall'onorevole senatore Buttini, quanto oggi dal vostro relatore, mi dispensano dal dire le ragioni per cui le ferrovie secondarie producono meno.

Ma non si può negare un fatto; cioè, che queste ferrovie secondarie, anche producendo meno delle principali, sono sempre però uno strumento per portare le mercanzie alle ferrovie principali; sono, come disse l'onorevole Siacci, vene che portano il sangue alle arterie.

Ed io sarei lieto se si avverasse quello che diceva l'illustre nostro presidente nella sua relazione testè da me citata, che cioè vi fossero molte ferrovie secondarie, perchè queste non faranno che alimentare e far fruttare le principali.

Per esempio, io non ho che a citare un fatto che anche a voi non riuscirà nuovo. Ho qui un elenco del prodotto delle diverse linee ferroviarie. Io mi sono fermato su due ferrovie importantissime che certamente a voi sono note. La Bari-Taranto, signori senatori, attraversa località ricche e con una popolazione densissima; ebbene la Bari-Taranto non dà che 5100 lire di prodotto chilometrico, e pure è una delle grandi arterie.

E perchè la Bari-Taranto ricca, come diceva, di popolazione e di località fertili, non produce? Perchè non è attraversata nè da vie rotabili, nè da ferrovie secondarie.

Per non abusare della vostra pazienza vi indicherò soltanto un'altra linea di questo lungo elenco, la Metaponto-Reggio-Calabria. Essa è vero che ha perduto molto del suo traffico dopo aperta l'Eboli-Reggio reparto tirreno; ma non dà che 4870 lire. Anche questa attraversa località fertili e paesi popolati, ma per le stesse ragioni non rende.

Io l'ho percorsa spesso volte; i paesi sono lontani dalle stazioni e molti di essi non sono congiunti alla ferrovia con mezzi di comunicazioni, non vi sono strade rotabili nè ferrovie secondarie.

L'onor. senatore Ruspoli diceva: Badate che le nostre ferrovie danno appena come interesse del capitale spesso il 2 per cento mentre nelle altre nazioni danno fino al 5 e più per cento.

Io ritengo che egli abbia perfettamente ragione, ma la causa per cui le nostre ferrovie non rendono più del 2 per cento è perchè sono costate troppo, stante le condizioni telluriche ed altimetriche del nostro paese e per il modo con cui furono costrutte. Ci è anche — l'onorevole senatore Ruspoli sarà d'accordo con me — ci è anche una questione di credito. Ecco le principali ragioni per le quali presso altre nazioni le ferrovie raggiungono il reddito del 5 per cento e noi siamo al 2 per cento.

Ciò che intendo però osservare all'onor. Ruspoli, si è che non mi parve esatto quando disse che l'esercizio delle linee italiane è molto incomodo, che potrebbe essere migliore.

Che possa essere migliore io sono il primo a riconoscerlo; ma che sia incomodo non è esatto, perchè, sia il materiale di trazione, sia il materiale mobile, sia gl'impianti si accrescono e si migliorano per quanto è possibile, e

credo che l'esercizio delle nostre ferrovie specialmente sulle grandi linee non lascia molto a desiderare come si crederebbe.

Possono non esservi tutte le comodità che si trovano in altre nazioni, ma non siamo degli ultimi, e prego l'onorevole Ruspoli a credermi; e non è esatto il dire che noi siamo proprio nell'infimo grado.

Per quanto riguarda poi il prodotto erariale delle nostre ferrovie, abbiamo la statistica del Bodio, che lo porta alla media di 7000 lire al chilometro, e non è poco.

L'onor. Ruspoli parlò anche delle tariffe. È proprio il caso di dire che le tariffe italiane *sunt lacrimae rerum*. Non credo però che per tutte le voci, abbiamo tariffe maggiori delle altre nazioni; vi sono delle merci che hanno altrove tariffe più elevate delle nostre.

In ogni modo sono il primo a riconoscere che questa delle tariffe è una questione gravissima e che in Italia sono molto elevate, e nuociono alla agevolazione del traffico e convergono che sia desiderabile che fossero diminuite.

Una delle ragioni, che io aggiungo a quanto ha detto testè l'onor. relatore circa la produttività delle ferrovie secondarie, è anche questa, che chiamerei anzi principale, e cioè che le grandi società, le quali, oltre le grandi reti, esercitano pure le ferrovie secondarie, tendono a trasportare le merci sulle loro reti, per approfittare del percorso più lungo, anzichè sulle linee secondarie che sono più brevi, tanto che possono chiamarsi scorciatoie; e ciò perchè, secondo le convenzioni, le Società percepiscono sulle linee principali il 62 per cento, e su quelle secondarie il 50 per cento, oltre di 3000 lire a chilometro che ricevono dallo Stato.

La vera ragione adunque della poco produttività del reddito delle reti secondarie dipende dal fatto che si cerca dalle Società esercenti di portare il traffico su di un percorso maggiore per guadagnare di più.

E vengo ora brevemente alle garanzie e alle cautele che si trovano in questo progetto di legge; poichè è stato detto che in esso non vi sono nè garanzie nè cautele.

Anzitutto chiamerei questo progetto una legge frazionaria. Perchè mi permetto chiamarla così? È perchè essa si riporta ad altre leggi, onde

non poteva questo progetto riprodurre letteralmente tutte le cautele che sono nelle altre leggi.

Ma nell'art. 2 è detto:

« Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, saranno osservate le disposizioni stabilite dal regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis*, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª) ».

Dunque, o signori, in questo progetto di legge sono richiamati in tutto il loro vigore il decreto del 25 dicembre e la legge del 30 giugno 1887.

E sono citate, dichiarandosi che saranno osservate tutte le disposizioni di queste leggi.

