

XIV.

TORNATA DEL 13 LUGLIO 1900

Presidenza del Vicepresidente CANNIZZARO.

Sommario. — *Discussione del progetto di legge: « Quarto censimento generale della popolazione del Regno » (N. 8) — Parlano, nella discussione generale, il senatore Pellegrini, il ministro di grazia e giustizia e dei culti, il senatore Miceli, relatore, ed il ministro di agricoltura, industria e commercio — Approvazione degli articoli del progetto di legge — Approvazione del progetto di legge: « Retribuzione degli alunni delle cancellerie e segreterie giudiziarie » (N. 8) — Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti per la ferrovia di accesso al valico del Sempicene da Domodossola ad Iselle » (N. 10) — Parlano, nella discussione generale, i senatori Vacchelli e Paternò, relatore, il ministro dei lavori pubblici ed il Presidente del Consiglio dei ministri — Volazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Risultato di votazione — Il Senato sarà convocato a domicilio — Saluto del Presidente.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 15.

Sono presenti il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri di grazia e giustizia e dei culti, della pubblica istruzione, dei lavori pubblici, del Tesoro, delle finanze, di agricoltura, industria e commercio e delle poste e dei telegrafi.

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

Discussione del progetto di legge: « Quarto censimento generale della popolazione del Regno » (N. 8).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Quarto censimento generale della popolazione del Regno ».

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

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 8).

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

PELLEGRINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINI. Nella relazione del nostro Ufficio centrale si legge una frase che riguarda le indagini statistiche intorno alla confessione religiosa professata dai cittadini.

Concordo nel concetto, che certamente deve avere avuto il nostro Ufficio centrale, se cioè è questo, che è rimesso pienamente all'onorevole ministro, dopo avere inteso i preposti all'Ufficio di statistica, di determinare il modo e le forme per raccogliere le informazioni opportune su tale argomento, in quanto possano servire ai soli intenti generali statistici. Non bisogna confondere queste informazioni generiche, con le notizie individuali che il cittadino è obbligato a dare nella scheda, e che sono da tenere nei più ristretti limiti della necessità.

Perciò raccomando all'onor. ministro, che nell'esercizio di questa facoltà lasciata al suo

apprezzamento, esso tenga presente il disposto dell'art. 5 dell'attuale disegno di legge che commina una multa, perchè non vi sia la più lontana ombra di coazione circa la dichiarazione di cui trattasi, se mai la scheda la riguardasse.

Le condizioni particolari in cui si trova il nostro Stato nei rapporti con la Chiesa, da non confondersi con le condizioni degli altri Stati; e le norme del nostro diritto pubblico sulla separazione della Chiesa dallo Stato, ben diverse da quelle che vigono in altri paesi, tolgono da noi ogni valore all'esempio, che si volesse desumere in tale argomento dai censimenti eseguiti all'estero.

Inoltre l'onor. ministro, prima di far uso della facoltà consentitagli o nella scelta del modo e delle forme di usarla, vorrà tenere presente, le numerose e ponderose questioni che da noi si agitano, perchè in alcune confessioni religiose, come nella israelitica, si fece valere e si esercita la facoltà di imporre tasse di religione.

Non deve avvenire che le dichiarazioni statistiche, necessarie al censimento, si estendano al riguardo religioso, così che possano servire come elemento di prova per imporre poi queste tasse di religione a carico di chi fosse stato coartato a fare dichiarazioni in materia.

È questa una semplicissima raccomandazione al ministro, di cui forse non c'era bisogno, per prevenire il pericolo, che in materia così delicata e che tocca la coscienza individuale e la sua libertà si sconfinasse e si eccedesse nelle ricerche.

GIANTURCO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Ben volentieri al mio collega per l'agricoltura, industria e commercio, nel momento assente, farò nota la raccomandazione del senatore Pellegrini, per quanto non possa trattenermi dal dichiarare che le questioni gravi alle quali egli accennava non rientrano nella competenza del ministro di agricoltura: e credo difficile che possa essere risoluto per disposizioni regolamentari quale sia l'efficacia della dichiarazione resa al fine del censimento rispetto al debito che gli israeliti hanno verso le Università israelitiche: credo che sia questa una questione da lasciarsi all'autorità giudiziaria, la quale giudicherà secondo le varie cir-

costanze concrete quale valore probatorio debba attribuirsi in contese al diritto civile a dichiarazioni rese per un fine esclusivamente statistico.

Il senatore Pellegrini comprenderà che questa è una materia delicata, e che non è bene pregiudicarla con dichiarazioni del Governo. A ogni modo mi farò un dovere riferire la sua raccomandazione al ministro d'agricoltura e di esaminarla con lui.

MICELI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MICELI, *relatore*. La Camera dei deputati ha espresso il desiderio che gli abitanti del Regno fossero interrogati anche sulla professione religiosa.

L'Ufficio centrale del Senato non ha potuto fare a meno di accettare questa raccomandazione e mi compiaccio che anche il senatore Pellegrini abbia convenuto sulla utilità della medesima.

Riguardo poi al modo di mandare ad effetto la proposta, il vostro Ufficio centrale crede che si debba lasciarne la scelta all'onorevole ministro. Egli saprà come debbono interrogarsi gli abitanti nello Stato su questa delicata materia, ed è naturale che essa sia lasciata interamente alla sua responsabilità.

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Riprendo la parola per precisare un po' meglio quale sia stato il concetto della mia raccomandazione. Concordo coll'opinione espressa dall'onorevole guardasigilli nel senso che nessun atto esclusivo del potere esecutivo possa intervenire per alterare i rapporti di diritto che dipendono dalle norme vigenti, riguardo a certe confessioni religiose. È materia giudiziaria o legislativa e mi riservo di ritornare sull'argomento in altro tempo. Prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, le quali significano che il concetto da me espresso è pienamente diviso dall'Ufficio centrale ed è questo. La Direzione di statistica può riconoscere la opportunità di procurarsi in qualche modo le indicazioni statistiche sulla confessione religiosa: rimane ad essa d'indicare al ministro il modo più semplice per ottenerle, ed al ministro rimane la intera libertà della scelta del

modo, purchè siano rispettati i principi da me ricordati.

È demandata quindi per questa parte la cosa al ministro di agricoltura, industria e commercio; egli provvederà se e come troverà più opportuno. Soltanto, se mai scegliesse la via della scheda, prima di sceglierla, tenga conto, da una parte della disposizione contenuta nell'articolo 5 che commina una multa per quelle dichiarazioni dei cittadini che non siano perfettamente conformi alla verità e tenga pur conto dall'altra del principio della separazione della Chiesa dallo Stato, che è un principio speciale del nostro diritto pubblico in argomento di professione religiosa. Tutte queste considerazioni devono servire come criterio all'onor. ministro nel determinare il modo di procurarsi le notizie statistiche di cui avesse mai bisogno in argomento, che non va confuso, nè trattato alla pari con le altre indagini statistiche, intrinseche ed essenziali del censimento.

CARCANO, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Chiedo venia al senatore Pellegrini e al Senato di essere entrato nell'aula con qualche ritardo e di non aver potuto ulire tutte le cose dette dall'onorevole Pellegrini. Ma, dalla chiusa del suo discorso e da quanto mi riferisce il collega Guardasigilli, credo poter arguire che la raccomandazione fatta dal senatore preopinante può essere da me accettata senza difficoltà.

Il modo di dare esecuzione alla legge sul Censimento della popolazione sarà stabilito dal regolamento; i quesiti saranno formulati nelle schede da distribuirsi ai Comuni o alle famiglie.

Ora son lieto di poter dichiarare che da parte mia ci fu, direi, un'abbondanza di sollecitudine. Attesa la stagione, ho creduto doveroso di convocare il Consiglio superiore della statistica, anche prima che il disegno di legge fosse definitivamente approvato. Quel Consiglio si è intrattenuto sui criteri generali che devono informare il regolamento, sui quesiti, e anche sulla questione della quale si è occupato il senatore Pellegrini. Però concluse, come egli conchiudeva, che conviene lasciare al Comitato esecutivo lo studio di redazione dei quesiti e delle schede, come delle istruzioni e delle avvertenze espli-

cative, salve le deliberazioni definitive del ministro e del Governo.

Nella sostanza, poi, il Consiglio superiore della Statistica ha pure espresso desideri analoghi a quelli significati dal senatore Pellegrini, che cioè si tenda a conseguire i fini che la legge del censimento si propone, e così anche le classificazioni secondo la religione, secondo la professione, e così via, coi mezzi più semplici ed economici.

Colgo infine l'occasione per avvertire che nell'articolo 5 è incorso un errore di stampa; dove si cita la legge comunale e provinciale, in luogo del « N. 174 » deve leggersi « 161 ».

PELLEGRINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINI. Ringrazio l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio delle sue dichiarazioni e mi dichiaro pienamente soddisfatto.

MICELI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MICELI, *relatore*. Il vostro Ufficio centrale ha creduto utile che gli abitanti dello Stato fossero interrogati per conoscere il numero di coloro che parlano una lingua diversa dall'italiana, ed ognuno comprenderà la ragione di questa domanda.

L'Ufficio centrale affida al criterio del Governo lo stabilire i modi con i quali debbono assumersi le necessarie informazioni e provvedere a che esso sieno esatto e sicure.

CARCANO, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Ringrazio il senatore Miceli di aver richiamato la mia attenzione su di un'altra raccomandazione dell'Ufficio centrale, alla quale avevo dimenticato di rispondere.

Non esito a dichiarare che quella raccomandazione volentieri accetto; poichè riconosco opportuno che nelle domande da farsi ai cittadini per la statistica demografica, sia pure da considerarsi quella riflettente la lingua da essi parlata.

MICELI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICELI, *relatore*. Ringrazio l'onorevole ministro della dichiarazione con cui ha risposto alla nostra raccomandazione.

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

Procederemo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il quarto censimento generale della popolazione del Regno si farà nel febbraio 1901.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo fornirà ai Comuni gli stampati occorrenti per le operazioni del censimento.

(Approvato).

Art. 3.

I sindaci, assistiti dalle Giunte municipali, divideranno il territorio comunale in frazioni e sezioni di censimento e provvederanno, ove occorra, a far rivedere e completare la denominazione delle vie e piazze e la numerazione progressiva delle case, secondo i criteri che saranno stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 9.

Questo lavoro preliminare dovrà essere compiuto due mesi prima della data del censimento.

I sindaci faranno recapitare, per mezzo di appositi commessi, le schede al domicilio degli abitanti nei tre giorni antecedenti a quello del censimento; cureranno che le schede siano debitamente riempite, facendo verificare l'esattezza delle dichiarazioni ottenute; le faranno raccogliere nei tre giorni susseguenti a quello del censimento; infine faranno eseguire lo spoglio delle notizie che saranno indicate nel regolamento suddetto.

Per decreto ministeriale i termini assegnati nel comma precedente per la distribuzione e per la raccolta delle schede potranno essere, per ragioni speciali, accresciuti, ove risultassero insufficienti.

(Approvato).

Art. 4.

I capi di famiglia, i capi dei corpi e i proprietari o direttori di Istituti, convitti, alberghi, locande, ecc., che riuniscono in comune convivenza più persone, come pure gli individui che vivono soli, dovranno iscrivere, o far iscrivere dai commessi comunali a ciò destinati,

nelle schede distribuite a domicilio per il censimento, le notizie richieste, tanto per sé, quanto per le persone conviventi con essi, e dovranno riconsegnare le schede così riempite ai commessi che si recheranno a ritirarle.

(Approvato).

Art. 5.

Coloro che ricusassero di fornire le notizie domandate nelle schede, o che alterassero scientemente la verità, incorreranno in una ammenda non minore di lire cinque ed estensibile a 50.

Le contravvenzioni alle disposizioni dell'articolo precedente sono di azione pubblica, e si applicheranno ad esse i procedimenti indicati agli articoli 201, 202 e 203 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Regio decreto 4 maggio 1898, n. 164.

(Approvato).

Art. 6.

Per ciascun Comune la popolazione residente, quale sarà accertata sommando i presenti con dimora abituale nel Comune in cui furono censiti, con gli assenti temporaneamente dal Comune stesso, sarà considerata come popolazione legale fino ad un altro censimento.

(Approvato).

Art. 7.

Per le spese del censimento della popolazione nel Regno è aperto nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio un credito di lire 850,000 da provvedersi:

- a) per lire 350,000 sull'esercizio 1900-1901;
- b) per lire 300,000 sull'esercizio 1901-1902;
- c) per lire 200,000 sull'esercizio 1902-1903.

