

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 10 DICEMBRE 1880

rebbe, o stabilire per tutte queste categorie un'unica legge che regoli i consorzi, oppure applicare a questa quinta categoria le norme stabilite per la quarta. Ecco i soli schiarimenti che io domando all'onorevole relatore.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Grossi.

GROSSI. La domanda dell'onorevole Capo ha una importanza grandissima ed io non vorrei che si desse una risposta alla medesima senza averla profondamente meditata. L'onorevole Capo ha detto: ma il privato (perchè egli fa il caso della concessione d'una ferrovia al privato) a cui voi concedete una ferrovia a sistema economico, o a sezione ridotta, avrà egli il diritto di espropriare la strada provinciale? E qui bisogna che noi c'intendiamo. Colla costruzione delle strade ferrate non interamente la viabilità provinciale viene ad essere supplita; resterà sempre una specie di commercio il quale avrà bisogno delle strade provinciali; se non altro il commercio tra comuni vicini. Non è neanche impossibile il caso d'una strada ferrata traversante un territorio, che costrutta in servizio di un interesse speciale, d'un interesse, per esempio, di grandi centri, riesca dannosa al commercio locale. Ora dare al privato il diritto di espropriare beni patrimoniali di comuni, non beni di privati, ma le vie, cioè beni demaniali, di uso pubblico di cittadini, a me pare che sia tal cosa nella quale non si possa convenire.

Ammettiamo l'ipotesi d'una via provinciale che, anche dopo che una ferrovia sia costrutta, conservi la sua importanza, una strada di facile andamento, ben collocata, senza pericoli di frane ecc., vorrete voi dire che il privato avrà il diritto di espropriare tutta o parte di questa strada per impiantarvi le sue rotaie obbligando la provincia e i comuni a fare una nuova via? Ma sarebbe dare a questo privato concessionario enormi vantaggi.

E qui faccio osservare che non impugno nè contraddico al diritto di espropriare un qualche tronco limitato di strada, di trasportarne qualche altro; diritti questi che la legge sui lavori pubblici concede e che noi vediamo sovente esercitati.

Dimodochè io credo che prima di dare una risposta a ciò che dice l'onorevole Capo, bisogna pensarci bene. In quanto a me trovo che la questione è decisa implicitamente contro la possibilità che si riconosca il diritto di una totale espropriazione, di una linea provinciale o comunale per convertirla in via ferrata.

E un argomento in favore della mia tesi lo trovo che in ogni caso la legge ha voluto stabilire una specie di diritto di preferenza nelle concessioni a

province o comuni, secondo i casi; appunto perchè ha ritenuto che volendo stabilirsi strade a sezione ridotta, il meglio a fare è di rivolgersi alle province che possono stabilire col concessionario dei patti per la concessione dell'uso delle loro strade e per assicurare il traffico.

Se un privato preferisce fare a meno di rivolgersi alle province, s'intende che deve fare a meno delle strade delle medesime: deve prescindere. Farà il suo affare, ma la provincia non sarà disturbata nell'esercizio di una funzione che le viene dalla legge, quale è quella di assicurare quella viabilità che dalla legge stessa è posta a suo carico. Sarebbe voler mettere un nuovo elemento in mezzo, che potrebbe essere perturbatore.

PRESIDENTE. L'onorevole Morana ha facoltà di parlare.

MORANA. Nell'accurata relazione del mio egregio amico l'onorevole Grimaldi, ho visto sollevata una questione finanziaria di molta importanza a questo punto: trattasi cioè di sapere se, qualora la linea Benevento-Campobasso e la linea Terni-Rieti-Aquila fossero costruite dalla società delle Meridionali, la sovvenzione chilometrica...

GRIMALDI, relatore. Di questo parleremo dopo, all'articolo 8.

MORANA. Ma siccome nella relazione è precisamente a quest'articolo...

GRIMALDI, relatore. No, è all'articolo 8 della Commissione, corrispondente all'articolo 7 del progetto ministeriale.

MORANA. Allora mi riservo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sempre fedele al principio di non toccare la legge nelle sue parti essenziali, vale a dire nelle questioni di principio, credo che l'onorevole Panattoni potrebbe rinunciare ad introdurre su questo punto delle modificazioni. La procedura stabilita per la formazione dei consorzi dalla legge del 1865, secondo me, o si adotta intera, o vi si rinunzia interamente. Questo volere eliminare un articolo, e tenere gli altri, mi pare che lasci un qualche vuoto. Del resto, questa legge richiama l'articolo 43 e seguenti, locchè vuol dire quelli che saranno applicabili e non altri.

Quanto alla questione sollevata dall'onorevole Capo, e combattuta con tanto calore dall'onorevole mio amico Grossi, bisogna che confessi che non la comprendo interamente. Quando la legge stabilisce che è autorizzata la concessione, sia per decreto reale, sia con un disegno di legge da approvarsi dal Parlamento, non si fa altro che quello che si è fatto fino adesso: non è la prima strada ferrata che