In conseguenza, in questo progetto si trovano tutte le garanzie che riguardano la concessione delle ferrovie sovvenzionate, che io certamente non leggerò; tra le quali vi è anche quella di presentare annualmente una relazione al Parlamento delle ferrovie concesse.

Dunque richiamando il decreto 25 dicembre 1887 e la legge del 30 giugno 1889 si contengono in questa legge tutte le cautele che hanno finora governato la legge del 1887.

Ma vi sono ancora due altre garanzie in questo progetto di legge, che non si trovano nella legge del 1887 e sono: una nell'art. 4 da me testè letto, cioè che annualmente noi sapremo la spesa che pesa sul bilancio del tesoro; l'altra nell'art. 2, in quanto stabilisce che il *maximum* di 5 o 6000 lire sarà accordato solamente se il prezzo di costo chilometrico arriverà a 100 o 120,000 lire.

Vi sono dunque due garanzie di più.

Ma dove io richiamo tutta la vostra attenzione, è sulla istruttoria che si pratica quando si domanda una concessione.

Non si creda che questa concessione si dia così su due piedi e si accordi facilmente. La concessione segue ad una istruttoria molto lunga, anzi direi lunghissima.

Sentite, o signori, che cosa occorre per dare una concessione.

Primieramente sulla domanda di concessione dà il suo parere il Consiglio superiore dei lavori pubblici dal punto di vista tecnico; poi passa al Comitato superiore delle ferrovie, che la studia dal punto di vista tecnico e finanziario; poi passa al Consiglio di Stato, il quale la guarda dal punto di vista finanziario e legale.

E neppure bastano questi tre corpi consultivi; vi è il ministro del tesoro, il quale non permette la concessione al ministro dei lavori pubblici se prima egli non ha ponderata ed esaminata tanto la questione tecnica quanto il piano finanziario; ed infine il decreto di concessione passa per il controllo della Corte dei conti.

Dunque non si creda che una concessione si dia così senza cautela alcuna.

Ed ora mi si permetta di rispondere ad una affermazione ieri fatta, cioè che questo progetto di legge possa nascondere il concetto, il proposito di ferrovie politiche.

In verità debbo dire ciò che dissi nell'altro ramo del Parlamento, cioè che io credo che le ferrovie così dette elettorali - permettetemi dirlo, o signori senatori - sono una leggenda.

Può essere che presso noi si siano costruite delle ferrovie non necessarie, ma certamente ognuna di esse ha il suo interesse legittimo.

Dissi nell'altro ramo del Parlamento che io sono un deputato anziano, eppure per arrivare al mio paese nativo, capoluogo del mio collegio, ho bisogno di otto ore di carrozza speciale, perchè la stazione più vicina, quella di Potenza, dista appunto otto ore di carrozza da Corleto-Perticara, ed anche molto lontano dalla mia provincia hanno bisogno ancora di fare molte e molte ore di carrozza per arrivare al loro paese.

Ebbene io che sono fra gli anziani nel Parlamento non ho potuto ottenere una ferrovia elettorale!

Dunque, o signori, le cautele che noi abbiamo sono molte e non è possibile l'abuso; è da molti anni che si fanno concessioni di ferrovie sovvenzionate, ed abusi mai si sono verificati.

Ed io ritengo che non si verificheranno neppure per l'avvenire.

E la massima delle cautele sta nel concetto fondamentale di questo disegno di legge, nell'essere cioè affidate costruzione ed esercizio all'industria privata.

Fintanto che è lo Stato che costruisce posso comprendere il timore dell'abuso, ma quando si tratta di costruzioni col sistema delle sovvenzioni questo pericolo è scongiurato, essendo di mezzo il tornaconto del privato, e se non ci sarà il suo tornaconto certo non si costruirà.

Ed a questo proposito nell'altro ramo del Par-

lamento, su proposta dell'onor. Prinetti, accettai un ordine del giorno che mi permetto di leggere al Senato.

« La Camera raccomanda al Governo la massima cautela nell'accordare le concessioni che saranno richieste onde assicurarsi che si tratti in esse di opere veramente utili all'economia nazionale e passa alla discussione degli articoli ».

Ed ora brevemente sull'entità delle sovvenzioni, che furono dette eccessive, nella misura e nella durata di 70 anni. Dissi che in 12 anni non abbiamo avuto che 289 chilometri di ferrovie costruite, e 262 chilometri, di cui è compiuta l'istruttoria, ma a cominciare dal 1891 non vi sono dei concessionari sottoscritti. Ciò prova che non è sufficiente la legge del 1887, e che vi è bisogno di una nuova legge. Non continuo su questo punto perchè le parole dell'onorevole relatore sono state così esaurienti, tanto che crederei di menomarne l'efficacia se volessi maggiormente insistere.

Così pure mi rimetto a quanto ha detto l'onorevole relatore circa il periodo della sovvenzione cresciuto da 40 a 70 anni. Nè voglio ricordare che la legge antecedente fissa il massimo del tempo a 70 anni. Dirò solamente che se queste ferrovie dovessero riuscire molto remuneratrici, vi riparano gli art. 284 e 285 della legge sui lavori pubblici, in forza dei quali lo Stato ha la metà del prodotto allorché il reddito di esse supera il 10 per cento, ovvero la facoltà di riscattarle. Sono questi articoli due altri correttivi.

Vengo ora brevemente all'art. 4 del disegno di legge, che fu presentato nell'estate scorsa al Senato, dopo avere ottenuto il voto dell'altro ramo del Parlamento.