(Approvato).

Art. 8.

Pei lavori di spoglio delle schede, e di qualsiasi altra operazione riguardante il censimento, ove non basti il personale ordinario appartenente all'Amministrazione dello Stato, potranno essere assunti giornalieri, o giornaliera, pagati per ora di lavoro, e che dovranno essere tutti licenziati a mano a mano e tosto che saranno compiute le operazioni del censimento.

(Approvato).

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1900

Art. 9.

Con regolamento, da approvarsi per decreto Reale, saranno determinati i quesiti da comprendersi nelle schede del censimento e saranno stabilite le norme per l'esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà votato oggi stesso a scrutinio segreto.

Approvazione del progetto di legge: « **Retribuzione degli alunni delle cancellerie e segreterie giudiziarie** » (N. 9).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Retribuzione**

degli alunni delle cancellerie e segreterie giudiziarie ».

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

CHIALA, segretario, legge:

(V. Stampato N. 9).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il numero degli alunni retribuiti delle cancellerie e segreterie giudiziarie è fissato in 1500, ed è ripartito secondo la unita tabella.

Vi saranno inoltre 150 alunni gratuiti.

TABELLA

degli alunni retribuiti delle cancellerie e segreterie giudiziarie.

450 alunni retribuiti con annue lire 1,080 . . .	L. 480,000 »
500 » . . . » 960 . . . »	480,000 »
550 » . . . » 720 . . . »	396,000 »
<hr/>	
Totale 1,500 alunni	Totale . . . L. 1,362,000 »

PRESIDENTE. Metto ai voti l'art. 1 con l'annessa tabella.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

La presente legge sarà attuata gradatamente in tre anni, a cominciare dal 1° luglio 1900.

A tale effetto la maggiore spesa occorrente in lire 418,440 sarà iscritta, in aumento, sul capitolo delle spese di ufficio delle magistrature giudiziarie, per un terzo nell'esercizio finanziario 1900-901, per due terzi nell'esercizio 1901-902, e per intero nell'esercizio successivo.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a dare, mediante regio decreto, le disposizioni transitorie e regolamentari per l'attuazione della presente legge.

Le maggiori somme da iscriversi in bilancio a norma dell'articolo precedente saranno innanzi tutto destinate in favore degli alunni attualmente non retribuiti, sino a loro riduzione al numero di 150.

(Approvato).

Anche questo progetto di legge si voterà oggi a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: «Provvedimenti per la ferrovia di accesso al valico del Sempione da Domodossola ad Iselle» (N. 16).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca in ultimo la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la ferrovia di accesso al valico del Sempione da Domodossola ad Iselle».

Prego il signor senatore, segretario, Chiala di dar lettura del disegno di legge e della Convenzione.

CHIALA, *segretario*, legge:
- (V. Stampato N. 16).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Vacchelli, iscritto.

VACCHELLI. Signori senatori, abbiamo innanzi a noi un progetto di legge di molta importanza e che richiede una speciale ponderazione, non soltanto perchè con esso si approva un contratto a trattativa privata per una somma che eccede i 16 milioni, ma anche perchè è noto come questo progetto abbia incontrato non lievi difficoltà nell'altro ramo del Parlamento, in seno della Giunta generale del bilancio; ed è pur noto che la Camera dei deputati ha votato un ordine del giorno, nel quale manifesta il pensiero della Camera che sia eccessivo il compenso concordato nella Convenzione per la costruzione della ferrovia che ne forma oggetto.

Io avrei desiderato che un progetto di legge tanto importante fosse stato presidiato dal normale duplice esame che è voluto dal nostro regolamento, il quale porta che se ne fa un primo esame negli Uffici e un secondo nell'Ufficio centrale, che poi ne riferisce al Senato.

Ma al Senato piacque diversamente e volle che lo studio fosse affidato ad una Commissione nominata, per suo incarico, dal suo Presidente. Donde tanto maggiore la responsabilità dei componenti la Commissione, i quali non hanno l'ausilio dello studio fatto negli Uffici, studio che, specialmente quando si tratta di leggi importanti, porge sempre un lume o un indirizzo ai lavori dell'Ufficio centrale.

E non avendo io potuto convenire nella stessa opinione nella quale son venuti i miei colleghi della Commissione, che con me hanno studiato questo progetto di legge, mi trovo nel-

l'obbligo di esporre al Senato per quali ragioni io mi sia formato un'opinione diversa.

Anzitutto sgombriamo il terreno da una questione preliminare, la quale preoccupa non pochi senatori, anche più di alcuni articoli della Convenzione, forse non abbastanza bene studiati, nel timore di portare danno allo Stato nel caso che la Convenzione non venga senz'altro immediatamente approvata.

Si è posto innanzi l'obbligo che ha lo Stato italiano verso la Svizzera, per il trattato fatto con essa relativo al valico del Sempione.

A questo riguardo devo avvertire che in quel trattato è detto che l'Italia s'impegna di costruire la linea d'accesso alla grande galleria in otto anni, a far tempo dallo scambio delle ratifiche che è avvenuto il 28 luglio 1898; quindi il termine non scadrebbe che nel 1906.

Io non intendo appoggiarmi a questo termine troppo lungo, perchè è certo necessario che il nostro tronco ferroviario di accesso sia pronto per il tempo in cui il gran tunnel del Sempione sarà ultimato.

Quando saranno compiuti il tunnel e la linea di accesso svizzera?

Il tunnel ha la lunghezza di circa 20 chilometri, e rilevo da un giornale dei lavori pubblici, che attualmente se ne sono fatti cinque e ne restano a fare quindici, mentre il lavoro è cominciato da quasi due anni, con tutti i mezzi più rapidi e perfezionati.

Il traforo progredisce in ragione di dieci metri al giorno, dalle due parti, e quindi in complesso tre chilometri e mezzo all'anno; restandone quindici chilometri, comprenderete che, se anche le difficoltà non si accrescono, cosa da aspettarsi, perchè più ci si addentra nel profondo delle viscere del monte le difficoltà aumentano, evidentemente ci vorranno almeno ancora quattro anni e mezzo, e si arriverà così alla fine del 1904.

Il progetto di legge porterebbe invece l'obbligo di fare la ferrovia per il primo maggio del 1904, e sarebbe già una anticipazione sulla probabilità effettiva del compimento del tunnel. Ma sia pure. Io accetto che si debba fare in modo che la linea sia compiuta al primo maggio 1904; ma quanto tempo ci vorrà per costruire questa linea di accesso di diciotto chilometri da Domodossola ad Iselle? Mi spiace, ma il Consiglio superiore, sopra questo argo-

mento, non è stato consultato. Io non ho trovato negli atti alcuna indicazione di autorità che precisi il termine necessario per la costruzione di questa linea. Ma ad ogni modo tutti sappiamo che in fatto di queste linee il tempo necessario si calcola sul tempo che occorre per fare l'opera più difficile; ora l'opera più difficile in questa linea è una galleria elicoidale che ha lo sviluppo di tre chilometri.

Se si lavorasse come al Sempione basterebbe un anno, ma siccome è certo che non conviene adoperare quei grandi e costosi mezzi per il traforo di una galleria di soli tre chilometri, io, secondo le notizie che ho raccolto, credo che possano bastare, volendo, due anni per fare quella galleria.

Ma mettiamo pure tre anni, certo è che assegnando tre anni per la costruzione della ferrovia Domodossola-Iselle, noi abbiamo un margine più che sufficiente per essere sicuri che la ferrovia sarà costruita.

Partendo dal fatto che il progetto è già stato studiato ed approvato in tutti i suoi dettagli da quando possono cominciare a decorrere i tre anni? Dal 1° maggio 1901; e siccome siamo nel luglio del 1900 così mi pare sia dimostrato chiaramente che se anche perdessimo qualche mese per istudiare il modo di fare questa ferrovia con il minore sacrificio possibile per l'erario, non sarebbe menomamente compromessa la costruzione della ferrovia nel termine necessario, cioè per il momento in cui sarà posto in esercizio l'altro tronco verso la Svizzera; essendo del resto evidente che sarebbe affatto inutile aver la ferrovia costruita prima.

Questa dimostrazione mi apre l'adito ad esaminare più tranquillamente la complessa questione che abbiamo innanzi.

Il Governo nella sua relazione ha esposte le ragioni per le quali crede preferibile che i contratti di costruzione delle ferrovie sieno fatti con le grandi Società esercenti, piuttosto che con i privati appaltatori. Ed io, senza escludere i privati appaltatori, non fosse altro per non essere altrimenti aggiogati alle Società, consento pienamente nell'opinione del Governo. Io preferisco che le ferrovie che restano a costruirsi sieno costruite dalle nostre grandi Società esercenti; lo preferisco se non per tutte, perchè non tutte mi paiono buone, per molte delle ragioni esposte dal Governo, ed anche perchè son per-

suaso che, volendo, le Società ferroviarie possono fare migliori patti. Infatti esse hanno un personale direttivo il quale attende già a tutte quelle costruzioni che si fanno sulle ferrovie in esercizio, personale direttivo che ha un'esperienza che in altri non si potrebbe trovare eguale. Di più esse possono fare migliori patti anche perchè trattando con queste grandi Società noi non domandiamo loro nessun deposito cauzionale e quindi, tanto meno, impegno, di capitale che dagli appaltatori è sempre calcolato.

Non vi tacerò però che salvo, il caso di opere che sieno proprio ben conosciute in ogni loro parte, anche nei contratti colle grandi Società io preferirei sempre i contratti a misura ai contratti così detti a *forfait*, e li preferirei per due ragioni: l'una perchè quando un contratto presenta dei lati molto incerti si può star sicuri che gli appaltatori onesti, prudenti — e non possono essere che tali le nostre Amministrazioni ferroviarie — non acconsentono se non ad un prezzo il quale corrisponda al massimo della spesa possibile, nel caso che le previsioni meno favorevoli dovessero avverarsi; e li preferisco ancora perchè fra Società e Stato mi pare che si debba cercare il modo che vi sia una equità di compenso. Poichè l'esservi un gran lucro per parte delle Società non è cosa conveniente, e se le Società ci dovessero perdere sarebbe un danno anche per lo Stato, perchè se queste Società finiscono per trovarsi in condizioni disagiate mentre hanno nello mai interessi economici di così grande importanza, come sono le migliaia di chilometri di ferrovie affidate al loro esercizio, se si trovassero in cattive condizioni finanziarie ne risentirebbero tutte le loro azioni e quindi noi non dobbiamo nemmeno desiderare il loro danno.

Certo però se si fanno contratti colle Società essi si fanno a trattativa privata e questi contratti bisogna stipularli con molte cautele, tanto più quando sono le stesse Società che furono incaricate di fare il progetto; e fra queste cautele, la massima che io raccomando che nei contratti futuri non si dimentichi mai, è quella che gli schemi di contratto sieno sottoposti all'esame così del Consiglio superiore dei lavori pubblici come del Consiglio di Stato.

Procedendosi per asta i capitolati sono fatti dagli ufficiali del Governo e gli aspiranti de-

nono accettarli così come sono; ma quando si procede per trattativa privata allora è facile che nel concordare i capitolati si accettino delle condizioni senza avvertirne gli effetti; e ci sono appunto i Corpi consultivi del Consiglio superiore e del Consiglio di Stato, i quali avendo la pratica continua di questi contratti, alla prima lettura avvertono dove vi possono essere difetti.

Ora egregi colleghi, nè il Consiglio di Stato, nè il Consiglio superiore dei lavori pubblici hanno esaminato lo schema del contratto.

Prima che si facciano dei contratti ordinari i ministri, come prescrive la legge di contabilità, sentono il parere del Consiglio superiore e del Consiglio di Stato e in nessun luogo è detto che questo non si debba fare quando i contratti si approvano per legge. Eppure è invalsa l'abitudine, non sempre perchè ci sono delle lodevoli eccezioni, che quando il contratto si deve approvare per legge, la quale naturalmente sana qualunque deficienza di formalità, si sottopongono all'approvazione del Parlamento, senza che prima siano stati sentiti i Corpi consultivi.

Questo è un danno.

