

LXXV.

1^a TORNATA DI VENERDÌ 10 DICEMBRE 1880

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE ABIGNENTE.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del disegno di legge per modificazioni a quella del 29 luglio 1879 — Il deputato Morana ritira un suo emendamento alla proposta del deputato Lugli — Considerazioni del ministro dei lavori pubblici, dei deputati Cavalletto ed Arbib, e del relatore Grimaldi sulla proposta del deputato Lugli — Questa è respinta, ed approvato l'articolo 4 — Sull'articolo 5 parla il deputato Morana, il ministro dei lavori pubblici ed il deputato Panattoni — Il relatore Grimaldi ritira un'aggiunta proposta all'articolo 5 — Gli articoli 5 e 6 sono approvati — Sull'articolo 7 parlano i deputati Panattoni, Capo, Di Lenna, Grossi, il ministro dei lavori pubblici ed il relatore Grimaldi — È approvato l'articolo 7 — Considerazione sull'articolo 8 del deputato Morana, che propone un ordine del giorno, di cui, dopo dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, consente a differire la discussione — Emendamenti all'articolo proposti dai deputati Sacchetti e Arbib, e considerazioni in proposito del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Buonomo domanda informazioni sulla linea Sparanise-Gaeta, le quali sono date dal ministro — L'articolo 8 con gli emendamenti dei deputati Sacchetti e Arbib è approvato insieme alla tabella A — Sull'articolo 9 parla il deputato Arbib, cui rispondono il deputato Nicotera, il ministro dei lavori pubblici ed il relatore Grimaldi — L'articolo 9 è approvato.*

La seduta è aperta alle ore 10 8 antimeridiane.

Il segretario Solidati dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879 SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per modificazioni alla legge 29 luglio 1879, sulle ferrovie complementari.

Si riprende la discussione sull'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Lugli all'articolo 3 già votato.

L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

FINZI. Nell'altra tornata in cui si discusse di questa legge, aveva avuto per un momento il proposito di rispondere all'onorevole Incagnoli, all'onorevole Morana, all'onorevole Lugli, ed all'onorevole Arbib; ma dopo avere udito il relatore onorevole Grimaldi, interprete sicuro dell'opinione della Com-

missione, la quale essendo contraria alla proposta Lugli, concorda con la mia, non mi resterebbe ora che di udire una parola, che faccia manifesto l'avviso dell'onorevole ministro.

Desidererei, insomma, in aggiunta alle dichiarazioni dell'onorevole relatore della Commissione, che l'onorevole ministro, anche con un semplice cenno, mi volesse indicare se accetta o non accetta la proposta Lugli.

Nel caso che egli dicesse di accettare quella proposta, io parlerei, altrimenti rinunzierei di buon grado alla facoltà di parlare, sicuro che il consenso del ministro e della Commissione farebbero accettare dalla Camera l'opinione che io propugno.

Quindi aspetto la risposta dell'onorevole ministro.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Non una sola, ma ne avrò parecchie da dire per ispiegare il mio pensiero.

FINZI. Naturalmente, ma perchè io abbia a parlare o no desidererei sentire l'opinione del ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Desidero vedere la proposta Lugli per poterne discorrere. Ma è in discussione ora?

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

PRESIDENTE. Appunto; è la continuazione della discussione.

FINZI. Ma oltre alla proposta Lugli c'è l'aggiunta Morana.

PRESIDENTE. L'aggiunta Morana non si trova più. Però nel verbale ce n'è il sunto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dell'aggiunta Morana credo di non avermi troppo ad occupare, perchè mi pare che egli stesso dicesse che non ci teneva e forse anche vi rinunciava.

Del resto quella è una questione più finanziaria che altro.

PRESIDENTE. Mi permetto di ricordare che l'onorevole Morana non si oppone alla proposta Lugli; ma considerando che perturberebbe i principii direttivi della legge, propone si aggiunga che i ribassi d'asta vadano a deduzione dell'intera spesa di costruzione anticipata dagli enti comunali e provinciali.

MORANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Per uno schiarimento?

MORANA. Appunto.

PRESIDENTE. Parii.