L'onor. relatore m'ha letto questo articolo. Io mi limito soltanto a dire che non è nella legge del 1887 che riguarda la sovvenzione fino a 3000 lire, non è nel progetto di legge del senatore Perazzi, di cui fu relatore il senatore Buttini; nè nella relazione parlamentare di questo, nè era nel progetto di legge presentato dall'onor. ministro Afan de Rivera, nè nella relazione parlamentare dell'onor. Romanin-Jacour.

Venne alla Camera presentato da un deputato nella discussione del progetto, è votato

perchè si disse che vi era un caso dannoso per lo Stato, quello della linea Roma-Fiumicino.

Ora, o signori, questo caso è unico. Io ho voluto domandare se ve ne era qualche altro, e mi è stato risposto dall'ispettorato che v'è stato un altro piccolo tronco, quello Gozzano-Cavalassio, che però fu comprato dopo il secondo incanto.

Dunque quello della linea Roma-Fiumicino è un caso isolato, solo in tutta la storia delle nostre ferrovie sovvenzionate.

Ma vogliamo per questo solo caso violare le norme fondamentali, non dico del Codice civile, ma della legge dei lavori pubblici!

L'onorevole relatore si è diffuso così largamente su questa questione, che io non credo di dover aggiungere altro. Solamente dico che accetto l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Siacci, e dichiaro che la disposizione dipendente da quell'ordine del giorno sarà stipulata in ogni contratto di concessione.

Ed ora una breve risposta al mio onorevole amico, il senatore Buttini.

Questa legge, come io ho detto, non è destinata a risolvere la costruzione delle linee contemplate nelle leggi del 1879 e del 1888.

Questa legge ha un altro scopo. L'onorevole senatore Buttini diceva: « Questo lo riconosco anch'io, ma intanto voi non vi occupate di quelle linee, che hanno una legge, anzi replicate leggi per la loro costruzione ».

Io comprendo che la linea Cuneo-Ventimiglia, che finisce in un'aperta campagna, sia una di quelle linee di cui il Governo deve interessarsi.

Non dirò se possa avere preferenza o no sulle altre linee.

Ne abbiamo undici, delle quali sette che dipendono dalla legge del 1879, fra le quali una di prima categoria che riguarda la sua provincia, ma non è facile risolvere la costruzione, la cui spesa, dai calcoli presuntivi, ammonta per tutte le linee che ancora si dovrebbero costruire, « delle quali alcune di prima categoria, altre di seconda come la Cuneo-Ventimiglia, e altre di terza », a 425 milioni, e voi sapete come i calcoli presuntivi finiscono in generale per essere sempre al disotto della spesa effettiva.

Posso dire all'onor. Buttini quello che dissi all'onor. Biancheri in occasione della discus-

sione di questa legge nell'altro ramo del Parlamento.

Il Governo non può dimenticare l'esecuzione delle leggi e quindi la costruzione delle linee portate dalla legge 1879 e 1888; ma non posso affermare che verremo ora con un progetto di legge a stanziarne i fondi in bilancio. Posso però assicurarlo che dal Ministero dei lavori pubblici, insieme al Ministero del tesoro, viene studiato il gravissimo problema che riguarda l'esecuzione delle strade più importanti, tra cui la Cuneo-Ventimiglia, importantissima anche per il suo carattere internazionale.

All'onor. senatore Ferraris dirò che per quanto riguarda gli enti locali, vi sono le istituzioni di tutela e di controllo, come, ad esempio, la Giunta provinciale amministrativa e il Consiglio di Stato.

Ed ora brevemente sugli ordini del giorno.

Io accetto intieramente le raccomandazioni fatte dall'Ufficio centrale, come ne accetto gli ordini del giorno.

L'onor. relatore mi dispensa dal parlare di essi, poichè egli ne ha parlato chiaramente e lucidamente, ed io li accetto, tanto più che uno di essi è simile a quello da me accettato nell'altro ramo del Parlamento.

In fine una parola ancora all'onor. senatore Ruspoli per quanto riguarda la Giunta di vigilanza da lui proposta.

L'onor. relatore ha efficacemente addimosttrato come una Giunta di vigilanza sulla concessione delle ferrovie delle quali si tratta in questo progetto di legge, non farebbe che accrescere ancora la lunga fila dei corpi consultivi che già vi sono attualmente e per l'esamè dei quali passa la concessione. Io vi ho detto, o signori senatori, che vi è il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Comitato superiore delle ferrovie, la Corte dei conti ed il Ministero del tesoro. L'aggiungere ancora una Commissione parlamentare composta di tre deputati, tre senatori e tre impiegati dello Stato, la quale dovesse anche dare il suo giudizio consultivo, mi sembra veramente voler, se non intralciare, portare per lo meno alle calende greche ogni concessione.

È vero che egli reca ad esempio una Commissione alla quale rendo il debito omaggio, la Commissione per i lavori del Tevere, ma l'o-

norevole relatore ha fatto rilevare che la detta Commissione riguarda lavori fatti a spese dello Stato, della provincia e del comune, ciascuno dei quali aveva rappresentanti nella medesima; che era una Commissione che doveva pronunciarsi anche dal punto di vista tecnico, e poi soprattutto era una Commissione d'indole locale.

Come volete che una Commissione composta di tre deputati, di tre senatori e di tre funzionari del Governo sedenti in Roma, possa giudicare di una ferrovia che si dovrà costruire in lontane provincie del Regno? Come volete che essa abbia la diretta conoscenza per la concessione di una data linea?

Non sarebbe come la Commissione del Tevere, la quale aveva ed ha un compito separato, speciale, qual'è quello dei lavori del Tevere.

Invece le concessioni di ferrovie da un punto all'altro d'Italia, costituirebbe un compito disadatto per essa.

Nè è fuori proposito considerare che una tale Commissione avrebbe un'impronta politica che, come ieri fu detto, si deve evitare, oltrechè involve anche una questione di responsabilità che, incombando anche alla Commissione, resterebbe menomata nel ministro.