Invero io vi presenterò alcune osservazioni sul capitolato per dimostrarvi il male che ne è avvenuto per non aver sentito questi Corpi, ma però voglio fin da ora avvertire che il contratto sottoposto alla nostra approvazione è, fino a un certo punto, un contratto a prezzo fatto, perchè è bensì vero che il compenso è stabilito in una cifra complessiva per tutta l'opera e non è un compenso a prezzi determinati per ciascuna unità e qualità di opera, ma però si sono ben guardati nello stendere lo schema di contratto di usare le parole « contratto a prezzo fatto », « contratto à forfait ».

Leggete tutti gli articoli della Convenzione e non troverete queste parole, quindi se per forza maggiore, o per altro, si presentassero circostanze imprevedute, siccome a questo non si è punto rinunciato, perchè non vi è articolo che ne faccia la rinuncia, sarà ben facile trovarsi di fronte a pretese di compensi addizionali. Se fosse stato sentito il Consiglio di Stato non avrebbe certo mancato di suggerire qualche patto per evitare il possibile danno.

Nel capitolato si legge l'art. 4 così concepito:

« La Società in qualunque stadio della co-

struzione, potrà proporre al Ministero dei lavori pubblici varianti d'esecuzione al progetto approvato, sui quali il Ministero si pronuncerà in via definitiva, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza del termine stabilito nell'art. 2, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta. Queste varianti però non daranno luogo in alcun caso a variazioni nel prezzo dell'appalto ».

Ora se questo schema di contratto fosse andato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, od al Consiglio di Stato questi avrebbero senza dubbio osservato tre cose importantissime che, secondo me, sono tre errori dell'articolo.

In generale questo articolo si trova in tutte le Convenzioni, ma in un modo diverso.

In generale si dice: è sempre facoltativo di presentare variazioni che costituiscono un miglioramento della linea.

Ora queste parole come venne formulato l'articolo non le vedete, e sapete perchè?

Il perchè ve lo spiegherò un po' più avanti e sarà meglio per l'ordine delle idee; ma voi vedete come si rendano possibili variazioni che portino un'economia della spesa senza danno alla ferrovia, ma anche senza miglioramento.

Nello stesso capitolo è detto che « le variazioni di esenzione non dovranno portare variazioni nel prezzo dell'appalto ».

Ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato avrebbero suggerito che invece delle parole: « variazioni nel prezzo di appalto », si scrivesse: « aumento nel prezzo di appalto », perchè se la variazione facesse sì che l'opera costasse meno, non è giusto che lo Stato non vi partecipi.

Di solito si riparte l'economia fra lo Stato e l'esecutore delle opere, invece qui troviamo questa dicitura tutt'affatto nuova e diversa dalla solita.

In questo stesso articolo mentre la Convenzione è fatta specialmente allo scopo che non siano protratti i termini per l'esecuzione finale della linea, in un inciso si dice di passaggio che se si presenta una variante e questa per qualche dimenticanza, rimane negli Uffici più di due mesi, il fatto che non si sia risposto entro

Il termine di due mesi costituisce subito un di-
tutto ad allungare i termini del lavoro.

Se si fossero consultati il Consiglio superiore o il Consiglio di Stato naturalmente essi avrebbero consigliato di modificare la formola dell'articolo dichiarando invece che se il Ministero non ha dato risposta entro due mesi s'intende la domanda come respinta e che quindi la ferrovia dev'essere fatta, come era stata approvata senza dare alcun pretesto d'indugio.

Se lo schema di contratto, fosse andato al Consiglio dei lavori pubblici, questo avrebbe subito avvertito che il riparto delle rate per il pagamento del prezzo non è conveniente allo Stato, perchè si finisce col riparto stabilito a pagare prima dell'esecuzione dei lavori.

Per solito i pagamenti seguono a rate in proporzione del proseguimento dei lavori, trattando una quota per ulteriore cauzione, e non si paga il saldo finale se non dopo il collaudo; invece qui si stabilisce che a luglio dell'anno venturo sarà pagato un quarto della somma, e si paga anche l'ultima rata a lavori compiuti, ma prima del collaudo.

Il primo quarto di 4 milioni si pagherà al 1° luglio 1901, e la Società assuntrice dei lavori, anche se avrà posto mano alla costruzione di gallerie ed alle espropriazioni, non avrà certo potuto spendere questa somma. La Società prima del luglio del prossimo anno avrà potuto spendere sì e no due milioni.

Questo inconveniente il Consiglio superiore lo avrebbe avvertito, ma non è stato interpellato.

Con l'art. 19 si promette alla Società di concederle gratuitamente l'uso di tutte le forze idrauliche che possono essere utilizzate. Questa promessa è vaga ed indeterminata e mi pare eccessiva.

Se si fossero uditi i Corpi competenti e specialmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale ha fatto uno studio sulla base del prezzo unitario, e quindi partendo dal concetto che si facesse un contratto a misura, mentre invece si è concluso un contratto a prezzo complessivo, avrebbe il Consiglio dei lavori pubblici avvertito la necessità di rivedere l'esame del prezzo del contratto, perchè nel fare il progetto s'incontrano molte incognite, specialmente circa la quantità dei materiali che

si incontreranno nelle trincee o che si potranno usufruire negli argini stradali.

A seconda della diversità del materiale si modifica l'inclinazione delle sponde e l'estensione dei muri di presidio.

È naturale che al primo studio si calcola più largamente. Ma, signori miei, dal cambiare l'estensione di un muro di presidio, dal cambiare l'inclinazione delle sponde che ci vogliono per una trincea, ne viene una differenza che può rappresentare anche il terzo del valore dell'opera.

Quindi il Consiglio superiore avrebbe avvertito la necessità di estendere il suo esame anche a queste quistioni per rivedere la liquidazione della perizia; invece si è passati dal progetto di stipulare un contratto a misura, a quello di fare un contratto a prezzo complessivo senza sentire il Consiglio superiore.

Ma si è affacciata una obiezione.

Perchè entrate in questa questione di prezzo? Questa non è materia che possa interessare il Senato. Questo riguarda piuttosto il Governo come autorità amministrativa.

Ci si presenta una Convenzione e noi non dobbiamo esaminarla se è buona o cattiva nei rapporti del prezzo? Non dobbiamo formarci un concetto chiaro e sicuro? Per me se il Governo che abbiamo dinanzi mi chiedesse la facoltà di fare un contratto a trattativa privata gliela darei a due mani, lasciandogli intera la responsabilità.

Ma se mi presenta una Convenzione fatta e la devo approvare, in allora, o signori, la responsabilità cade anche sopra di noi.

Ciascuno di noi assume la sua parte di responsabilità e vuol quindi considerare anche se il prezzo stabilito è conveniente, se i patti della Convenzione sono accettabili, se la Convenzione è buona o non è buona. E per vero credo che questa sia anche l'opinione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha tenuto con la Commissione il contegno il più cortese che fosse mai desiderabile, perchè mentre da parte della Commissione si era chiesta soltanto la comunicazione dei voti dati dai Corpi consultivi, l'onorevole ministro ha voluto mandare di sua iniziativa anche altri rapporti di ispettori del genio civile, dai quali si desume tutto l'andamento delle varie trattative che occorsero per questo contratto. Con ciò egli ha dato prova di

quella perfetta schiettezza e lealtà che corrisponde al carattere dell'uomo ed alla quale mi è ben grato rendere omaggio.

Esaminiamo se nei rapporti del prezzo la proposta Convenzione sia buona o cattiva. Si tratta di una ferrovia di 18 chilometri e mezzo. Il prezzo convenuto nominalmente è di 16 milioni e 650 mila lire, cioè 900,000 lire per chilometro.

Trattandosi di una ferrovia che per giudizio del Consiglio superiore non presenta speciali difficoltà, che non traversa le Alpi, ma che serve soltanto di accesso al nucleo principale, per chiunque abbia una certa pratica, dirò, statistica dei prezzi che sono costate effettivamente ferrovie congeneri, il prezzo di 900,000 lire al chilometro, fa già una certa impressione che si rafforza procedendo nell'esame.

E invero, signori, io ho dovuto persuadermi che il prezzo convenuto è superiore a quello che sarebbe stato suggerito dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ciò si dimostra facendo i conti con una speciale cura.

Dirò subito che c'è una differenza di 200,000 lire nell'indicazione del costo del materiale metallico di armamento della linea. Ciascuno di voi avrà avvertito che mentre nella relazione del Ministero il materiale metallico di armamento è indicato nella somma di un milione e centomila lire e rotti invece l'egregio nostro relatore della Commissione lo indica nella somma di L. 1,300,000.

La ragione è che il relatore ha desunta questa cifra dal voto del Consiglio del 15 marzo di quest'anno.

E questione di una somma che ha solo importanza fino a un certo punto, poichè il materiale di armamento non è compreso nella Convenzione ed io, per eliminare la questione, prendo le basi del prezzo secondo il voto del 15 marzo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, indipendentemente dal costo di questo materiale.

Il prezzo di questa linea, dedotto il materiale d'armamento, il Consiglio superiore lo indica in L. 15,599,000 e rotti; in cifra tonda di lire 15,600,000; a questo bisogna aggiungere alcune opere che non erano comprese nel progetto approvato dal Consiglio superiore, specialmente per rivestimenti di gallerie e che furono invece aggiunte nel contratto.

Queste opere, nella relazione del Ministero ed anche in un primo studio fatto dagli ispettori, sono esposte nel valore di L. 1,400,000, ma sopra di esse non è stato sentito il Consiglio superiore, si è detto soltanto che sui prezzi d'origine della perizia della Società si è fatto il ribasso del 20 per cento, ma il 20 per cento di ribasso il Consiglio superiore non aveva detto che si dovesse fare sopra i singoli prezzi; ci sono dei prezzi che si ribassano del 30 e perfino del 40 per cento; aveva detto che nel complesso in media consigliava un ribasso non minore del 20 per cento.

Qui non era il caso di applicare il ribasso del 20 per cento tanto più che in gran parte questi rivestimenti si fanno collo stesso materiale che si escava nell'aprire la galleria.

Ora io non voglio sostituire certo un'opinione mia personale a quella del ministro, ma nei documenti che ho veduto nella relazione 9 maggio di un ispettore, facendo il confronto tra un contratto e l'altro, tutte queste opere sono valutate per una maggiore spesa effettiva di 706,000 lire.

Ora ai 15,600,000 lire aggiungete 706,000 faranno 16,306,000 lire. Ma poi si deve avvertire che il prezzo indicato dal Consiglio superiore riguardava un contratto da farsi colle norme ordinarie e quindi colle norme ordinarie gli appaltatori pagano la tassa di registro e sopportano la perdita d'interessi sopra tutte le ritenute nei pagamenti fino al collaudo. Ora se invece voi pagate anticipatamente ed esonerate, come nella Convenzione si esonera la Società dal pagamento di qualsiasi tassa di registro, bisogna che ne teniate conto almeno in relazione al voto del Consiglio superiore.

Ora questo a quanto ammonta? Io non metto la cifra, ma trovo nei documenti che mi ha comunicato il ministro che quel signor ispettore le valuta 350,000 lire.

Ora se dai 16,306,000 lire che avevamo trovato togliete 350,000 lire che dovevano essere incluse in quel prezzo, perchè tanto ne doveva anticipare la Società se non era esonerata dal pagamento della tassa di registro e degli altri oneri, ne deriva che il vero prezzo che si deduce dal voto del Consiglio superiore con un conto fatto con esattezza, è di 15,950,000 lire. Il contratto fatto colla Società, 16,650,000, differenza 700,000 lire, e senza tener conto di altri favori

minori che sono nella Convenzione accordati alla Società e dei quali non tengo conto, sia perchè non credo che abbiano una grande importanza, sia perchè non avrei cifre se non le mettessi di mia testa. Ad ogni modo 700,000 lire sono sempre eccessive.

Abbiamo poi una riprova del fatto che questo prezzo è eccessivo.

Il Ministero prima di decidersi a fare un contratto colle Società, non ad una licitazione ma in via officiosa, ha invitato tre grossi appaltatori a fare le loro offerte. Uno degli appaltatori non ha risposto all'invito, e gli altri due hanno mandato offerte, che non saprei di preciso, ma che all'incirca riescono uguali. In ogni modo io parlo di uno di essi, di cui si occupa un rapporto di uno degli ispettori.

Egli offre di fare per 15,250,000 lire la ferrovia con tutte le opere aggiuntive come era stabilito nella Convenzione. L'appaltatore però pagherebbe del suo le 350,000 lire che ci vogliono per le spese e per gli altri oneri. Di modo che la cifra si riduce a 14,900,000 lire, che in confronto col contratto fatto colla Società per 16,650,000 lire, dà una differenza di 1,750,000 lire non trascurabile. E notate che non è neppure detto che questa sia l'ultima parola, perchè non furono continuate le trattative, in quanto il contratto si concluse di poi colla Società.