MORANA. Questa era la prima parte della mia proposta, perchè nella seconda parte si diceva che se lo Stato deve rimborsare, rimborsasse quel tanto di meno. Ora poichè mi si assicura che lo Stato già si regola così, io ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Prima di dare una risposta concreta all'onorevole Finzi, bisogna che premetta una dichiarazione; ed è questa, che io, dopo la lunga discussione che ebbe luogo intorno al bilancio dei lavori pubblici nel febbraio passato, mi sono studiato di raccogliere il pensiero della Camera per formularlo in questo disegno di legge. Da quella discussione parve a me essere risultato evidente l'universale desiderio, che si vedesse modo di rendere più sollecita l'applicazione della legge sulle ferrovie complementari, senza turbare la somma annuale dei 60 milioni. Io pertanto mi occupai di formulare una legge, la quale lasciasse intatti i principii cardinali della legge del 1879, e modificasse soltanto in alcune parti il metodo esecutivo.

Ciò premesso, vengo alla proposta Lugli. La proposta Lugli, tolta una motivazione dedotta dalla anticipazione che farà la provincia della somma totale, non è che la riproduzione di un principio che trovavasi incluso nel disegno di legge, che io originariamente ebbi l'onore di presentare alla Camera.

Io aveva inclusa la facoltà del Governo di lasciare alla provincia la costruzione delle strade specialmente d'interesse locale.

Io ho creduto buono quell'articolo, e lo credo tale ancora per le linee d'interesse locale; ma attenendomi, come dissi, alle modificazioni di metodo non ho pensato a riprodurre nulla di quei principii da me adottati originariamente, e non accettati dalla Camera.

Ciascuno comprenderà, che non era per me conveniente di ricondurre la discussione sul terreno, nel quale la Camera non aveva creduto di proseguirla.

Da ciò comprenderà la Camera che per quanto possa parermi ancora buona l'idea di lasciar per le linee di interesse locale la più ampia facoltà alle provincie, salvo naturalmente a sorvegliarne l'esecuzione, non sarò io che metterò del calore per sostenerla, ma nemmeno per farla respingere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

FINZI. Sono dispostissimo d'interpretare l'*ibis redibis non* dell'onorevole ministro prendendo isolato il *moriatur in bello*, vale a dire che egli respinge la proposta Lugli, come l'ha respinta l'onorevole Grimaldi.

Se egli non la propugna vuol dire che non l'accetta. In questo caso voglio proprio far risparmiare tempo alla Camera, tanto più che non vorrei bastonare il mare. Propugnatori della proposta qui non veggio.

L'onorevole Lugli non c'è.

L'onorevole Morana...

Voce. L'onorevole Morana c'è.

FINZI... non sostiene la sua proposta, l'onorevole Incagnoli che ha sostenuto l'onorevole Lugli, non è presente. Non avremmo dunque che una lotta inefficace coll'onorevole Arbib, il quale alla fine dei conti credeva che la proposta sia utile, ma che intanto si può pel momento lasciarla in disparte.

Rinuncio quindi ad una discussione nella quale sarei sicuro di non trovare oppositori.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Ho chiesto di parlare per dichiarare che accetto ben volentieri l'articolo, quale è proposto dall'onorevole relatore; ma che non potrei accettare la proposta dell'onorevole Lugli, tanto più dopo gli schiarimenti che a giustificarla lo stesso proponente ci ha dato. Mi riferisco quindi alle ragioni chiare, esplicite e irrefutabili addotte dall'onorevole relatore.

Questa specie di concessione sarebbe pericolosa, come ci provano molti esempi, che mi dispenso di ricordare. Prego quindi la Camera di non accettare la proposta dell'onorevole Lugli.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arbib.

ARBIB. Desidero fare una dichiarazione a nome dell'onorevole Lugli, il quale ha dovuto assentarsi da Roma per ragioni domestiche abbastanza gravi. Sono persuaso che se fosse qui presente, difenderebbe la proposta da lui fatta.

Quanto a me rinunzio ad addurre nuovi argomenti a favore di quella proposta, giacchè credo di interpretare il desiderio della Camera; affrettando quanto più è possibile la discussione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Grimaldi ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Dolente dell'assenza dell'onorevole Lugli, credo però ch'egli nella seduta passata abbia già esposte tutte le ragioni che, a suo modo di vedere, sorreggevano la sua proposta. A questa fece eco il mio amico, onorevole Morana, il quale vi aggiunse un inciso relativo alle anticipazioni. Dopo le esplicite dichiarazioni fatte nella seduta passata, che, cioè, le anticipazioni debbono essere sempre commisurate, non al costo risultante dai progetti, ma a quello risultante dalle aste; l'inciso dell'onorevole Morana non ha più luogo ed egli stesso ebbe a dichiararlo.