Quindi pregherei l'onor. senatore Ruspoli a contentarsi di questi corpi consultivi, che sono moltissimi e dal parere dei quali certamente il ministro non si allontana, anzichè avere ancora un'altra Commissione: questa infatti non potrebbe, tutt'al più, che dare lo stesso parere già espresso da quelli, mentre, se fosse di parere contrario, non so più comè si potrebbe accordare una concessione.

Pongo termine al mio discorso, ringraziando il Senato della sua deferente attenzione e concludo pregandolo di volere onorare del suo suffragio questo progetto di legge, poichè credo che esso, oltre a creare molta vita nel paese, sotto il punto di vista politico, serva a rappacificare gli animi ed a perequare le ferrovie in Italia. (*Bene, bravo*).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad aumentare da L. 3000 a L. 5000 il massimo della sovvenzione stabilita dall'articolo 5 della legge

24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3<sup>a</sup>), per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse in virtù dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>).

È elevato a L. 6000 il sussidio massimo che il Governo potrà accordare alle linee indicate nella legge del 27 giugno 1897, n. 228, ferma restando la disposizione contenuta nell'art. 2 di detta legge.

(Approvato).

#### Art. 2.

Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, saranno osservate le disposizioni stabilite dal regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-bis, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3<sup>a</sup>).

La sovvenzione non potrà essere elevata fino ai massimi stabiliti in L. 5000 e 6000 col precedente articolo, se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione debitamente accertata di oltre 120,000 lire al chilometro nel primo caso, e di oltre 100,000 nel secondo, e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare.

La domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto.

BUTTINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BUTTINI. Ho domandato la parola quando parlavano l'onorevole relatore e l'onorevole ministro dei lavori pubblici per isdebitarmi degli obblighi in me creati da alcune delle loro risposte al mio discorso di ieri.

Dirò anzitutto all'onor. relatore che prendo atto ben volentieri della sua dichiarazione relativamente alla linea Cuneo-Ventimiglia, dichiarazione che risponde agli intendimenti ed alle opinioni che ognora egli manifestò nella lunga ed operosa sua vita pubblica, e che pienamente dissipa i dubbi che potevano sorgere dalla lettura dei periodi della sua bella relazione da me ricordati.

Dirò quindi all'onor. ministro dei lavori pubblici che per necessità devo limitarmi a prendere atto delle buone intenzioni che egli manifestò, o per meglio dire delle buone intenzioni, di cui egli rinnovò anche oggi innanzi al Senato la manifestazione circa la stessa linea Cuneo-Ventimiglia, ed a sperare nella loro realizzazione; ma certamente non potrei andare più in là, e ritenere esaurienti ed appieno soddisfacenti le sue risposte. Almeno vorrei che egli esaminasse le istanze che gli vennero ancora in questi ultimi tempi dirette dalle rappresentanze di una regione così importante nei precisi termini in cui vennero dette proposte.

È per certo una cifra che fa impressione, e puranco può spaventare nelle attuali condizioni nostre finanziarie, quella dei 425 milioni che occorrerebbero per eseguire tutte le costruzioni obbligatorie per legge che ancora mancano. Ma quando le popolazioni interessate in questa grande linea si limitano ad insistere perchè pel momento si eseguisca quel piccolo tronco di sette chilometri che dee valere a rendere utile e produttiva la stessa parte di linea che già si costrusse con un aumento sul contributo legale da esse sborsato, e sono disposte ad acquetarsi ad ulteriori remore riguardo a tutto il resto, pare a me che a queste loro modeste domande si risponda in modo troppo evasivo quando si persiste nel voler convertire la questione dell'esecuzione del suddetto tronco di ferrovia in quella della costruzione di tutte le linee delle varie categorie ancora incompiute. Mi riservo di ritornare in altra prossima occasione sull'argomento.

Un'ultima dichiarazione ed ho finito.

L'onorevole relatore che anche nel discorso di oggi ha dato prova di tutto il suo paziente studio intorno a questo disegno di legge; volle ribattere l'obiezione che credetti mio dovere di svolgere contro la soppressione dell'articolo 4 dell'antico testo, e che specialmente deducevo dall'art. 28 della legge 27 dicembre 1896 sulle ferrovie economiche.

Solo dirò che una nuova lettura di tale articolo sempre più mi convince del fondamento e dell'esattezza delle mie argomentazioni; e che in tale convinzione mi rafferma ancora il richiamo della discussione che generò lo stesso testo definitivo dell'art. 28.

Quell'articolo contempla tutte quante le ipo-

tesi di decadenza, durante e dopo il compimento dei lavori, prima e dopo l'apertura dell'esercizio.

Innanzi alla Camera elettiva era sorta per parte di un deputato che apparteneva al Consiglio superiore dei lavori pubblici una dubbiozza sulla sua portata, e perciò si propose e adottò una modificazione che avesse lo scopo e l'effetto di comprendere appunto senza eccezioni le singole ipotesi previste dalla legge sulle opere pubbliche.

Se non si ristabilisce nel disegno di legge l'antico art. 4 io vedo sempre evidente l'antinomia fra questa nuova legge e la disposizione dell'art. 28 della legge sulle ferrovie economiche; l'onorevole ministro dei lavori pubblici, responsabile di questo importante ramo di servizio, constaterà anch'esso all'atto pratico che essa esiste, e quando l'esperienza sarà venuta a dar ragione a queste apprensioni certamente darà opera a porvi riparo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare metto ai voti l'articolo 2.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.  
(Approvato).

#### Art. 3.

Indipendentemente dalle disposizioni della legge organica dei lavori pubblici, relative alla decadenza della concessione, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata ai termini della presente legge, incorrerà di pieno diritto, e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non avrà avviati i lavori ed eseguite le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito dall'atto di concessione.