La Commissione ha chiamato nel suo seno il ministro, il quale lasciò intendere che le trattative le avrebbe condotte diversamente. Ci ha anche detto che il Parlamento è padrone di accettare o non accettare la Convenzione, ma che per continuità di Governo il Ministero doveva presentarla al Parlamento; ed ha soggiunto, che, allo stato attuale delle cose, insiste perchè la Convenzione sia approvata.

Quantunque mi rincresca di non acconsentire alla sollecitazione del ministro, quantunque mi dolga grandemente di non poter aderire al voto dei miei colleghi della Commissione, memore che di errori nei contratti di strade ferrate se ne sono già fatti tanti, e che, se vale la massima dell'*errando discitur*, dopo l'*errando* deve venire almeno il *discitur*, io credo savio consiglio rigettare la Convenzione per restituire piena libertà al Ministero di fare come creda meglio.

Io penso e mi tengo sicuro che l'attuale ministro dei lavori pubblici saprà senza dubbio

in un tempo brevissimo, adottare tali provvedimenti, pei quali, senza che sia menomamente posta in dubbio e riesca sempre assicurata la costruzione per il 1° maggio 1904, si ottenga un risparmio di spesa a vantaggio dell'erario almeno di un milione e forse di due, con capitoli dettati con maggior prudenza e sicurezza di non incontrare difficoltà.

L'altro ramo del Parlamento ha adottato una deliberazione per la quale ha ripartito lo stanziamento in cinque bilanci, ma, notate, questo non varia punto la Convenzione, perchè, siccome il complesso delle spese per le altre opere di stazioni, ecc., che si devono fare, sorpassa i 21 milioni, lo stanziamento che c'è per ogni anno è già sufficiente a pagare la quota dovuta alla Società, e siccome non si fa nessun accenno di modificare la Convenzione, così quell'articolo non fa danno. E si capisce che se anche il materiale d'armamento e la stazione di Domodossola si stipulasse di pagarli al 1° luglio 1905, mentre deve essere in servizio nel 1904, è cosa che può facilmente ottenersi.

La Camera ha anche approvato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a procurare un miglioramento a favore dello Stato nelle condizioni stabilite nella Convenzione con la Mediterranea e specialmente nel prezzo di costruzione della linea ».

Questa deliberazione della Camera potrebbe avere un qualche effetto soltanto prima della approvazione del Senato.

Il Senato potrebbe sospendere la sua approvazione e dar tempo al Governo di ottenere qualche miglioramento.

Il ministro, quantunque le Società abbiano già dichiarato di non poter concedere nulla sulle somme stabilite dalla Convenzione, ritiene che si potrebbe non promuovere il decreto necessario per la promulgazione della legge, ed avere così una forza contro le Società, anche dopo l'approvazione del Senato.

Io non so se sia conveniente non dar corso ad una Convenzione quando fosse approvata, dai due rami del Parlamento.

Il ministro manifestò anche l'intenzione di non approvare varianti al progetto che importino economie, se non ne è rilasciata una parte allo Stato.

In fatto di contratti io la intendo come i grandi

negozianti: prima di farli si discute molto, ma una volta firmati si eseguono alla lettera senza sottintesi.

Ora, quando in un articolo si riconosce il diritto di presentare delle varianti, e si dice che l'accettazione delle varianti non altererà il prezzo, non credo che si possa pretendere di partecipare ad economie per varianti che le abbiano a produrre, senza recar danno alla bontà della linea.

Per me l'unica via di uscita facile è quella di non approvare il progetto di legge. Ad ogni modo delibererà il Senato come crede. Posto nella necessità di fare questo studio nella brevità del termine assegnato, l'ho compiuto come meglio ho potuto, dandovene ragione con queste considerazioni, che, nello stesso tempo, spiegano quale sarà il mio voto.

PATERNÒ, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PATERNÒ, *relatore*. Signori senatori. Avete ascoltato il lungo e preciso discorso del collega Vacchelli; permettete che io risponda brevemente, lasciando però al ministro la più ampia difesa del contratto che è sottoposto al nostro esame.

Il discorso del senatore Vacchelli può dividersi in quattro parti, tratta cioè quattro argomenti distinti. Il primo, che egli ha chiamato la questione preliminare, è relativo alla urgenza dell'opera; il secondo della scelta del metodo dell'appalto; il terzo la critica degli articoli della convenzione, il quarto, finalmente, si riferisce al prezzo del contratto.

Esaminiamo ad una ad una le quattro questioni poste dal senatore Vacchelli.

In quanto all'urgenza egli dice che abbiamo innanzi a noi tempo più che sufficiente, e che si è esagerato nel far credere che si tratta di un'opera tanto urgente, e prova questo suo asserto con due ordini di argomenti. Ammettendo cioè da un lato che al 1904 non sarà terminato il grande tunnel, e dall'altro, supponendo che la nostra ferrovia possa farsi in un termine molto più ristretto dei quattro anni previsti. In quanto alla prima affermazione io credo di non errare non accettando i calcoli del senatore Vacchelli.

Ed invero egli comincia per supporre che la galleria sia lunga 20 chilometri e che sin ora il traforo sia di cinque chilometri onde ne re-

stano a compiersi 15. In verità i chilometri che restano a compiersi non sono 15, ma 14, perchè la galleria non è precisamente di 20 chilometri, ma è di 19 chilometri e 700 metri, ed il traforo compiuto non è di 5 chilometri, ma di 5 chilometri e 700 metri.

In secondo luogo egli non ha avvertito che la Società che sta facendo quest'importante opera ha già, nei 18 mesi in cui lavora, fatto 1700 metri di tunnel di più di quello che era stabilito.

L'onor. Vacchelli non ha avvertito un'altra cosa, che le opere di tal natura presentano le maggiori difficoltà ed i maggiori ritardi al loro inizio, il tempo necessario per preparare tutto il macchinario e per fare le opere esteriori è grandissimo, mentre quando tutto è in ordine e le opere sono entrate nel loro corso naturale, il lavoro guadagna in rapidità; e però negli ultimi tempi invece di avere ragioni di ritardo, come il senatore Vacchelli crede, si avrà un lavoro più rapido.

Questo insegnano il traforo del Gottardo e quello dell'Arlberg, e però non credo che sia nel giusto il senatore Vacchelli quando suppone che le opere subiranno un ritardo.

Io invece credo che le opere si accelereranno col procedere dei lavori e lo credo in base all'esperienza delle altre gallerie, in base al fatto del modo come procedono i lavori al presente e lo credo ancora perchè, come è noto, vi è nel contratto un premio di 5000 lire per ogni giorno di anticipo nella consegna dell'opera compiuta. Si comprende facilmente quale impegno metterà la Società per guadagnare questi 5000 lire al giorno, che non sono cosa indifferente.

Concludendo per questa parte credo di aver provato che sarebbe grave errore non aver pronta per il 1904 la nostra ferrovia, perchè non vi ha dubbio che il grande tunnel sarà pronto nel 1904 e forse prima.

In quanto all'altro argomento che cioè il tempo per noi non stringe e che la ferrovia Domodossola-Iselle possa compiersi in due anni o in tre al massimo, io in verità non posso manifestare una opinione fondata; non sono tecnico, e debbo perciò prestar fede a quello che dicono le persone tecniche le quali credono necessario questo tempo.

L'urgenza dell'opera adunque non è dubbia,

e non posso condividere il modo di ragionare dell'onor. Vacchelli il quale per venire alla opposta conclusione, da un lato vede troppo breve il termine che i tecnici dicono sufficiente, per la costruzione del grande tunnel supponendo delle difficoltà in quel lavoro; dall'altro crede eccessivo il tempo che i tecnici giudicano necessario per la nostra ferrovia, per la quale suppone che tutto debba procedera con la maggiore agevolezza.

Mancando adunque questo largo tempo disponibile innanzi a noi, ogni remora, non del tutto giustificata, non mi sembra conveniente, considerata la grande importanza dell'opera.

Per quanto concerne i sistemi di appalto e la preferenza da dare alla trattativa privata o all'asta pubblica, a quelli *à forfait* o a misura, rispetto l'opinione del senatore Vacchelli, e osservo soltanto che innanzi al Senato si trova un progetto nel quale il Governo ha creduto di scegliere uno di questi sistemi e noi dobbiamo esaminare il contratto nella forma prescelta.

Il senatore Vacchelli ha pure esaminato alcuni articoli del contratto e bisogna riconoscere che molte delle sue osservazioni sono acute ed anche vere; non v'ha dubbio che se il contratto fosse stato meglio studiato, col sottoporlo all'esame del Consiglio dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sarebbe stato più perfetto.

Ed io non posso che associarmi a lui nella raccomandazione che gli schemi dei contratti siano sempre mandati al Consiglio di Stato per l'esame.

In questo punto senza restrizione mi associo alle sue osservazioni, ma non mi associo a tutte le altre di dettaglio che egli ha fatto su questo contratto, sembrandomi talune di esse vere sottigliezze.

Non credo però di dover insistere ulteriormente su questo argomento, perchè spetta al ministro di difendere questa parte e lo farà certo meglio di me.

L'ultima parte del discorso del senatore Vacchelli riguarda la questione del prezzo. La questione del prezzo è certamente grave; il senatore Vacchelli ha affermato che il prezzo stabilito nella Convenzione è superiore al prezzo che risulta dalle deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Mi permetta il senatore Vacchelli di dirgli che questo è semplicemente un suo apprezzamento.

Al progetto primitivo furono aggiunte alcune opere complementari, quali il rivestimento della galleria e gli argini di un torrente. Queste opere furono valutate per 1,400,000 lire tenendo conto della diminuzione del 20 per cento che aveva stabilito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Però esiste al Ministero un rapporto dove è detto che se anche si volessero valutare queste opere per sole 700,000 lire, sempre la Convenzione sarebbe vantaggiosa rispetto alla migliore delle offerte degli appaltatori; ma questo è un giudizio personale che nessuno ha controllato, si tratta di una persona che per trovare forti argomenti in favore della sua tesi, ammette anche la possibilità di una così grande differenza, ma da nessun atto ufficiale, da nessun giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, risulta che il valore di queste opere complementari possa ridursi a 700,000 lire.

Mettendo adunque questo elemento nel calcolo, tenendo conto, cioè, dell'osservazione fatta senza studio e responsabilità a tutt'altro fine, è facile dire che il valore sia eccessivo.

Io credo invece che ciò non risulti.

Il prezzo stabilito nella Convenzione è di 16,650,000 lire, il quale però si riduce subito a 16,610,000, perchè 40,000 lire sono credito della Società per gli studi del progetto.

L'offerta ultima, la sola venuta dopo aggiunto le opere di rivestimento delle gallerie e quello di arginatura del torrente, è di 15,250,000 lire, cosicchè il contratto supera l'offerta di 1,360,000 lire.

Bisogna però tener conto di due cose: la prima che quell'offerta fu fatta non già quando si credeva che il pagamento si sarebbe fatto in tre anni, e non in quattro come è stabilito nella Convenzione; ma ammesso pure che di ciò avesse notizia l'offerente, sta in fatto che il pagamento dopo il voto della Camera, sarà compiuto in cinque anni.

Ciò porta ad una differenza che si calcola a circa 400,000 lire, cosicchè avremmo da sottrarre questa somma. Inoltre è da tener presente che le opere fatte dalla Società Mediterranea non rendono necessario di istituire un ufficio speciale di direzione e di sorveglianza. Ora questo ufficio è valutato al 7 e mezzo per

cento del costo delle opere, e, con tale percentuale, si avrebbe una somma enorme. Ma supponendo pure che si possa questo ufficio istituire con una spesa valutabile al 5 per cento del valore delle opere, si avrebbe già una spesa minima di 830,000 lire. Or sommando queste 830,000 lire alle 400,000 degl'interessi perduti, si ha un totale di L. 1,230,000 che vengono ad economizzarsi e che presso a poco corrisponde alla differenza in principio notata.

Ma di fronte ad una differenza così minima quali sono i corrispettivi?

Io ne dirò uno solo, ed è la maggior garanzia di avere il lavoro eseguito rapidamente e bene, e senza la possibilità di questioni gravissime che poi si riducono in danaro.