La proposta dell'onorevole Lugli, tolta la questione delle anticipazioni, si riduce ad una proposta nuda e semplice di dare l'appalto alle provincie della sola costruzione. Ho dimostrato, e non occorre che lo ripeta, che questa proposta si allontana dal concetto fondamentale della legge precedente; e che essa in molti casi diventerebbe pericolosa. Pertanto conchiudo, come ho conchiuso nella precedente tornata, pregando la Camera di non accettare la proposta dell'onorevole Lugli. (*Benissimo!*)

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno domandando di parlare, metto ai voti la proposta dell'onorevole Lugli.

La rileggo:

« Articolo aggiuntivo, dopo l'articolo terzo.

« Sopra domanda degli enti morali interessati, i quali offrano di anticipare senza interesse le quote spettanti al Governo, sarà fatta facoltà al medesimo di dar loro in appalto la costruzione delle linee o i tronchi delle medesime cui si riferiscono le quote di anticipazione in base alle perizie ed ai progetti, debitamente approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. »

Chi approva questo articolo aggiuntivo è pregato di alzarsi.

(Non è approvato.)

Art 4 (*corrispondente al 3 del Ministero*).

« Le sovvenzioni che il Governo è in facoltà di accordare colle concessioni di ferrovie pubbliche ai termini dell'articolo 12 della legge predetta, saranno estese a qualsivoglia sistema di costruzione delle ferrovie stesse, qualunque sia la larghezza del binario.

« Nei casi in cui il Governo lo giudichi opportuno... »

GRIMALDI, relatore. Questo inciso nel progetto nuovo non c'è. Finisce l'articolo: « Qualunque sia la larghezza del binario. »

PRESIDENTE. Sta bene.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho domandato di parlare per chiedere alla Commissione se non le dispiace di lasciare la parola *parziale*.

GRIMALDI, relatore. No; la parola *parziale* è nell'articolo 3 già votato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Allora non ho niente da dire.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti l'articolo 4.

(È approvato.)

« Art. 5. La facoltà concessa al Governo dall'articolo 18 della ripetuta legge, è estesa alle linee da costruirsi con qualsiasi sistema economico, qualunque sia la larghezza del binario.

« Il concorso a carico dello Stato è sempre (nelle proporzioni indicate nell'articolo 11 della legge predetta.

« L'esercizio delle linee, di cui al detto articolo, s'intenderà fatto a rischio e pericolo dei concessionari, esclusa così ogni qualsiasi compartecipazione dello Stato tanto negli utili quanto nei rischi e nelle spese di esercizio delle linee medesime. »

MORANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morana.

MORANA. Io sento la necessità di domandare spiegazioni su questo articolo.

Perciocchè a me sembra che coll'articolo in discussione si accordi al Ministero un'attribuzione ben diversa da quella che gli conferiva l'articolo 18 della legge antica.

Io mi sono permesso di domandare spiegazioni in via confidenziale e privata all'egregio relatore mio amico, il quale mi lasciò supporre che nell'animo dalla Commissione la portata dell'articolo 5 non avesse niente di diverso sostanzialmente da quella dell'articolo 18 dell'antica legge, giacchè si riferiva solamente alle linee della quarta categoria.

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

Io volli vedere se questo fosse il pensiero del ministro, e da una risposta che ebbi (non so se la colsi bene) mi sembrò che egli ritenesse che la facoltà oggi domandata dovesse estendersi alle linee di qualunque categoria, esclusa la quarta.

Or bene, se l'interpretazione che si dà all'articolo 5, del quale discorriamo, è quella che gli dà l'egregio relatore della Commissione, io non ho nulla da aggiungere, e pregherò solo in questo caso di chiarire meglio la dizione dell'articolo stesso, modificandolo nel senso di determinare per quali linee questa facoltà è concessa.

Se poi l'articolo 5 suona una facoltà illimitata concessa al ministro per potere appaltare ai comuni ed alle provincie tutte le linee di qualsivoglia categoria, purchè costruite con sistemi economici, in questo caso io mi opporrei, giacchè a me sembrerebbe che con questo mezzo si finirebbe indirettamente col concedere la costruzione delle linee all'industria privata, senza chiedere l'assenso della Camera. Aggiungo di più che se questo fosse vero, rientrerebbe per la finestra quello che noi poco fa abbiamo cacciato dalla porta, cioè, potendo le provincie e i comuni ricevere la concessione, essi potrebbero alla lor volta cederla ad altri, lucrandosi interamente la differenza d'asta.

Ora per non annoiare la Camera con una discussione ipotetica...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Oh! ecco: proprio ipotetica!

MORANA... mi limito a fare questa interrogazione, salvo a domandare nuovamente la facoltà di parlare per rispondere, quando le spiegazioni dell'onorevole ministro e quelle della Commissione non risponderanno ai concetti che ho espresso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. A me pare che il primo periodo dell'articolo 5 della Commissione non sia variato in nulla da quello dell'articolo del Ministero.