Se concorrono giustificati motivi il termine suddetto potrà essere prorogato di un altro anno.

Le constatazioni all'uopo necessarie saranno eseguite dal Governo in confronto del concessionario, e contro la dichiarazione di decadenza non sarà ammesso alcun gravame.

(Approvato).

#### Art. 4.

Nella legge di approvazione del bilancio di previsione del Tesoro si determinerà il limite dei nuovi impegni, che, per le sovvenzioni che

formano oggetto della presente legge, potranno assumersi nell'esercizio a cui il bilancio si riferisce.

SIACCI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SIACCI. Io ho domandato la parola per ricordare che in luogo di questo vi era nell'altro progetto di legge quel tale art. 4 di cui si è lungamente parlato.

Non intendo affatto di proporre che venga ripreso quell'articolo, mi contento delle dichiarazioni che il ministro ha fatto di accettare, cioè quell'ordine del giorno che, sebbene in via subordinata, io aveva proposto.

Mi permetta però il ministro ed il Senato che io rettifichi quel che il ministro ha detto riguardo ad una mia affermazione, che, cioè l'8 luglio 1897 il progetto di legge ebbe maggiori voti...

Voci. Oh, oh. (*Rumori*).

SIACCI... che il 16 febbraio 1898.

Io non ho l'ambizione giovanile di cui parlava l'onor. Roux, ma ho l'ambizione di dire delle cose vere e sere!

L'8 luglio 1897 i votanti erano 207, i voti favorevoli furono 147.

Il 16 febbraio 1898 i presenti e votanti furono 229, i voti favorevoli 160.

È vero che 160 sono più che 147; ma 147 su 209 sono più che 160 su 229!

Dunque le mie affermazioni erano vere.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, pongo ai voti l'art. 4.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 5.

Per gli effetti della presente legge è autorizzato nell'esercizio 1899-900 lo stanziamento di un fondo di L. 500,000, da iscriversi nel bilancio del Ministero del tesoro.

Sono mantenute a favore delle ferrovie contemplate da questa legge le disposizioni dell'art. 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475.

(Approvato).

#### Art. 6.

Le disposizioni della presente legge sono applicabili anche alle ferrovie a trazione elettrica.

(Approvato).

LEGISLATURA XX — 2<sup>a</sup> SESSIONE 1898-99 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 APRILE 1899

Questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Ora passeremo alla discussione e votazione dei vari ordini del giorno.

Il signor ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che accetta gli ordini del giorno proposti dall'Ufficio centrale e riportati nella relazione e quello presentato ieri dal senatore Siacci e che risponde alla seconda raccomandazione fatta dallo stesso Ufficio centrale nella sua relazione.

È stato poi presentato un altro ordine del giorno dal senatore Ruspoli; ne do lettura:

« Il Senato invita il Governo ad istituire col regolamento da farsi per l'applicazione della presente legge, una Giunta di vigilanza, che prenda in esame le domande di costruzione di nuove ferrovie secondarie.

« Questa Giunta sarà composta di nove membri, dei quali tre eletti dal Senato, tre dalla Camera dei deputati e tre scelti dal Governo.

« La Giunta sarà sempre consultata dal Governo, prima di emettere i decreti per nuove costruzioni ».

Di quest'ordine del giorno discuteremo in appresso; ora metto ai voti gli ordini del giorno accettati dal signor ministro.

Leggo quelli proposti dall'Ufficio centrale.

### I.

« Il Senato invita il Governo perchè nelle concessioni di nuove ferrovie con sovvenzione chilometrica a termini della presente legge accordi la precedenza a quelle ferrovie che congiungano tra loro o alle reti principali od ai porti del Regno i capoluoghi di Provincia ».

Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti questo primo ordine del giorno.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

### II.

« Il Senato invita il Governo perchè, tanto nel conferimento di concessioni ferroviarie, quanto nel disegno delle nuove Convenzioni che faranno seguito allo attuale contratto di esercizio, ottenga che:

a) siano, senza eccezione, obbligatoria-

mente stabilite stazioni comuni fra le ferrovie sussidiate e le grandi reti dello Stato, nonchè fra di loro, in ogni punto di incrocio o di innesto, quando lo scartamento del binario sia identico;

b) sia sempre organizzato il servizio cumulativo nelle medesime stazioni fra le varie ferrovie che vi si incontrano, così come se tutte appartenessero allo Stato;

c) quando la differenza di scartamento impedisca di stabilire stazioni comuni o servizio cumulativo nella medesima stazione, le stazioni e i binari a capo di ciascuna linea di reti diverse siano così avvicinati da agevolare quanto più è possibile il passaggio o il transbordo dei viaggiatori e delle merci dall'una all'altra linea ».

Pongo ai voti questo ordine del giorno. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Leggo l'ordine del giorno presentato dal senatore Siacci ed accettato dal ministro:

« Il Senato invita il Governo a che negli atti di concessione di ferrovie, sovvenzionate, ai termini della presente legge, dallo Stato, l'Amministrazione superiore stipuli che in caso di abbandono dell'esercizio della ferrovia concessa, la stima da farsi da tre arbitri inappellabili, a norma dell'art. 254 della legge organica dei lavori pubblici, si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti, considerate fuori uso, o per il prezzo che ne ricaverebbe, potendole rivendere immediatamente, e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata ».

Lo pongo ai voti. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Rileggo ora l'ordine del giorno presentato dal senatore Ruspoli:

« Il Senato invita il Governo ad istituire, col regolamento da farsi per l'applicazione della presente legge, una Giunta di vigilanza, che prenda in esame le domande di costruzione di nuove ferrovie secondarie.