Non deve dimenticare il Senato, e non so se si tratti di uno degli attuali offerenti, ma certo si tratta di uno dei grandi appaltatori di ferrovie dello Stato, che per un'opera di 29 milioni bisognò liquidare un compenso maggiore di 13 milioni e per un'opera di 33 milioni, altro di 3 milioni. Non dimentichi questo il Senato, e rammenti che la Società Mediterranea, la quale ha fatto altre costruzioni colla stessa forma che ora si propone, non ha sollevato nessuna questione e ha eseguito degli ottimi lavori.

Sembra che questa sola garanzia, e non parlo di altre minori, come sarebbe quella della mercede degli operai, che da una grande Società saranno giustamente pagati, mentre che col sistema degli appalti, dei sub-appalti e dei cottimi, formano l'oggetto principale della speculazione e sono miseramente pagati; basta, come dicevo, la sola garanzia di allontanare il pericolo di liti, che sono per lo Stato così costose, per compensare a mille doppi il sacrificio di poche migliaia di lire, posto che questo sacrificio realmente vi sia.

Dunque esaminata attentamente la Convenzione da tutti i punti, essa presenta a mio modo di vedere, ogni garanzia perchè ottenga il suffragio favorevole del Senato.

Venendo ad altre considerazioni, il senatore Vacchelli ha fatto una osservazione che ha una certa importanza. Ha detto che il ministro chiamato in seno alla Commissione che esaminava il progetto, ha fatto intendere che se le trattative fossero state condotte da lui, sarebbero state diverse ed avrebbe ottenuto maggiori vantaggi.

Lascio su ciò la risposta al ministro, perchè sono sicuro che se egli avesse la sicurezza di farne una migliore, sarebbe venuto a dirci di respingere la Convenzione, o meglio non l'avrebbe presentata al Parlamento.

Il senatore Vacchelli, continuando in questo ordine d'idee, ha pregato il Senato di respingere la Convenzione per lasciar libertà al Governo di farne un'altra migliore.

Signori, di ciò tutti saremmo contenti, ma questo deve dirlo il solo ministro e se egli desidera questa libertà, pel primo sono pronto a votarla con tutte e due le mani.

Ma fino a che il ministro mostra il desiderio che la Convenzione sia approvata, fintantochè non sono opposte serie ragioni a quello da me addotte, sulla necessità e bontà di questa Convenzione, io ho il dovere di pregare il Senato ad approvarla e di aver fiducia, per l'argomento scabroso dei prezzi, nei ministri che l'hanno sottoscritta e negli altri due che la presentarono al Parlamento e che ne sollecitano l'approvazione.

Il senatore Vacchelli ha detto un'ultima cosa; che cioè il ministro ha fatto intendere che probabilmente, se non otteneva dalla Società qualche vantaggio, od almeno nel caso in cui la Società non avesse accettata la condizione del pagamento in cinque anni, non avrebbe sottoposto alla firma sovrana la Convenzione, anche se approvata dalla Camera dei deputati e dal Senato. Il senatore Vacchelli mostrò di dubitare che il ministro avesse questa facoltà.

Io non so quello che il ministro farà, ma so che il Re solo sanziona le leggi dello Stato e le promulga; quindi può benissimo non firmare una legge che sia stata votata dalla Camera e dal Senato. Io non discuto più oltre di questo argomento e concludo dicendo che anche agli occhi della maggioranza della Commissione, quella Convenzione non sembra perfetta in tutte le sue parti, e certo tutti avremmo preferito, per esempio, che l'articolo che riguarda le varianti fosse stato scritto secondo il desiderio manifestato dal senatore Vacchelli.

Ma la Convenzione è fatta, e non mi sembra questa nè le altre ragioni addotte, di così grave momento da venirne alla conseguenza, perchè una Convenzione che ha tanto interesse e tanta urgenza, venga ad essere respinta dal Senato.

Aggiungerò, terminando, una domanda al mi-

nistro relativa alla costruzione della stazione internazionale di Domodossola.

Questa stazione è valutata per tre milioni. Quale sistema seguirà il ministro per farla costruire? Perchè nulla è detto in questa Convenzione.

Chiedo inoltre al ministro di fornirmi un altro chiarimento. La somma iscritta annualmente nel bilancio è superiore al quinto dell'ammontare del contratto colla Mediterranea, perchè comprende la spesa presunta per altre opere, cosicchè si potrebbe pagare alla Società in quattro anni tutto il suo avere. Non ho dubbio che per quanto lo schema di legge non lo dica esplicitamente, pure lo Stato pagherà in cinque rate annuali l'ammontare di 16 milioni e 650,000 lire.

Dopo ciò non ho altro da dire.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io comincerò dall'ultima parte delle osservazioni dell'onorevole relatore il quale mi pare che molto chiaramente abbia compreso e spiegate le mie dichiarazioni.

Io dissi sino dalla prima ora che le trattative forse si potevano condurre diversamente; in questo senso, che la legge sino dal 1898 autorizzava a provvedere. Il termine per il compimento della linea da parte della Svizzera era stabilito per il 1908. Quindi vi erano otto anni di tempo. Essendovi otto anni di tempo si poteva procedere con un metodo diverso.

Qual era il metodo diverso? Questo: che invece di far fare il progetto alla Mediterranea e di trattare sopra un progetto fatto dalla medesima, il Ministero dei lavori pubblici poteva far fare un disegno d'arte proprio, dai suoi ingegneri e in base a questo trattare, sia con la Mediterranea, sia con altri. Ciò non è accaduto e noi dobbiamo procedere secondo i dati di fatto.

Quando si è concluso il contratto? Si è concluso dopo il marzo scorso. E solo nel marzo il Consiglio superiore ha dato il suo parere. Quali le ragioni? Le crisi che si succedero e tante altre diverse circostanze.

È inutile indagare quali siano i motivi per cui non si è proceduto diversamente. Certo è che l'Amministrazione ha fatto tutti gli sforzi

quando, avendo avuto il progetto della Mediterranea e il Consiglio superiore dei lavori pubblici avendo detto che si poteva ottenere il ribasso del 20 per cento, ha cercato di aprire altre trattative.

Perchè?

La storia vera è questa: perchè il Ministero dei lavori pubblici potesse moderare le domande della Società in base al parere espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha voluto vedere se avesse potuto con altri ottenere patti migliori, dietro di che è venuta la Convenzione. Ora ciò spiega nel modo più ampio e le mie dichiarazioni, e il modo corretto con cui il Ministero dei lavori pubblici ha proceduto.

Ma venendo alla Convenzione rispetto al fatto attuale, l'onorevole senatore Paternò, relatore della Commissione, ha detto chiaramente che mentre il termine del 1904 per il compimento della galleria dalla parte della Svizzera non è un termine ipotetico ma reale, e che potrebbe anche abbreviarsi; il termine per i lavori da farsi da noi è un termine relativamente breve. Altre ragioni da lui dette sono evidenti: indipendentemente dal periodo necessario per compiere i lavori c'è un periodo di preparazione, e tale periodo è, dirò così, un periodo unico, sia che si tratti di una galleria lunga, sia si tratti di una più breve.

Per fare gli impianti occorre un termine di preparazione necessario per tutti i lavori, il quale non si può abbreviare a volontà.

Alle osservazioni molto chiare del senatore Paternò io debbo aggiungere che, stante l'ubicazione della galleria che noi dobbiamo costruire, non si può attaccare il lavoro dai due lati: da una parte la roccia è così dirupata che non si può in nessun modo intraprendere alcun lavoro e bisognerà procedere da un lato solo. Vi è di più, e questo può spiegare anche le ragioni del ritardo. Nella Convenzione stipulata fra l'Italia e la Svizzera era incorso un errore di particolari nel tracciato che si è dovuto rettificare, perchè se si fosse seguito il tracciato quale era stato stabilito nella Convenzione, non si sarebbe giunti a poter allacciare la linea alla stazione di Domodossola in un punto ove il servizio di stazione avesse potuto riuscire conveniente.

Ecco perchè io dico che si sarebbe potuto

procedere diversamente, solo quando si fosse trattato dei primi termini della legge, se questi non si fossero abbreviati da parte della Svizzera e si fossero avuti gli otto anni di tempo da prima stabiliti, mentre si sono ridotti a soli quattro.

Questa è una ragione capitale perchè, quando si ha a che fare con imprese private, e vi è un termine fisso, già lo ha detto l'onor. relatore, è notorio che gli intraprenditori anche nei contratti a loro più favorevoli, sempre che possano trovare occasione di vertenza per vantaggiare i loro interessi la sollevano con grande alacrità. Posso dire sulla mia esperienza di 15 mesi passati l'altra volta al Ministero dei lavori pubblici, che io non ricordo un solo contratto il quale, pur non avendo dato luogo a nessuna vertenza, pure essendo proceduto colla maggiore regolarità, pur procacciando all'appaltatore lauti guadagni, non abbia poi dato luogo ad un *memoriale* per maggiori compensi.

Più volte l'Amministrazione ha avuto tante buone ragioni che ha finito per non dar nessun compenso. Ma non ostante che nessun compenso sia stato dato, le vertenze e le domande di compenso, nel corso delle opere e nel momento del collaudo, sono state sempre presentate.

Ora trattandosi di un lavoro relativamente piccolo, perchè la somma di 16 milioni rispetto alle grandi costruzioni ferroviarie rappresenta una somma relativamente piccola, trattandosi di un adempimento di una Convenzione internazionale, l'interesse supremo del Governo era quello di accertarsi che il contratto sarebbe stato eseguito nel termine voluto e con una linea la quale fosse stata in condizione di esercizio.

E quindi vi è un'altra considerazione che è molto grave e che deriva precisamente dalla ristrettezza del tempo. Quando la Mediterranea che costruisce, è quella che poi deve esercitare la linea, confondendosi l'esercente col costruttore, non può sorgere alcuna difficoltà nella consegna.

Nel caso diverso s'immagini invece che il costruttore, il quale deve consegnare la linea, dica: Io ho adempiuto il contratto; e l'esercente a sua volta non la riconosca in stato di consegna. Il Governo messo in mezzo a questi due e con termini assolutamente brevi, non solo

avrebbe avuto da superare le difficoltà che il lavoro fosse ultimato nel termine prescritto, ma si troverebbe da una parte e dall'altra con domande di compensi che farebbero perdere tempo.

Quindi considerate le cose non secondo le ipotesi, ma secondo il fatto, la Convenzione è convenientissima, ed i ministri che si sono succeduti l'hanno accettata, perchè l'hanno creduta la più adatta a raggiungere lo scopo che ci proponevamo.

Circa la rateazione, la Giunta generale del bilancio prima, e la Camera dei deputati poi, l'hanno voluta stabilire come un miglioramento della Convenzione.

Io ed il collega del Tesoro l'abbiamo accettata perchè l'abbiamo creduta come un miglioramento dei patti, e come facilmente accettabile dalla Società, quindi non c'era da vedere se la Convenzione doveva respingersi o no. La Mediterranea è una grande Società, che dopo il voto del Parlamento può accettare questa modifica, che pur non essendo essenziale, porta un miglioramento nel contratto di 400,000 lire.

L'onorevole Vacchelli ha poi sollevato nel principio del suo discorso una questione di massima, cioè se siano utili i contratti a prezzo fatto o a misura.

Questa è una questione pratica, e lo dichiaro anzi molto volentieri, che caso per caso e secondo l'importanza dei lavori, si può decidere di seguire l'uno o l'altro sistema.

Date quindi le condizioni di un patto internazionale, d'un termine ristretto, di una grande Società la quale ha interesse a fare i lavori bene (poichè la Mediterranea ha una garanzia reale, superiore a qualsiasi intenzione contrattuale, ed è il suo interesse perchè rappresenta centinaia di milioni di azioni), e trattandosi di un tronco che fa parte di una linea internazionale, essa è interessata ad eseguire bene i lavori, se non per l'interesse dello Stato, nell'interesse suo, perchè se la Società Mediterranea subisse una perdita, il valore delle sue azioni potrebbe incorrere in qualche diminuzione, e basta la differenza dell'uno o del due per cento sulle sue azioni, perchè si vada incontro ad una perdita di milioni.

Mi resta a dire una parola sugli ordini del giorno e sulla vessata questione delle varianti

che è stata sollevata anche alla Camera dei deputati.