L'articolo del Ministero mi pare abbastanza chiaro: « La facoltà concessa al Governo dall'articolo 18 della ripetuta legge, è estesa alle linee da costruirsi con qualunque sistema economico. »

Qual'è la facoltà concessa dall'articolo 18?

È questa: « Sulla domanda dei corpi morali interessati, il Governo potrà fare per decreto reale ad essi la concessione delle linee contemplate nell'articolo 10 da essere costruite a binario ridotto. »

La sola variante dunque è quella relativa al si-

stema di binario ridotto, ma le facoltà restano quelle che sono nell'articolo 10.

MORANA. Benissimo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ho inteso di estendere questa facoltà per qualunque sistema di costruzione, perchè se domani si trovasse modo di fare il servizio, per esempio, ad aria compressa, parmi opportuno non avere impedimento per adottarlo.

MORANA. Chiedo di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Inoltre mi rimetto alle dichiarazioni fatte alla Camera, quando in febbraio si discusse sull'interpretazione da darsi all'articolo riguardo ai rischi e agli utili dell'esercizio. Ricorderà la Camera che allora si sostenne da tutti che non doveva essere nemmeno dubbio che il Governo acconsentiva al concorso di 6 decimi abbandonando completamente ogni speranza di utili nell'esercizio; e così fu detto che la limitazione dello scartamento ristretto bisognava farla sparire, altrimenti l'articolo sarebbe rimasto senza valutabile utilità.

Coll'onorevole Morana parmi adunque delegato ogni disaccordo, e verrò all'emendamento seguente della Commissione:

« Qualunque cessione da parte dei corpi morali concessionarii sarà soggetta all'approvazione governativa. »

Con questa aggiunta, mi permetta la Commissione di credere che si esce dal campo del metodo, per entrare in quello dei principii. La legge non ammette la cessione per approvazione del Governo non solo, ma non l'ha ammessa che ai termini della legge generale. Per conseguenza pregherei la Commissione di lasciar andare l'approvazione governativa, perchè l'ammetterla equivarrebbe a sopprimere l'articolo 18, confondendolo coll'articolo 17. A me pare che l'effetto dell'approvazione governativa sia questo di svincolare le provincie, lasciando il Governo davanti alle imprese.

L'articolo 295 trova sempre la sua applicazione, perchè se il Governo dà la concessione alla provincia, s'intende che la provincia, secondo la legge comunale e provinciale, potrà essere autorizzata a valersi di cessionari per contratti di appalto o di locazione, perchè l'appalto nessuno può impedirlo. Sicuramente la provincia farà costruire ed esercitare da qualche impresa la ferrovia, ma non vi è proprio bisogno per ciò di una speciale approvazione governativa.

GEIMALDI, relatore. Allora togliamo tutto l'inciso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

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

PANATTONI. È a proposito delle disposizioni contenute nel secondo paragrafo dell'articolo 5 che domandai di parlare. E già il ministro ha espresse talune delle idee di cui intendeva farmi l'interprete.

Il concetto che le concessioni fatte alle ferrovie debbano andare soggette all'approvazione governativa, a me sembra o un pleonasma o un vincolo nuovo: un vincolo nuovo, che la Commissione crea, e che il Ministero non aveva concepito. Un pleonasma perchè egli è fuori di dubbio che il Ministero, chiamato a decidere sulle domande dei corpi morali, deve anzitutto preoccuparsi del modo con cui questi possano procurarsi i mezzi adeguati all'impresa. Ora è in codeste pratiche prime che il Ministero dovrà preoccuparsi delle condizioni finanziarie dei comuni e delle provincie: è allora che comuni e provincie dovranno al Ministero indicare come e donde ritraggano mezzi dalla industria privata; come ed a chi siano per cedere le concessioni, che loro si facciano. Quindi sottoporre più tardi a un secondo esame siffatte cessioni effettuate dai corpi morali, a mio giudizio, sarebbe porre di nuovo in discussione le concessioni già decretate; sarebbe un creare ostacoli nuovi al finale adempimento dei bisogni e dei voti delle popolazioni varie della penisola.

Non fo proposte; mi limito a invitare la Commissione e il ministro a emettere dichiarazioni, che restino interpretazioni autentiche e normali, a fronte di disposizioni, che nelle incertezze in cui lasciano, preferirei di vedere soppresse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morana.

GRIMALDI, *relatore*. Se l'onorevole Morana volesse cedermi il suo turno...