« Questa Giunta sarà composta di 9 membri, dei quali 3 eletti dal Senato, 3 dalla Camera dei deputati e 3 scelti dal Governo.

« La Giunta sarà sempre consultata dal Governo prima di emettere i decreti reali per la nuova costruzione ».

Il senatore Ruspoli ha facoltà di parlare per svolgere quest'ordine del giorno.

RUSPOLI. Non profitterò della parola per rispondere ad alcuni appunti fatti alle cifre che ho addotto. Sarebbe un perdere il tempo, perchè si risolleverebbero delle osservazioni già fatte e dal ministro e dal relatore.

Le cifre sono quel che sono, chi le vuol verificare le verificherà, e vedrà chi ha ragione e chi ha torto.

Debbo però rilevare quanto è stato detto relativamente all'ordine del giorno che ho presentato.

L'onorevole relatore cominciò col dire che la Commissione non avrebbe fatto opposizione a nessuna proposta che mirasse a garantire meglio e a mantenere nei giusti limiti, (e non dico giusti limiti riferendomi alla quantità, ma al sentimento di giustizia), le concessioni che saranno per farsi in virtù di questa legge.

Ringrazio la Commissione, e sebbene a queste dichiarazioni l'onorevole relatore abbia fatto succedere alcune osservazioni sull'opportunità o meno di quello che io propongo, pure io sono persuaso che la Commissione non potrebbe vedere con contrarietà che il Senato accettasse l'ordine del giorno che io ho presentato.

L'onorevole relatore, per dimostrare, non la inopportunità, ma la non necessità del mio ordine del giorno, ha portato tre ragioni, che già si trovano implicitamente nella sua relazione.

Egli dice che abbiamo il Consiglio di Stato e il Consiglio dei lavori pubblici che debbono esaminare queste proposte.

Esiste ancora, egli dice, una garanzia nel controllo parlamentare, per le relazioni annuali che il Governo deve presentare sopra l'indirizzo delle costruzioni ferroviarie.

E abbiamo, egli dice finalmente, un'altra garanzia solenne ed efficace, quella che ogni somma da spendere deve figurare nel bilancio delle finanze.

Queste tre misure tranquillizzano l'egregio relatore, non tranquillizzano me, ciò che è ben poca cosa, ma credo che non tranquillizzeranno nemmeno il Senato.

Quanto all'esame del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici si tratta di una disposizione generale della legge, che non riguarda specialmente il progetto di legge che noi stiamo discutendo. Tutte le questioni, tutte le concessioni, tutti i decreti sono esaminati dal Consiglio di Stato, non solo quelli riguardanti i lavori pubblici, ma anche spesso quelli riguardanti i lavori privati, quando questi hanno attinenza coi servizi pubblici.

Per conseguenza questa disposizione non fa che lasciar le cose nello stato in cui attualmente si trovano e nel modo in cui fin ora hanno proceduto. Ma vi è un'osservazione anche più importante: il Consiglio di Stato e quello dei lavori pubblici esaminano esclusivamente le proposte che vengono loro presentate, mentre io intendo che ben diverso sia l'ufficio di questa Commissione di vigilanza. Essa dovrebbe esaminare tutte le proposte che vengono presentate per ottenere concessioni; deve paragonarle a tutte e vedere quale sia la proposta più giusta e più urgente. E questo non lo fa nè il Consiglio di Stato, nè quello dei lavori pubblici.

Per conseguenza vedono bene l'onor. relatore e l'onor. ministro che questa prima garanzia, che del resto noi riconosciamo, non può ammettersi come sufficiente; viene l'altra.

Ma vi è il controllo del Parlamento. Questo controllo viene garantito da due prescrizioni, quella della relazione annuale e quella delle cifre stanziare nei bilanci di previsione.

Ma lo sa bene l'onor. relatore, e lo ha detto anche lui nella relazione, questa relazione al Parlamento è una relazione postuma su quel che è già stato fatto; ora era ben altra la mia intenzione nel proporre una Giunta di vigilanza; io la proposi per vedere quello che è stato fatto, non per mettere, come si suol dire, il polverino sullo scritto. Io ho proposto l'istituzione di questa Giunta di vigilanza perchè esamini prima e veda accuratamente quello che non si deve fare. Ma, si dice, c'è la cifra in bilancio; ma onorevole relatore, che cosa ci spiega una cifra? Non ci dice nulla, ci dice che spenderemo un milione, due milioni, ma come, quando, per chi, questo certo non ce lo dice; il bilancio di previsione è una legge che autorizza, ma non impone una spesa. Per conseguenza mi permetterà il relatore (il quale credo poi sia convinto

se non come me, quasi come me) di sostenere che queste garanzie non sono sufficienti, e se ve ne aggiungessimo un'altra più sicura, più autorevole nel suo complesso e con un mandato molto più esteso di quello che hanno questi altri corpi altissimi, i quali esaminano le proposte, credo che ciò non gli dovrebbe dolere.

Ma si è voluto aggiungere qualche osservazione sulla poca opportunità del paragone che io ho fatto fra questi lavori ferroviari ed i lavori del Tevere.

Si è detto: altra cosa sono quelli, altra cosa sono questi. Ebbene, precisamente non sono e non potevano essere la stessa cosa.

Tutti qui sono abituati a parlare, a difendere, ad attaccare, e tutti sanno che quando si fanno dei paragoni, non si può pretendere che sia l'identità; è l'analogia sola quella che si cerca.

E volete negare che questa analogia esista, quando si tratta di un lavoro idraulico o di un lavoro di ferrovia nel quale vi possono pure essere dei lavori idraulici? Perché non vi deve essere analogia fra due Commissioni che egualmente vigilano sui lavori pubblici, che rilevano il male se c'è, e che consigliano il meglio, se credono?