Siccome io ho detto alla Camera, per l'esperienza dei contratti che si hanno al Ministero dei lavori pubblici, quell'ultimo alinea dell'articolo 6, è piuttosto una salvezza nell'interesse del Governo, perchè tutte le varianti sorgono col principio di una diminuzione di costo; ma se ad un appaltatore date modo di variare il primitivo contratto, questa variazione diventa poi causa di vertenze. Quindi, il mettere un articolo che tronchi in modo assoluto e per patto contrattuale ogni questione e stabilisca che mai le varianti possano dar luogo a maggiori compensi, non è questa una rinuncia ad un beneficio, ma è una salvezza nell'interesse dell'erario. Si dice: ma voi perchè avete accettato gli ordini del giorno della Camera? Come potreste voi ottenere miglioramenti?

Ma io non ho detto « debbo ottenere » dei miglioramenti: li otterrò se potrò ottenerli. Perchè, immaginiamo che la Mediterranea, quando comincia ad eseguire la linea potesse trovare dei metodi che possano arrecare grande risparmio, allora naturalmente sottopone questo caso al Ministero.

A questo proposito non posso poi accettare quello che dice il senatore Vacchelli, che cioè la negligenza di un segretario possa fare sì che la pratica dorma per due mesi; si tratta di cose troppo gravi. Se viene dunque la proposta variante, la quale possa giovare agli interessi della Società costruttrice e produrre un utile tale che lo Stato possa ragionevolmente domandare una riduzione, io credo che in questo caso l'Amministrazione farebbe uso delle sue facoltà. E quindi dichiaro, come ho già dichiarato alla Commissione, che quest'ordine del giorno l'ho accettato come facoltà, forse anche come incitamento, ma non mai come obbligo, perchè quest'obbligo non lo potevo e non lo potrei assumere.

Chiarite così le cose, e non partendo dal principio di un contratto astratto, ma basandoci sulle condizioni di fatto, sulle necessità che c'incalzano ad essere puntuali nei patti internazionali e di compiere la linea nelle migliori condizioni possibili, io ritengo conveniente la Convenzione, e che allo stato attuale difficilmente si potrebbe far di meglio, e se così non

fosse noi non l'avremmo accettata, perchè non abbiamo la responsabilità delle trattative.

Io prego il Senato di accettare ed approvare la Convenzione quale essa è, senza modificazioni di sorta, le quali ci farebbero perdere un tempo prezioso, e più il tempo diverrà breve, e più le condizioni per lo Stato diverrebbero onerose.

La questione è stata oggi largamente trattata dal senatore Vacchelli, alle di cui cortesie personali, sono veramente riconoscente e dal senatore Paternò relatore della Commissione. Io ho riassunto la discussione ed ho dato le spiegazioni richiestemi: non credo quindi di dovermi dilungare ancora.

Ripeto che il Senato può approvare questa Convenzione con coscienza sicura, essendo essa vantaggiosa per l'erario dello Stato. (*Approva-*

zioni).

VACCHELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VACCHELLI. Non è mia intenzione di abusare della benevolenza del Senato. Nella discussione avvenuta si sono esposte le ragioni nell'uno e nell'altro senso, ed il Senato lo terrà in quel conto che vorrà.

Ho domandato la parola per difendermi da una mezza accusa che mi parve venire dal relatore e cioè che avessi indicato nei rapporti di fatto qualche cosa di meno esatto. Io ho detto che sulle opere aggiuntive il Consiglio superiore dei lavori pubblici non si è pronunciato; e la cosa è realmente così, perchè l'idea di fare queste opere aggiuntive è venuta dopo i due voti del Consiglio superiore. Soltanto la differenza sta in questo: che l'egregio mio amico e collega, senatore Paternò, ha preso l'esposizione di questo valore di un milione e 400,000 lire, non nei voti del Consiglio superiore, ma in un altro documento firmato dagli ispettori del genio civile, e cioè in un primo rapporto che si faceva al ministro. Donde l'equivoco. Ma, ripeto, le affermazioni che in linea di fatto ho esposto al Senato, il Senato può essere sicuro, come sempre, che sono esattissime.

PATERNÒ, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PATERNÒ, *relatore*. Anche io sarò brevissimo. Naturalmente, è lungi dall'animo mio il pensiero di fare un'accusa, od una mezza accusa, od una frazione di accusa al mio carissimo

amico e collega Vacchelli, però mi si permetta che spieghi come io vedo la questione.

Premetto che l'idea del rivestire la galleria non venne dopo l'esame del Consiglio superiore, ma fu annunciata, se non erro, nel primo voto del Consiglio stesso.

La tesi sostenuta dal senatore Vacchelli fu che il prezzo fatto era superiore al prezzo che risultava dai voti del Consiglio superiore.

Io ho sostenuto che ciò non è esatto. Forse le mie parole potevano interpretarsi nel senso che io affermassi che il Consiglio superiore avesse esaminato anche il preventivo delle opere complementari; era nelle mie intenzioni affermare che i prezzi unitari stabiliti per queste opere erano gli stessi di quelli del progetto principale.

Quindi, essendo i prezzi unitari gli stessi, e facendo lo stesso ribasso del 20 per cento, il prezzo viene stabilito sulle basi fissate dal Consiglio superiore.

Invece il senatore Vacchelli questo prezzo ha creduto potersi ridurre alla metà, cosa che io non ritengo esatta, perchè un simile apprezzamento non risulta da alcun voto del Consiglio superiore, ma è soltanto sfuggito in una lettera di un funzionario del Ministero dei lavori pubblici, il quale, per portare degli argomenti in favore della sua tesi, ammetteva (come ultima ratio) anche che quel prezzo poteva ridursi a 700,000 lire.

Questo credo di aver detto e per questo penso che divergenza non ci possa essere.

SARACCO, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sento per verità che non ci sarebbe bisogno di aggiungere cosa alcuna a quelle esposte con tanta lucidità di eloquio, così dal relatore della Commissione, come dal mio collega il ministro dei lavori pubblici. Tuttavia consenta il Senato a me, antico ministro dei lavori pubblici, che ho avuto l'alto onore, e quella che reputo fortuna, di aver sottoscritto gli accordi intervenuti fra l'Italia e la Confederazione Svizzera, in forza dei quali l'Italia potrà fruire dei vantaggi che deriveranno dalla costruzione della linea del Sempione senza ve- run carico per lo Stato, e col beneficio dell'impiego di migliaia di operai nazionali, consenta a

me di aggiungere brevi considerazioni a quelle che già vennero esposte dagli oratori che mi hanno preceduto, a sostegno del presente disegno di legge. Io mi fermo molto sull'argomento del tempo.

L'onor. Vacchelli ha esposto alcune sue idee, dico idee, perchè non mi son parse suffragate da fatti ed argomenti speciali, che noi non conosciamo, per venire nella conclusione, che una galleria come quella fra Iselle e Domodossola, lunga di meno che tre chilometri, potrà essere condotta a termine in meno di tre anni.

Badi, onor. Vacchelli, ella che in questa ed in tante altre materie mi è maestro, deve distinguere galleria da galleria. Ad esempio, io ne conosco alcuna della lunghezza appena di un chilometro e mezzo per la quale è occorso un tempo assai maggiore di due o tre anni.

Quando si trovano certi ostacoli per via che la scienza non arriva a prevedere, cadono di un tratto le supposizioni che si son fatte intorno alla durata dei lavori. Nel caso presente, gli uomini del mestiere sostengono che i tre anni non bastano, e noi non siamo licenziati a pronunciare un giudizio diverso.

Ma se un solo dubbio, anche lontano, si presentasse al nostro sguardo, e dovesse poi avvenire, che l'Italia avesse dimostrato di non saper costruire pochi chilometri di strada per accedere al valico del Sempione, già ultimato, dico il vero, io ne proverei un sentimento di vergogna per il nostro paese... (*benissimo, approvazioni*)... e ciò per considerazioni a base microscopica, che non possono, malgrado le eccellenti intenzioni che le hanno ispirate, esporci al pericolo, a non dire la certezza, che per fatto nostro debba essere protratto il giorno in cui l'opera gigantesca che si sta costruendo con tanta sollecitudine, venga aperta al pubblico servizio. Avverta il Senato che in quei luoghi alpestri i lavori restano sospesi nell'inverno, cosicchè l'indugio di un sol mese cagiona la perdita di un anno di lavoro utile, e pensi ancora che la linea del Sempione sarà indubbiamente, per le sue condizioni di esercizio, quella preferita sopra ogni altra, specialmente dai *touristes* che si riverseranno in Italia.

Davanti a queste considerazioni, possiamo tranquillamente passare sopra quelle di minor conto, e vorrei sperare che anche l'onorevole Vacchelli, che ha mente così elevata, vorrà con-

cedere il voto a questo disegno di legge, il quale ci metterà in grado di poter dire ai nostri vicini, che anche noi abbiamo compiuto il nostro dovere. (*Bravo, approvazioni*).

Vengo ad un secondo punto, quello dei corrispettivi.

Io professo la maggiore stima verso l'onorevole Vacchelli, ed Egli sa, perchè niuno più di me gli ha sempre reso, ed in questo stesso momento mi compiaccio rendergli piena giustizia per la diligenza e lo zelo di cui suole dar prova per la cosa pubblica, scevro sempre da ogni privato interesse. Ma mettiamo pure per un momento, che la differenza di prezzo a danno dello Stato sia, come ha detto, di 1,400,000 lire o un milione e mezzo all'incirca. Io non lo credo, ma supponiamo che così stieno le cose. Già l'onorevole mio amico, il relatore della Commissione speciale, ha fatto osservare in primo luogo che lo Stato, in un contratto *à forfait* colla Società esercente, risparmierà le spese di direzione, di assistenza e di sorveglianza dei lavori, le quali si ridurranno ad una somma insignificante.

Ora, io non lo ricordo più bene, perchè purtroppo la memoria mi va, via via, abbandonando (*ilarità*), ma, se non erro, la media delle spese di assistenza e di direzione dei lavori, quando affidati agli appaltatori, salì negli anni passati alla ragione del 4 per cento.

È già qualche cosa, ma bisogna anche considerare che qui si tratta di lavori che si devono eseguire in condizioni alquanto difficili, che vogliono essere sorvegliati con attenta cura da gente proba, che conosca bene il suo mestiere: sempre nel caso, ben s'intende, che l'opera vada a mani di appaltatori: cosicchè la spesa sarà certamente cospicua e superiore alla consueta, vale a dire, che potrebbe anche salire al 5 per cento. Perciò lo Stato avrà un primo guadagno di 700 od 800 mila lire, che verranno risparmiate interamente, o quasi.

Aggiungete adesso le 300,000 lire che andranno perdute per la Società, ciò che il senatore Vacchelli troverà che è vero, se vorrà tirar su il conto a lire, soldi e denari, per il fatto che i pagamenti si faranno in cinque, anzichè in quattro anni, e si vedrà che la pretesa differenza nel prezzo, se pur ci fosse, si riduce a bon poca cosa. Ma vi ha dell'altro. Già il mio collega dei lavori pubblici ha fatto osser-

vare che spesso i grandi ribassi si convertono in aumenti sensibili di spesa.

L'onor. relatore, mi pare, ha già ricordato che per talune ferrovie la spesa effettiva si è più che raddoppiata in confronto delle previsioni. Io ricorderò soltanto, che per la galleria dei Giovi, sopra Genova, la spesa preavvisata, se non m'inganno, in 24 o 25 milioni, salì a 90 milioni. La galleria di Pratolino in Toscana, se ben ricordo, è costata allo Stato più di 12,000 lire a metro corrente, mentre era calcolata qualche cosa come 2000 lire a metro corrente.

Queste differenze, per le quali si sono stanziati in blocco quaranta milioni, le ha pagate lo Stato, contrariamente alle previsioni del contratto. Non accuso con ciò gli appaltatori, i quali fanno il loro mestiere, non c'è che dire; ma non senza ragione lo Stato da alcuni anni in poi ha dovuto rinunciare a questi metodi di contratti e se ne è trovato molto bene, giacchè l'Amministrazione dei lavori pubblici, che pure ha fatto contratti colle Società per tre o quattrocento milioni, non ha dovuto, che io sappia, scambiare colle medesime un solo foglio di carta bollata. Se questo sia un grande beneficio lascerò che il Senato lo dica, approvando questa convenzione.

Ma vi è un'ultima considerazione che reputo di maggior momento ancora, la quale fu già deliberata dal mio collega dei lavori pubblici.