MORANA. Io non ho che da fare una dichiarazione.

Dal momento che il ministro ha avuto la bontà di dichiarare quale è la significazione che egli dà all'articolo 5, cioè che le facoltà domandate non siano da applicarsi se non alle linee contemplate nell'art. 10 della legge 29 luglio 1879, a me non resta altro che prender atto della sua dichiarazione, e ringraziarlo della bontà che ha avuto di darmela.

GRIMALDI, *relatore*. La prima parte dell'articolo, come osservava il signor ministro, è perfettamente identica a quella contenuta nel progetto ministeriale. Sia nell'una che nell'altra dizione si fa richiamo all'articolo 18 della legge 29 luglio. Ora l'articolo 18 è relativo esclusivamente alle linee di quarta categoria. Quindi il Ministero e la Commissione, coerentemente alla dichiarazione fatta dal collega Morana, intendono coll'articolo 5 del progetto riferirsi solamente a quella stessa categoria,

per la quale è proposta ora una maggior larghezza nella costruzione con qualunque sistema economico.

Resta adunque eliminato il dubbio proposto dal collega Morana.

In quanto alla parte dell'articolo aggiunta dalla Commissione, essa ebbe il solo scopo di eliminare per legge quella difficoltà che già nella esecuzione si era presentata; se cioè le provincie ed i comuni concessionari ai termini della legge possano far cessioni. Ma per semplicizzare la questione, la Commissione coerente alla proposta del Ministero, che cioè le provincie ed i comuni possano fare dei subappalti seguendo le regole ordinarie prescritte dalla legge comunale e provinciale, non ha alcuna difficoltà di ritirarla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Perde la sua volta.

Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo 5.

Mi pare che la Commissione rinuoci alla seconda parte; quindi lo rileggo:

« Art. 5. La facoltà concessa al Governo dall'articolo 18 della ripetuta legge, è estesa alle linee da costruirsi con qualsiasi sistema economico, qualunque sia la larghezza del binario.

« Il concorso a carico dello Stato è sempre nelle proporzioni indicate dall'articolo 11 della legge predetta.

« L'esercizio delle linee di cui al detto articolo, si intenderà fatto a rischio e pericolo dei concessionari, esclusa così ogni qualsiasi compartecipazione dello Stato tanto negli utili che nei rischi e nelle spese di esercizio delle linee medesime. »

Metto ai voti questo articolo.

(È approvato.)

« Art. 6 (*corrispondente al 9 del Ministero*). La facoltà concessa al Governo dall'articolo 17 della legge 29 luglio 1879 è estesa alle linee contemplate nell'articolo 2 della legge medesima, ferme rimanendo le condizioni dello stesso articolo e l'obbligo di sottoporre gli atti di concessione all'approvazione del Parlamento. »

Se nessuno domanda di parlare metto ai voti quest'articolo.

(È approvato.)

« Art. 7 (*corrispondente al 6 del Ministero*). Le disposizioni della legge del 29 giugno 1873, n° 1475 (serie 2ª), sono applicabili ai consorzi che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879.

« Invece ai consorzi che si costituiscono per le ferrovie, di cui all'articolo 10 della detta legge, sono

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

applicabili le norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici. »

Sull'articolo 7 della Commissione l'onorevole Panattoni ha domandato di parlare.

PANATTONI. La Commissione e il ministro hanno avuto in animo di favorire la costituzione dei consorzi per le linee ferroviarie reclamate da interessi locali. Per ottenerle, si è richiamata in vigore la legge sulle opere pubbliche: e si è invocata, secondo si esprime il progetto della Commissione, l'applicazione delle norme stabilite negli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865. Io partecipo intieramente al concetto che la Commissione guidò nel riferirsi alla legge organica; la quale segna le condizioni di costituzione e di funzionamento di così fatti consorzi. Ma invito la Commissione a considerare come fra le richiamate disposizioni, l'articolo 48 non risponderebbe all'intuito che essa ebbe nella costituzione dei consorzi. L'articolo 48 richiama i criteri e le modalità della legge comunale e provinciale; le quali a mio avviso, se ad altri consorzi si attagliano, male risponderebbero a quelli che si raccogliessero per la costruzione di ferrovie: risolvendosi in un pericoloso impaccio allo spedito loro andamento. Talchè a rimuovere cosiffatto pericolo, che intravedo nella formula della Commissione, si applichi pure, nelle disposizioni concernenti i consorzi, la legge delle opere pubbliche, ma espressamente se ne escluda l'articolo 48 alla specialità di simili enti non applicabile. Propongo perciò che alla formula del progetto della Commissione si aggiungano le parole *eccettuate le disposizioni dell'articolo 48*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