L'onorevole ministro ha bene ammesso che quella Commissione ha sempre consigliato il meglio e con efficacia e con dei risultati pratici, perchè sono a decine i milioni che si sono risparmiati con la istituzione di quella Commissione.

Dunque perchè non vi è analogia?

Per me credo che si sarebbe potuto forse fare a meno della Commissione per i lavori del Tevere, ma in questa legge possono sorgere gravi danni in avvenire se non vi provvediamo.

Io credo che in questa legge una Commissione di vigilanza sia molto più necessaria, molto più opportuna che in tutte le altre leggi, come quella sui consorzi di irrigazione, come quella per i lavori del Tevere e tante altre.

Ora contro la mia proposta, non è stata adottata neppure una sola ragione grave. Non si è detto che poteva far danno e turbare l'andamento del servizio. Non si trova nessun argomento per attaccarla nel suo concetto, nella sua opportunità, e si finisce col dire quello che

si dice per solito, quasi che si trattasse d'una Commissione ordinaria.

Si dice: Badate che queste Commissioni ritardano i lavori; ed anche qui cadete in equivoco, perchè positivamente chi ha detto che questa Commissione ritarderebbe i lavori, evidentemente non ha compreso il concetto mio: la Commissione da me proposta deve accelerare non ritardare i lavori. Ella onorevole ministro lo sa, quanto e meglio di me, che i ritardi derivano generalmente da negligenze e complicazioni burocratiche.

Onor. ministro, è inutile voler chiudere gli occhi per non vedere la luce. Tutti sappiamo che questi ritardi provengono da certi ingranaggi burocratici, talchè spesso l'affare più importante giace per giorni e mesi dimenticato, senza che se ne sappia nulla.

Dunque questi ritardi saranno impediti dall'autorità della Commissione. E quando alla Commissione le domande saranno presentate e quando gli esami e le procedure non saranno compiuti verrà la stessa Commissione a dire al ministro: badate che ci sono giacenti queste e queste domande e che vi sono questi e questi ritardi.

Vorrà quindi convenire con me l'onor. ministro che ritardo veramente non ci può essere per causa di questa Commissione e, se ritardo ci fosse, io credo che non ne deriverebbe un grande danno.

Voi fate una legge la quale eccita il desiderio di tutte le popolazioni le più lontane ad avere le ferrovie. Saranno migliaia e migliaia di chilometri desiderati dal paese. Voi li limitate ad un numero così meschino collo stanziamento che fate in bilancio, che vi vorranno decine di anni perchè queste domande vengano soddisfatte almeno in parte.

Credo dunque che l'attendere non porterebbe un grave danno.

D'altronde non è questo un argomento abbastanza serio per poter arrestare il Senato nella approvazione di un principio altissimo, quale è quello che vi sia vigilanza efficace sicura di delegati e del Senato e della Camera dei deputati e del Governo sulla scelta e sulla esecuzione di queste opere.

Queste sono le ragioni, e se ne potrebbero dire tante altre che credo inutile oramai ripe-

tere, che mi hanno indotto a presentare il mio ordine del giorno.

Insisto perchè esso sia messo ai voti, accettato o no; io son certo che risponde ad intenzioni che tutti dovranno riconoscere giuste e giustificate da una sana esperienza.

ROUX, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROUX, *relatore*. Due parole solamente. L'onorevole senatore Ruspoli ha detto che la istituzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato è cosa che riguarda tutte le leggi in generale e che non può aggiungere nulla a questa.

Ma la legge del 1887 fu talmente di diverso parere da lui, che, non ostante ci fosse già la istituzione del Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, stabilita nella legge organica per tutte le ferrovie, tuttavia ha voluto coll'art. 5 definire che per le ferrovie sovvenzionate chilometricamente ci fosse un parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato dato in modo speciale. Dunque il Consiglio dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato sono chiamati in queste concessioni di natura diversa, non per una legge generale, ma per una disposizione speciale.

Io ho detto: l'Ufficio centrale è dispostissimo ad ammettere tutte le garanzie, tutte le vigilanze possibili; ma io vedo una grande difficoltà in questa Giunta di vigilanza, proposta dall'onorevole senatore Ruspoli. La vedo prima di tutto nella sua composizione. Chi la nomina? La Camera coi suoi voti, o la nomina il Governo? E per quali funzioni?

Ma se voi la fate nominare dalla Camera non avviene subito che vi penetri il concetto politico? Non avviene precisamente che s'infiltri quel concetto politico che voi volevate eliminare precedentemente?

Voi questo concetto politico lo fate rientrare a colpi di maggioranza, nominando direttamente senatori e deputati che vadano a discernere queste ferrovie.

E quando voi abbiate creato questa Giunta di vigilanza, come può essa funzionare nel senso tecnico, nel senso finanziario, nel senso economico, nel senso legale? Ma nel senso tecnico avete due corpi; il Comitato delle strade ferrate e dei lavori pubblici voluto dalla legge dell'87.

Nel senso legale avete il Consiglio di Stato indicato esplicitamente nell'articolo che ho citato, perchè il Consiglio di Stato è richiesto specie per la determinazione della parte legale dei contratti.

E poi la Giunta ha da esaminare le concessioni prima dei corpi suddetti? Ha da esaminarle dopo? E per esaminarne la convenienza ha da andar sul luogo a vedere se di queste ferrovie l'una è meglio dell'altra; a quale dare la preferenza?

Ha da esaminarle, dopo quando cioè già il Consiglio dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato hanno dato il loro avviso? E se c'è conflitto?

Ma v'ha ancora un'ultima osservazione da fare.