La miglior garanzia di una buona costruzione sta in ciò che quegli che costruisce la strada la debba esercitare; ed è ciò che deve fare la Società del Mediterraneo. Possiamo pertanto tener per fermo, che nel suo stesso interesse di esercente, penserà a costruirla secondo le migliori regole dell'arte, in maniera che si presti ad un lodevole esercizio, mentre gli appaltatori hanno interesse a spendere il meno che possono, ed ultimati i lavori, cessa per essi qualunque responsabilità, se anche i progetti, in base ai quali si sono aperte le aste, fossero manchevoli.

Di più non è raro, anzi avviene generalmente, che quando una strada vien data in consegna alle Società esercenti, appare la necessità di lavori complementari non compresi in progetto, che vanno a carico dello Stato: ciò che non accade, nè può accadere nei contratti colle Società esercenti, che nel loro stesso interesse

sono impegnate a costruire con ogni diligenza, per ottenere la facilità e l'economia dell'esercizio, poichè è noto, che una strada ben costruita si esercita con risparmio notevole di spesa, in confronto alle altre, che lasciano a desiderare al riguardo della finitezza del lavoro.

Ond'è che la questione della preferenza, non vuole essere considerata semplicemente sotto questo aspetto, ma vuole essere risolta con altri criteri dei quali spetta al Governo ed al Parlamento di tenere gran conto, così da anteporre, in massima, l'offerta delle Società esercenti a quella degli appaltatori privati: tanto più che nel caso presente, la concessione vien fatta a parità, o quasi, di corrispettivo.

Io non voglio abusare dei momenti del Senato. Ho creduto mio dovere, come vecchio ministro dei lavori pubblici, che ha potuto commettere anche esso dei grandi errori, ma anche da questi errori ha dovuto trarre larghi insegnamenti, esporre al Senato le ragioni speciali dedotte da una lunga esperienza, le quali devono indurlo, nel parer mio, ad approvare la convenzione conclusa dalla precedente amministrazione colla Società delle Ferrovie del Mediterraneo.

E tornando là donde mi sono dipartito, questo mi auguro principalmente, che non avvenga all'Italia di dover meritare la rampogna di non saper fare quel poco che doveva in casa propria, con la costruzione del tronco ferroviario da Domodossola a Iselle nello stesso periodo di tempo, entro il quale si troverà ultimato il valico del Sempione, che sarà fonte di immensi vantaggi per la patria.

A questo pensi il Senato, e se anche rimanesse un lontano dubbio di troppo larghi guadagni, per la Società - ciò che non è affatto dimostrato - sappia, come suole, sollevare la mente a più alte considerazioni, e porre in salvo il decoro, e l'interesse del paese di cui Esso è sempre il più sicuro ed autorevole custode. (*Approvazioni vivissime*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

È approvata l'unita Convenzione stipulata il 23 maggio 1900 fra il Ministero dei lavori pubblici e quello del tesoro da una parte ed il Di-

rettore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall'altra, per la costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle.

N. 50 di repertorio.

Convenzione colla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la concessione della costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle.

Fra le Loro Eccellenze il commendatore avvocato Pietro Lacava, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore avvocato Paolo Bosselli, ministro del tesoro, contraenti in nome dello Stato, ed

il commendatore ingegnere Giuseppe Oliva, direttore generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, si conviene quanto appresso:

Art. 1. — È affidata alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo la costruzione della linea di strada ferrata da Domodossola ad Iselle compresa tra lo estremo dell'attuale binario tronco terminale della stazione di Domodossola e la punta dello scambio di uscita dalla stazione di Iselle all'estremo verso Briga.

Art. 2. — L'epoca di ultimazione del tronco di linea sovraccitata resta fissata per il 1° maggio 1904.

Qualora però il tronco Briga-Iselle venisse aperto prima di detta epoca, la Società del Mediterraneo si impegna ad accelerare da sua parte senza ulteriore corrispettivo oltre quello fissato dall'articolo 11 i lavori del tronco Domodossola-Iselle per modo che l'apertura del medesimo possa effettuarsi contemporaneamente all'altro Iselle-Briga.

Tutto ciò però a condizione che il Governo comunichi alla Società l'approvazione della presente Convenzione non più tardi del primo agosto 1900.

Art. 3. — La ferrovia dovrà essere eseguita in conformità ai tipi costituenti il progetto 12 marzo 1900 compilato dalla Società stessa ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici con decreto del 22 maggio 1900; nel quale progetto si contempla la costruzione della sede ferroviaria a doppio binario per le gallerie e per tutti i manufatti speciali che normali,

mentre vengono previsti pel semplice binario i rilevati e le trincee (fatta eccezione per la trincea compresa tra le progressive 0,000 e 1100 che dovrà essere costruita a due e più binari a norma del progetto stesso) nonchè la massicciata e l'armamento della via da eseguirsi con rotaie da kg. 36 a 45 al metro lineare.

Art 4. — I detti tipi di progetto che formano parte integrante del presente contratto sono i seguenti:

- a) la planimetria generale sagomata;
 - b) il profilo longitudinale;
 - c) le sezioni trasversali dal n. 12 al 941;
 - d) i tipi delle sezioni normali della strada, tanto all'esterno che in galleria e tanto per semplice che per doppio binario;
 - e) i tipi normali dei manufatti, dei muri di sostegno, dei cippi chilometrici e per capisaldi, dei parapetti in ferro;
 - f) i tipi dei fabbricati per le case di guardia e relative opere accessorie;
 - g) i tipi dei fabbricati per le stazioni di Preglia, Varzo e di Iselle e relative opere accessorie;
 - h) i tipi dei marciapiedi delle stazioni;
 - i) i tipi particolareggiati di ciascuna opera d'arte maggiore per doppio binario;
 - l) i tipi particolareggiati delle opere d'arte minori cadenti nel corpo stradale per doppio binario;
 - m) i tipi dei portali di gallerie;
 - n) i piani generali delle stazioni di Preglia, Varzo e di Iselle;
 - o) i tipi relativi ai meccanismi, chiusure, segnali ed apparecchi diversi qui appresso indicati, i quali meccanismi tutti la Società provvederà e collocherà in opera nel numero e quantità pure in appresso dichiarati.
1. Bilancie a ponte da 30 tonnellate tipo Bianco-Opepsi a rotaie continue N. 3
 2. Grue da pesi della portata di sei tonnellate » 1
 3. Sagome metalliche di controllo » 3
 4. Davanzali (tipo lombardo) per piani caricatori di testa. » 3
 5. Fermacarri formati di traversi con tavolato » 8
 6. Cancelli in ferro con colonne di ghisa:
 - della luce di m. 1.50 » 3
 - » » 6.00 » 3

7. Semafori in ferro ad un'ala d'avviso o di fermata N. 9
 8. Dischetti a due luci per galleria (tipo R. M.). » 3
 9. Apparecchi per deviazione ad angolo retto di trasmissione di manovra, di segnali compresi i legnami » 6
 10. Compensatori per trasmissioni flessibili » 3
 11. Apparecchi Scartazzi-Opezzi per spari di allarme su linea a doppio binario » 1
 12. Risuonatori a sussidio dei segnali » 4
 13. Leve di manovra (tipo P. L. M.) » 5
 14. Leve di manovra ad arganello (tipo R. M.) » 7
 15. Apparecchi per collegamento meccanico di due leve di manovra di segnali » 6
 16. Fune d'acciaio a quattro fili di millimetri 1.5 per trasmissioni di manovra di segnali Ml. 8,000
 17. Picchetti di rovere per trasmissione di segnali e sbarre manovrabili a distanza N. 310
 18. Mensole in ferro fatte con ferro a 1 per trasmissioni flessibili in gallerie e su viadotti » 100
 19. Carrucole universali semplici » 285
 20. id. doppie » 125
 21. Viti a legno per fissare le carrucole a picchetti » 1,500
 22. Scansaruote di pietra » 6
 23. Pietro d'arresto » 3
 24. Bolloncini con vite e dado per fissare le carrucole alle mensole in ferro » 450
 25. Serbatoio in lamiera di ferro a fondo sferico della capacità di 50 m. c. e relativi accessori » 1
 26. Grue idrauliche complete » 2
 27. Tubi d'unione delle grue idrauliche alle condotte di m. 0 18
 28. Tubi per condotta di acqua del diametro interno di m. 0 18
 29. Tubi di raccordo della condotta d'acqua coi tubi a valvola del diametro di m. 0 18
 30. Tubi a valvola del diametro di m. 0 18
 31. Tubi diritti a calice ed orlo per condotta del diametro di m. 0 18
- Kg.
17,400

32. Maniche di cuoio per le grue idrauliche N.	2
33. Tini per le grue idrauliche »	2
34. Interruttori di circuito elettrico su segnali »	12
35. Piastre di terra »	16
36. Ripetitori ottici »	12
37. Cancellate con colonne di granito per chiusure di stazioni, specchi di legno della luce di m. 2 »	500
Colonnate di granito »	510
38. Pile Daniell »	72
39. Parafulmini sistema Belga »	6
40. Filo di linea compresa la palificazione allo scoperto Ml.	6,500
41. Canape per gallerie compresi gli uncini di sostegno »	2,000
42. Tubi di ghisa ed in ferro per conduttura di acque potabili, meccanismi ed accessori relativi Kg.	55,000

NB. Si avverte che i meccanismi, segnali ed apparecchi per i quali mancano i relativi tipi nel progetto d'appalto dovranno essere di quelli migliori che sono adottati dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo.

Art. 5. — Resta bene inteso che le principali categorie di murature da adottarsi per i singoli lavori sono le seguenti:

1° Nelle opere di arte maggiori.

a) *Muratura di pietrame greggio scelto con malta* in conformità alle prescrizioni dell'articolo 33 del Capitolato generale tecnico allegato al presente contratto per le pile, spalle, muri d'ala e di risvolto, muri di coronamento, timpani e rinflanchi.

Nell'esecuzione di detta muratura si farà uso esclusivamente delle calce idrauliche di prima qualità provenienti dalle fornaci di Casale, di Palazzolo e di Bergamo.

L'impasto della malta sarà composto da calce e sabbia nelle proporzioni di mc. 0.40 di calce in pasta per ogni mc. di sabbia.

Nelle faccie viste la detta muratura dovrà essere fatta a corsi regolari lavorati a punta mezzana, secondo le prescrizioni dell'art. 36 del Capitolato generale tecnico;

b) *Muratura di mattoni forti comuni* della provincia di Novara con malta come sopra per i volti con le prescrizioni dell'art. 41, lettera c,

del Capitolato generale suddetto impiegando nelle faccie viste i mattoni di paramano; oppure *muratura di pietrame scalpellato* da eseguirsi con le condizioni di cui alla lettera b dell'art. 41 del Capitolato generale tecnico;

c) *Muratura di pietra da taglio* (gneis) lavorata a grana ordinaria nelle faccie viste per fascie e coronamenti d'imposta per pulvini di imposta degli archi, per cappelli sui rostri delle pile, per i pilastri e copertine di parapetti, per le mensole, piazzette di rifugio e per i banchettoni di coronamento.

Nella esecuzione di detta muratura saranno osservate le prescrizioni tutte del menzionato Capitolato generale tecnico.

2° Nelle opere d'arte minori.

d) *Muratura di pietrame greggio* come alla lettera a del numero 1 per i piedritti muri d'ala e muri andatori, pennelli e platee.

Le faccie viste di tale muratura saranno fatte a corsi irregolari.

Per detto paramento si richiamano le prescrizioni degli articoli 35 e 36 del Capitolato generale tecnico;

e) *Muratura di mattoni forti comuni* come alla lettera b del n. 1 per i volti, impiegando nelle faccie viste mattoni di paramano; oppure *muratura di pietrame digrossato* da eseguirsi colle condizioni di cui all'art. 41 del vigente Capitolato generale tecnico lettera a;

f) *Muratura di pietra da taglio* (gneis) lavorata a grana ordinaria nelle faccie viste come alla lettera c del n. 1 precedente per le copertine dei parapetti, dei muri d'ala e di risvolto.

3° Nelle gallerie.

Le gallerie verranno rivestite tutte nei piedritti e nella calotta, colle seguenti categorie di murature:

g) *Muratura di pietrame greggio scelto* come alla lettera a del n. 1 precedente per i piedritti di galleria, muri frontali, parapetti. Per le sole fronti si adatterà il paramento a corsi irregolari.

h) *Muratura di mattoni forti comuni* come alla lettera b del n. 1 per i volti ed archi rovesci; oppure *muratura di pietrame digrossato* da eseguirsi colle condizioni di cui agli

articoli 41 lettera a e 42 del capitolato generale tecnico.

i) *Muratura di pietra da taglio* (gneis) come alla lettera c del n. 1 per le armille delle fronti, pei bugnati, per le cornici di coronamento, copertine di parapetti e di muri d'ala sulle fronti delle gallerie.

4° *Nelle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento.*

l) *Muratura di pietrame* come alla lettera a del n. 1, con faccia vista a corsi irregolari ad eccezione degli archi di scarico da farsi in mattoni od in pietrame scalpellato, delle copertine e delle cornici di coronamento da farsi in pietra da taglio.

5° *Nelle fondazioni dei fabbricati.*

Muratura in pietrame come alla lettera a del n. 1 eccettuati i voltini, le tramezze di divisione, i contorni delle finestre delle cantine, le calotte delle fogne, i canaletti di scolo che dovranno essere eseguiti in muratura di mattoni forti comuni provenienti da fornaci della provincia di Novara.

Le pareti delle fogne dovranno essere intonacate con malte di cemento idraulico e le altre pareti saranno rinfazzate ed arricciate, ove occorra, con malta di calce idraulica.

6° *Sopraelevazione dei fabbricati.*

Per quanto riguarda la sopraelevazione dei fabbricati, l'esecuzione delle relative murature sarà fatta in conformità alle prescrizioni generali e speciali contenute nei cinque fascicoli allegati al presente contratto e formanti parte integrante del contratto stesso, osservando le disposizioni dei singoli articoli del capitolato generale tecnico, riflettenti le varie categorie di murature che saranno eseguite per la sopraelevazione in parola.

Art. 6. — La Società, in qualunque stadio della costruzione, potrà proporre al Ministero dei lavori pubblici, varianti d'esecuzione al progetto approvato, sulle quali il Ministero pronuncerà in via definitiva, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini

stabiliti dall'art. 2 a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta.

Queste varianti però non daranno luogo in alcun caso a variazioni nel prezzo dell'appalto.

Art. 7. — Sono a carico della Società assuntrice le espropriazioni occorrenti per la sede della ferrovia a doppio binario, delle stazioni e di tutte opere inerenti alla ferrovia, anche se fossero all'infuori della sua sede, le difese del torrente Bogna, secondo il progetto 1° maggio 1900, e la deviazione della strada nazionale in prossimità alla stazione di Iselle; la provvista e la posa completa dell'armamento, (esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento di cui al successivo articolo 8) nonché la provvista e la fornitura in opera del materiale fisso, dei meccanismi, degli impianti per la provvista d'acqua per tutta la ferrovia e le stazioni.

Restano pure, fino all'epoca del collaudo, a carico della società stessa la manutenzione dei lavori, le riparazioni dei danni di forza maggiore e tutti quei lavori di completamento e di consolidamento della ferrovia, che, sebbene non previste nel progetto approvato, occorressero, a giudizio dei collaudatori per la stabilità della ferrovia e delle singole sue parti, dipendenze ed accessori e per la regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Art. 8. — La provvista della massiciata e delle traverse, come pure la posa dell'armamento saranno a carico della Società che dovrà conformarsi nelle provviste e nell'esecuzione alle migliori norme in vigore per le linee da essa esercitate.

Il Governo provvederà gratuitamente le rotaie, gli scambi ed il minuto materiale metallico per l'armamento della linea e dei binari delle stazioni, obbligandosi a consegnare tali materiali nella stazione di Domodossola entro nove mesi dalla richiesta fatta dalla Società.

Art. 9. — Per l'innesto della nuova linea nella stazione di Domodossola e l'ampliamento della stazione stessa, l'Amministrazione governativa si riserva promuovere gli opportuni provvedimenti e di fare ulteriori trattative con la Società delle ferrovie mediterranee.

Art. 10. — Alla consegna della linea la Società dovrà mettere l'Amministrazione governativa nel pieno e libero possesso della proprietà stradale e dei diritti immobiliari acquistati od espropriati nel nome dello Stato, consegnando all'Amministrazione stessa tutti i titoli, documenti e piani relativi nelle forme stabilite dalle leggi sulle espropriazioni forzose in modo che risultino salvaguardati i diritti dei terzi sulle proprietà o diritti immobiliari suddetti.

Art. 11. — In corrispettivo degli oneri assunti colla presente Convenzione, l'Amministrazione dello Stato pagherà alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo una somma complessiva di lire sedicimilioneicentocinquantamila (16,650,000) convertita in quattro annualità di lire quattromilioneicentossantaduemilacinquecento (4,162,500) che saranno rispettivamente pagate entro il mese di luglio degli anni 1901-1902-1903-1904 senza detrazione alcuna di tasse od imposte presenti o future.

L'ultima rata non si pagherà che dietro constatazione dell'ultimazione dei lavori.

Art. 12. — Qualora la Società tardasse a dare eseguita ed armata la ferrovia in modo da essere aperta al pubblico esercizio oltre ai termini fissati dall'art. 2 della presente Convenzione, sarà soggetta alla multa di lire duemila per ogni giorno di ritardo oltre i termini stessi.

Art. 13. — Alle provviste di meccanismi e del materiale fisso occorrente alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia Domodossola-Iselle saranno applicabili le disposizioni dell'art. 21 del vigente capitolato per l'esercizio della rete Mediterranea.

Art. 14. — Per la costruzione, il consolidamento ed in generale per tutti i lavori occorrenti alla ferrovia che forma oggetto della presente Convenzione, la Società è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera rete Mediterranea in esercizio e sui tratti di nuova costruzione i materiali, attrezzi e meccanismi ed oggetti di consumo, occorrenti alla detta ferrovia, come pure gli operai e persone addetti alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Gli appaltatori pagheranno alla Società a titoli di rimborso di spese e perciò da non computarsi nei prodotti dell'esercizio, la tassa di due centesimi per chilometro percorso dalle

persone o per tonnellata chilometrica degli oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della rete Mediterranea in esercizio.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'art. 35 del contratto di esercizio della rete Mediterranea per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'art. 19 del capitolato di esercizio della rete Mediterranea.

Art. 15. — Il Ministero dei lavori pubblici farà sorvegliare la buona esecuzione delle opere secondo le disposizioni delle leggi e dei regolamenti vigenti delle strade ferrate.

La Società dovrà dare tutte le spiegazioni e le giustificazioni di cui fosse richiesta e somministrare tutti i mezzi di verifica richiesti per eseguire scandagli nelle opere d'arte e nei fabbricati ed in generale per l'esercizio del diritto di sorveglianza che allo Stato compete.

Art. 16. — L'esercizio della ferrovia che forma oggetto della presente convenzione sarà (escluso il servizio dei treni) fatto dalla Società Mediterranea ai patti del capo 6° del contratto e capitolato vigenti per la rete stessa. E sarà a suo carico il corrispettivo da pagarsi alla Società Giura-Sempione pel servizio dei treni.

Nelle trattative che dovranno aver luogo fra il Governo e la Giura-Sempione per fissare il corrispettivo sopraindicato interverrà pure la Società per le ferrovie del Mediterraneo che diventa esercente del tronco.

Art. 17. — La Società dovrà osservare, anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità ed i materiali di costruzione, tutte le disposizioni delle leggi e dei regolamenti vigenti per i lavori di conto dello Stato in quanto siano applicabili all'opera che forma oggetto della presente Convenzione e dovrà ottemperare alle vigenti leggi riguardo agli infortuni degli operai.

Il collaudo definitivo dell'opera, che sarà disposto dal Ministero un anno dopo l'ultimazione dei lavori, resta espressamente riservato, per conseguire i suoi effetti, alla approvazione da parte del Ministero stesso.

Art. 18. — La Società si sostituirà al Governo per gli eventuali accordi con l'Amministrazione del Giura-Sempione per la formazione di parte della piattaforma della stazione di Iselle con le materie di scavo della grande galleria del Sempione e per la conseguente deviazione della strada nazionale e pel taglio di roccia in prossimità al punto di allacciamento della stazione di Iselle con la linea concessa alla Compagnia del Giura-Sempione.

Art. 19. — Il Governo accorda alla Società Mediterranea la utilizzazione gratuita delle forze idrauliche sia come forza motrice che per illuminazione elettrica, come per qualunque altro uso, necessarie per la costruzione del tronco di linea Domodossola-Iselle, conformandosi alle disposizioni della legge in vigore per la concessione delle acque pubbliche e dei relativi regolamenti.

Art. 20. — Qualora sorgano controversie per la interpretazione o la esecuzione della presente Convenzione, la Società dovrà rivolgersi direttamente al ministro dei lavori pubblici al quale spetterà di decidere in proposito.

Nel caso di discrepanza fra il ministro e la Società, le controversie che fossero di competenza dell'autorità giudiziaria saranno deferite ad un giudizio di Arbitri da nominarsi di volta in volta in numero di cinque.

Le parti nomineranno due arbitri ciascuna e di accordo fra esse nomineranno il quinto che presiederà il Collegio arbitrale. In caso di mancato accordo il quinto arbitro sarà nominato dal primo presidente della Corte d'appello di Roma.

Gli arbitri pronunceranno secondo le regole di diritto; ma le parti potranno, d'accordo caso per caso, autorizzarli a pronunciare come amichevoli compositori, però nelle questioni tecniche relative alla esecuzione dei lavori, la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronunceranno come amichevoli compositori.

Art. 21. — La presente Convenzione ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni che la Società stipulerà per la costruzione della linea, saranno registrati col diritto fisso di una lira e saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 22. — La presente Convenzione non sarà definitiva né valida per la Società se non quando sarà accettata dal proprio Consiglio d'ammi-

nistrazione e per l'Amministrazione dello Stato se non dopo che sarà stata approvata per legge.

Fatto in doppio originale oggi 22 maggio 1900 in una sala del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro dei lavori pubblici
PIETRO LACAVA.

Il Ministro del tesoro
PAOLO BOSELLI.

Il Direttore Gen. delle Strade ferrate del Mediterraneo
OLIVA GIUSEPPE.

CLEMENTE MARAINI, *testimonio.*
VINCENZO NICCOLARI, *id.*

Il Segretario delegato alla stipulazione dei contratti
FILIPPO DE ROSSI.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1 con la relativa Convenzione.

Chi l'approva, voglia alzarsi.
(Approvato).

Art. 2.

Nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici sarà iscritta la spesa complessiva di lire ventun milioni trecentodiecimila (lire 21,310,000), che sarà stanziata in quote uguali di lire 4,262,000 ciascuna nei cinque esercizi finanziari 1901-902, 1902-903, 1903-904, 1904-905, 1905-906.

(Approvato).

Questo progetto di legge si voterà ora a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

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

Prego il senatore segretario Mariotti di procedere all'appello nominale.

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari di fare lo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

LEGISLATURA XXI — 1^a SESSIONE 1900 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 13 LUGLIO 1900

Quarto censimento generale della popolazione del Regno:

Votanti	78
Favorevoli	71
Contrari	7

Il Senato approva.

Retribuzione degli alunni delle cancellerie e segreterie giudiziarie:

Votanti	78
Favorevoli	70
Contrari	8

Il Senato approva.

Provvedimenti per la ferrovia di accesso al valico del Sempione da Domodossola ad Iselle:

Votanti	78
Favorevoli	62
Contrari	16

Il Senato approva.

Essendo così esaurito l'ordine del giorno i signori senatori saranno convocati a domicilio.

Saluto del Presidente.

PRESIDENTE. (*Alzandosi in piedi*):

Permettetemi, o colleghi, che, insieme ai miei vivi ringraziamenti per la cortese benevolenza con la quale mi avete aiutato in questi giorni a compiere l'onorevole ufficio di presiedere le nostre adunanze, e di far le veci del nostro illustre Presidente, che si è allontanato da noi per prestare servizi tanto importanti alla Corona ed allo Stato, permettetemi di proporvi di mandare i nostri auguri a quel manipolo di marinari e di soldati inviati in Cina per compiere la missione loro affidata di sostenere l'onore della bandiera d'Italia. (*Bene*).

E spero che, rivedendoci a novembre, potremo esser lieti dei buoni risultati che avranno ottenuto i nostri bravi soldati.

Con questo augurio vi saluto. (*Vivi applausi*).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 18 luglio 1900 (ore 17).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio del Resocouti delle sedute pubbliche.