CAPO. Avevo domandato di parlare sull'articolo 5, ma non trovandomi in quel momento presente alla Camera, mi permetto ora di rivolgere una sola preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici e agli onorevoli componenti la Commissione. Evidentemente, secondo questa disposizione il Governo ha la facoltà di concedere linee di ferrovie sia a scartamento ridotto o di 4ª categoria, sia a sezione ordinaria tanto ai corpi morali quanto ai privati. Ora, io pregherei il ministro a dirci: se il Governo invece di concedere ai corpi morali linee di ferrovia a sezione ridotta o di 4ª categoria, le concede a privati; questi privati acquistano dalla legge generale dei lavori pubblici, per il solo fatto della concessione, il diritto di espropriazione sia delle proprietà private che delle proprietà pubbliche?

In altri termini, dato per ipotesi che un privato qualsiasi ottenesse dal Governo una concessione di

ferrovia con sede propria; avrà il diritto dalla legge dei lavori pubblici, di espropriare le strade provinciali e comunali, e metter su queste strade la ferrovia?

Se dovessimo interpretare la legge generale, così come è scritta, col solo fatto del decreto di concessione, trattandosi di opere di interesse nazionale, e perciò considerate di pubblica utilità, si avrebbe il diritto alla espropriazione. Se poi dovessimo interpretare la legge attuale così come è scritta, una volta che la concessione non è fatta a corpi morali, ma a privati, senza l'intervento dei corpi morali medesimi, il diritto alla espropriazione non è espressamente sancito. Ora io desidererei di sapere l'opinione del signor ministro, come pure l'opinione del mio egregio amico l'onorevole relatore, sulla questione da me sollevata, se cioè il concessionario privato si abbia o non si abbia il diritto di espropriare le strade provinciali e comunali, per collocarvi le guide della ferrovia ottenuta senza il concorso dei corpi morali. Aspetto una risposta dalla cortesia dell'onorevole signor ministro e dall'egregio relatore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lenna.

DI LENNA. Io ho domandato di parlare semplicemente per chiedere uno schiarimento all'onorevole relatore. Qui si parla di due generi di consorzi; i consorzi della legge del 1873 per le ferrovie di seconda e terza categoria, e le disposizioni generali stabilite dalla legge del 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici per le ferrovie di quarta categoria. Ma noi con questa legge abbiamo anche una quinta categoria.

GRIMALDI, relatore. Non c'è la quinta.

DI LENNA. Un momento. Nell'articolo 12...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. No c'è più.

DI LENNA. Perdonino: nell'articolo 12 non è nominata, ma c'è questa categoria. L'articolo 12 stabilisce delle ferrovie che si possono concedere a provincie e comuni ed anche a privati, a norma della legge del 1873, mediante un sussidio annuo al massimo di mille lire; e questa per me è una quinta categoria perchè è un'altra categoria di ferrovie sussidiate meno della quarta.

Ora, se noi stiamo alla legge 1873, a questa quinta categoria, che io mi ostino a chiamare così, si dovrebbero applicare le norme stabilite da detta legge, non è vero? Dunque abbiamo questo fatto: per la seconda e terza categoria, i consorzi sono regolati dalla legge 1873; per la quarta categoria, i consorzi sono regolati dalla legge generale sui lavori pubblici; per la quinta categoria, i consorzi sono regolati dalla legge 1873. A me pare che bisogne-

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

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

si eseguisce per concessione; sinora, anzi, il maggior numero di strade ferrate è stato costruito per concessione. Quanto alle strade provinciali o comunali, i capitolati annessi alle convenzioni ne regolano sempre l'uso o l'espropriazione, molto più quando il comune o la provincia sono in certo modo concedenti di conserva collo Stato.

Non so se esprimo bene il mio pensiero. Non vedo perchè tra queste concessioni e le precedenti vi possa essere diversità rispetto agli obblighi e diritti del concessionario. Quando poi i concessionari sono le provincie ed i comuni, la questione sotto questo aspetto perde ogni importanza.

Non credo quindi che dobbiamo soffermarci ad introdurre modificazioni speciali a questo riguardo, almeno se ho ben compreso la questione sollevata dall'onorevole Capo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

CAPO. Dalla risposta dell'onorevole signor ministro, mi accorgo di non aver avuto la fortuna di spiegarmi chiaramente. La legge del 1873 dava la facoltà al Governo di far delle concessioni di ferrovie, da potersi costruire anche sulle strade provinciali e comunali. La legge del 1879...