Supponiamo in funzione questa Giunta; la quale, d'accordo col Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, ha deliberato una ferrovia. Domani il ministro, per l'art. 3 della legge del 1887 deve presentare l'elenco delle ferrovie costruite; ebbene la Camera ed il Senato, che hanno già nominato la Commissione dei tre senatori e tre deputati, verranno a fare ancora un secondo controllo e a dire: avete fatto bene, avete fatto male! Ma chi volete che accetti questo doppio controllo?

Io l'ammetto quando la Camera, una volta concesse le 500,000 o altra somma qualsiasi, si disinteressasse completamente e lasciasse fare al potere esecutivo; allora capisco che metta a fianco del potere esecutivo un controllo, ma non nel caso nostro; qui si deve ritornare al Parlamento ogni anno per far esaminare quello che ha fatto; epperò non capisco più questo controllo speciale.

Il senatore Ruspoli ha aggiunto che non può far danno.

Ma ancorchè non possa far danno, poichè è sperabile, ed anzi è certo, che questi nove funzionari, dei quali tre appartengono al Governo, tre appartengono alla Camera e tre al Senato, cerchino di fare il vantaggio pubblico, io credo però che questo vantaggio vada a scapito delle responsabilità ministeriali.

Ora tutte le volte che stabilite in un bilancio o dell'istruzione pubblica, o della guerra o in altro qualsiasi una somma, magari di 10 o 20 milioni, perchè non volete tutte le volte creare una Giunta speciale per vedere come, e dove e quando queste somme si debbano spendere?

E quando stabilite 500,000 lire per 100 chilometri di ferrovie, avete proprio bisogno dell'opera di questi tre senatori, tre deputati, tre uomini tecnici, dopo il parere di tutti i corpi speciali, oltre la responsabilità che assume il Governo?

Io accetto per mio conto, e credo anche per conto dell'Ufficio centrale, tutte le vigilanze che volete, ma quelle utili, quelle che non siano, o qualche cosa di perfettamente inutile, o per lo meno una superfetazione che abbia ad intralciare il lavoro degli altri uffici, specialmente in un sistema parlamentare dove Giunte di vigilanza potrebbero assumere carattere politico, come queste e toglierebbero la responsabilità al Parlamento, il quale deve sindacare, ed ai ministri che debbono eseguire la legge. (*Approvazioni*).

RUSPOLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RUSPOLI. Non voglio rientrare nella discussione, dirò solo che questa Giunta funzionerà, come tante altre Commissioni di vigilanza, che non hanno creato alcuna difficoltà nel loro andamento; esaminate la legge e i regolamenti per i lavori del Tevere e vedrete che potranno restare identici per la Giunta da me proposta.

Non invento nulla, non faccio che riproporre ciò che esiste. Del resto se al senatore Roux bastano le garanzie che offre questa legge, e che sono le stesse che hanno esistito pel passato, io invece sono convinto che pel passato le cose non sono andate come avrebbero dovuto, e quindi è ben naturale che io non trovi sufficienti queste garanzie, e che voglia introdurre nella legge quest'altra, che, in fin dei conti, lo stesso relatore dice che danno non può fare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Mi associo alle considerazioni svolte dall'egregio relatore e prego il Senato di non accettare l'ordine del giorno proposto dal senatore Ruspoli.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno proposto dal senatore Ruspoli, che non è accettato nè dal ministro nè dall'Ufficio centrale.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova l'ordine del giorno del senatore Ruspoli non è approvato).

**Rinvio allo scrutinio segreto del progetto di legge: « Proroga al 30 giugno 1899 dell'applicazione degli articoli 3 e 6 della legge 15 agosto 1897, n. 383, a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario ».**  
(N. 63).

PRESIDENTE. Conformemente a quanto il Senato ha deliberato in principio di seduta, procederemo alla discussione del progetto di legge: « Proroga al 30 giugno 1899 dell'applicazione degli articoli 3 e 6 della legge 15 agosto 1897, n. 383, a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario ».

Leggo l'articolo unico del progetto:

Articolo unico.

È prorogata al 30 giugno 1899 la durata dell'applicazione degli articoli 3 e 6 della legge 15 agosto 1897, n. 383.

Prego il senatore Barsanti, relatore, di dar lettura della relazione.

BARSANTI, *relatore*, legge:

(V. Stampato N. 63-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

E poichè si tratta di un progetto di legge che consta di un solo articolo sarà votato or ora scrutinio segreto.

**Avvertenza sull'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Avverto i signori senatori, che, essendo il signor ministro degli interni impegnato in una discussione alla Camera dei deputati, domani porremo come primo argomento all'ordine del giorno il disegno di legge: Disposizioni relative alla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi, paghe, assegni e pensioni.

**Votazione a scrutinio segreto.**

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei due progetti di legge oggi approvati per alzata e seduta.

LEGISLATURA XX. — 2<sup>a</sup> SESSIONE 1898-99 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 APRILE 1899.

Prego il signor senatore segretario Mariotti di far l'appello nominale.

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

**Chiusura di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno l'enumerazione dei voti).

**Risultato di votazione.**

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

Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata:

Votanti . . . . .	90
Favorevoli . . . . .	69
Contrari . . . . .	21

(Il Senato approva).

Proroga al 30 giugno 1899 dell'applicazione degli articoli 3 e 6 della legge 15 agosto 1897, n. 383, a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario:

Votanti . . . . .	90
Favorevoli . . . . .	78
Contrari . . . . .	12

(Il Senato approva):

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani, 29 aprile, alle ore 15:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Disposizioni relative alla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi, paghe, assegni e pensioni (N. 8-B);

Scioglimento dei Consigli comunali e provinciali (N. 47).

La seduta è sciolta (ore 19.10).

Licenziato per la stampa il 3 maggio 1899 (ore 11).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche