

a qual punto possa essere spinta la preferenza per questa; l'altra è la questione speciale relativa al caso in discorso.

Non mi pare questo il momento di trattare così per incidenza la gravissima questione di massima, tanto più che un giorno o l'altro verrà, in cui la dovremo discutere ampiamente. Mi restringerò dunque a dire che, nei limiti del possibile, anche le istruzioni, che io do, sono di avere riguardo all'industria nazionale, e soprattutto di tenere conto delle spese effettive che l'amministrazione deve sopportare quando alloga una fornitura, una costruzione all'estero. Ci sono le spese di dogana, delle quali conviene tener conto. Ed era indubbiamente un grave errore economico quello di dare franche le locomotive ed i vagoni, che venivano dall'estero, ed invece di colpire di un dazio quelli che si costruiscono in Italia facendo così una vera *protezione a rovescio*. Ma a questo errore è stato già portato rimedio.

Poi c'è la questione della trattativa privata: e qui ci sono le leggi di contabilità, che il Governo bisogna pure che rispetti, e, quando non lo fa, la Corte dei conti glielo rammenta.

Nondimeno qualche volta il Ministero dei lavori pubblici fa — ed io stesso ne ho fatto uno — contratti a trattativa privata, spinto dall'urgente necessità. Quando l'urgenza è tale, che non ammette assolutamente alcun indugio allora, ma solamente allora, si fa il contratto a trattativa privata; fuori di questi casi, io debbo seguire la legge anche per le forniture.

Questa norma però non è eguale per tutti. Perché l'amministrazione dell'Alta Italia si regola secondo le sue norme di contabilità, che, per legge, sono rimaste vive, la Società delle Romane ha essa pure particolari norme, e finalmente anche lo Stato ha le proprie, per riguardo alle ferrovie complementari, che sono in parte diverse dalle altre.

Evidentemente il Governo deve tener conto di questo stato di cose per non mettersi a repentaglio di fare dei contratti, che poi vengano dichiarati nulli.

Quanto al caso speciale ricordato dall'onorevole Elia, ho già chieste informazioni, e appena le avrò avute sarò in grado di dargli le spiegazioni che desidera.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici.

**Giudici.** Io debbo ringraziare l'onorevole ministro della cortesia con cui ha risposto alle mie domande, e della speranza che mi ha lasciato di fare scomparire l'inconveniente da me accennato.

Ma io debbo richiamare altresì alla sua attenzione che i soldati che da Roma si recano a Milano sono costretti dalle amministrazioni ferroviarie a prendere la linea maremmana, mentre in quella di Firenze troverebbero un treno quotidiano che in ventiquattr'ore li condurrebbe fino a Milano. Ora sulla Maremma non c'è un treno omnibus che vada fino a Milano in una giornata sola; si devono impiegare tre giorni, e quindi i soldati debbono fermarsi ad Orbetello e pernottarvi, ciò che per essi è disagiata e per tutti pericoloso. Per conseguenza io vorrei pregare l'onorevole ministro di volere stabilire che i soldati che debbono recarsi a Milano, possano prendere la linea di Firenze per giungere a Milano senza interruzioni.

Ridotta a così tenui proporzioni la mia preghiera, spero che l'onorevole ministro vorrà favorevolmente accoglierla.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Garelli mi ha fatto una domanda intorno al raccordamento della strada di Mondovì con quella che porta a Savona, ed ha toccata una questione veramente grave e degna di tutta l'attenzione del Governo.

Compiendosi questa strada, ove non si facesse anche la stazione di Bastia, viaggiatori e merci sarebbero obbligati a una percorrenza di nove chilometri maggiore del necessario, e però egli domanda che il raccordamento e la stazione siano fatte sen'altro.

Io ho già dato da tempo l'ordine che si facciano gli studi per vedere se la soluzione desiderata dall'onorevole Garelli e dagli altri interessati del luogo possa venire accolta; e qualche notizia mi è già pervenuta dall'amministrazione dell'Alta Italia. Ma non è tale da potere soddisfare l'onorevole Garelli, perchè si fa osservare che per quest'opera occorrerebbe una grande spesa che si fa salire a circa un milione di lire. Io per altro non mi sono dichiarato contento di queste semplici notizie, e desidero di studiare più a fondo la questione, perchè veramente *a priori* mi pare che, trattandosi di opera che può apportare un risparmio di tempo e di spesa di esercizio non deve essere posta da parte, con una semplice osservazione di finanza.

L'Amministrazione dell'Alta Italia farebbe volentieri una proposta a cui ha già fatto allusione implicitamente l'onorevole Garelli, quella cioè di far scomparire quei nove chilometri mediante una riduzione di tariffe su quel percorso, con cui si otterrebbe finanziariamente per gli interessati lo stesso effetto che mediante il raccordo.