Voci. Quale?

CAPO. Quella sulle costruzioni delle ferrovie.

Voci. No! no!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Neanche per sogno.

CAPO. È possibile che io m'inganni, ma le ferrovie a scartamento ridotto, le ferrovie economiche possono, per la legge 1879, essere messe anche sulle strade provinciali e comunali. Ora faccio quest'ipotesi: il Governo, nel concedere ad un privato la costruzione d'una ferrovia a sezione ridotta, con questo decreto di concessione dà diritto ai privati di espropriare una parte o la totalità delle strade provinciali o comunali per stabilirvi la ferrovia? Ecco la domanda che faccio. A norma degli articoli 225 e 227, mi pare, della legge sui lavori pubblici, la ferrovia essendo d'interesse nazionale, dia per se stessa il diritto d'ottenere il decreto d'espropriazione per causa d'utilità pubblica. Ora domando se pel solo fatto del decreto di concessione di una ferrovia di quarta categoria, il concessionario avrà il diritto di espropriare la strada provinciale o comunale, nel caso che la provincia non voglia concedere la strada stessa per una ragione qualsiasi. E badi la Camera, io non discuto nè emetto la mia opinione, anzi dichiaro di accomodarmi fin da ora all'opinione che il signor ministro e l'egregio relatore saranno per emettere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Credo che l'onorevole Capo pone una questione che non ha ragione

di essere. Non bisogna dimenticare che questa è una legge, per così dire, di società tra il Governo e la provincia. Per conseguenza ogni atto di concessione determinerà tutto quello che s'intende di concedere. Se la provincia consentirà a cedere la sua strada sarà detto nel capitolato di concessione.

CAPO. Non sempre.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma come non sempre? Tutti gli atti di concessione regolano ciò. Se l'onorevole Capo parla in genere del diritto di espropriazione, gli ripeto che accadrà per le concessioni nuove, quello che è sempre accaduto in fatto di concessioni.

Quanto alle strade esistenti trattandosi degli enti stessi che danno la concessione, è evidente che nel capitolato si dirà se la strada si ceda in proprietà od in uso. Nè più nè meno che questo, perchè altrimenti le provincie avrebbero diritto di fare opposizioni non solo come ente espropriando, ma altresì come compartecipi alle spese di costruzione, come comproprietarie; ed io credo che il loro *veto* avrebbe un valore assoluto in questi casi.

PRESIDENTE. L'onorevole Panattoni ha facoltà di parlare.

PANATTONI. Deploro la opposizione incontrata. Proponendo che si eliminasse dal progetto un qualunque rifacimento all'articolo 48, io non ho inteso frangere il nesso delle norme legali ordinarie per la costituzione dei consorzi.

L'onorevole ministro si persuada che la soppressione non lascierebbe dietro a sè alcun vuoto. All'opposto, sopprimendolo, si eviterebbe un pleonasma: mentre le provincie sono le necessarie rappresentanti di questi consorzi; ne hanno la presidenza e le facoltà moderatrici. Nè d'altra parte, qui ove sono i delegati dei comuni è a parlare di consigli di amministrazione, o di assemblee generali quali nel controverso articolo si contemplano. Ora mantenere l'applicabilità di tali disposizioni sarebbe un attribuire a chi è parte del consorzio, un potere al disopra degli altri membri del consorzio stesso; sarebbe offendere quell'equa distribuzione di facoltà che debbono avere gli enti riuniti in consorzio. Io mi auguro perciò che non trarrà ostacolo la mia proposta; siccome quella che, senza turbare la economia della legge generale, varrà ad agevolare il più ampio funzionamento dei consorzi che si vogliono istituiti.

Auguro che, non ostante la reluttanza del ministro, la Commissione acconsentirà che si elimini l'eventuale applicabilità di disposizioni; le quali non varrebbero che a creare difficoltà allo scopo cui mira la legge.

GRIMALDI, relatore. Domando di parlare.

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

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Diversi oratori hanno mosso dei dubbi su questo articolo che è relativo alla materia dei consorzi. L'onorevole Panattoni dapprima, domanda che, applicando alle linee di 4ª categoria gli articoli 43 e seguenti della legge generale sulle opere pubbliche, venga eliminato l'articolo 48, il quale, secondo la sua opinione, può essere distaccato dalle altre disposizioni che informano la materia dei consorzi.

Mi permetto di ricordare a lui e alla Camera che in materia di consorzi, noi abbiamo due metodi: l'uno generale, prescritto dalla legge sulle opere pubbliche, circa le strade; l'altro, speciale, prescritto dalla legge del 1873. Tra l'uno e l'altro non passa che una sola grave differenza: nella legge del 1865, il consorzio comincia con una funzione coattiva, poichè, basta che un comune solo richiegga la riunione di tutti gli altri comuni interessati, perchè il consorzio possa aver luogo, nel caso sia riconosciuto necessario ed utile, anche contro la volontà di tutti gli altri; la legge del 1873, invece, stabilisce un consorzio puramente volontario, puramente facoltativo, il quale ha bisogno della adesione di tutti gli enti interessati alla costruzione della ferrovia.

Vi è una seconda differenza in riguardo alla forma come si svolgono l'una e l'altra specie di consorzio. La Commissione precedente ha creduto di applicare alle linee di 4ª categoria la legge del 1865; alle linee di 2ª e 3ª, la legge del 1873. Quale fu il concetto che informò la Commissione nel determinare questa distinzione? Fu semplice. Nelle linee di 2ª e 3ª categoria sono in iscena le provincie; sono esse le obbligate verso lo Stato; sono esse che possono avere la concessione; i comuni non entrano per nulla. Solamente le provincie possono sui comuni stessi ottenere la rivalsa della loro quota sino alla concorrenza del terzo.

Essendo dunque le provincie in scena, era naturale applicare la legge del 1873. Ma per le linee di quarta categoria la legge del 1879 parla anche dei comuni, ed obbliga il Governo a costruirle quando le provincie, od i comuni, isolatamente, o riuniti in consorzio, domandino la costruzione, e dimostrino di possedere i mezzi pel concorso alla relativa spesa.

Siccome dunque i comuni hanno interesse, e basta un solo comune per poter domandare il consorzio; era naturale che non si poteva più applicare la legge del 1873, e che si doveva ricorrere alla legge generale.

Ora, poichè la dizione delle due disposizioni della

vecchia legge presentava una certa antinomia, lo devolvemento il ministro ha proposto che il dubbio venga eliminato, restando fermo però il principio adottato dalla Camera nella legge precedente.

Ora, fermo ciò, l'uno o l'altro dei due sistemi può essere adottato; ma scelto uno di essi, deve-essere adottato nella sua integrità.

La proposta del mio amico Panattoni tenderebbe a scindere dalla legge del 1865 l'articolo 48, che è essenzialissimo. Mi perdoni l'onorevole Panattoni, si può discutere se si debba o no applicare questo sistema; ma non si può discutere se, applicandolo, si debba scinderne una parte essenziale.

L'articolo 48 dice:

« Le rispettive attribuzioni e le deliberazioni dell'assemblea generale o del Consiglio d'amministrazione del consorzio, sono regolate e rese esecutorie nei modi e colle formalità prescritte per i Consigli e le Giunte comunali. »

Se voi toglieste quest'articolo 48, rimarrebbe sempre il dubbio da chi queste deliberazioni dell'Assemblea debbono essere rese esecutive.

Ma non si ferma qui l'articolo 48; esso ha la seconda parte che dice:

« Per gravi motivi interessanti la economia o l'ordinamento generale del consorzio, può la Deputazione provinciale sospendere la esecuzione delle deliberazioni prese dalla Deputazione o Consiglio di amministrazione del consorzio, deferendole all'esame dell'Assemblea generale. »

Questa seconda parte tende a creare due guarentigie per il consorzio; l'una della Deputazione provinciale, la quale è un corpo elettivo, che esercita la sua tutela sul consorzio; l'altra della necessità di ricorrere all'assemblea generale.

Ora, se togliete tale disposizione, non vengono a mancare al consorzio queste garanzie che la legge stabilisce? La Commissione esaminò se convenisse alle linee di 4ª categoria applicare la legge generale del 1865, o quella speciale del 1873. E poichè per le ragioni che ho avuto l'onore di esporre, colla legge del 1879 si è intesa la necessità di applicare alle linee di 4ª categoria la legge del 1865; mi pare che non possa questa essere fatta a brani, e applicarla in parte e non in tutto; mentre l'applicazione di una sola parte renderebbe monca la costituzione dei consorzi, e creerebbe delle difficoltà che la legge, come è, tende perfettamente ad eliminare.

Una seconda osservazione viene fatta dall'onorevole Di Lenna, che merita una speciale risposta.

Perchè, domandava l'egregio collega Di Lenna, nella legge vecchia, e nella nuova, non si fa parola affatto della categoria 5ª, cioè delle ferrovie d'inte-

resse locale, che possono esser fatte con lieve sovvenzione non maggiore di lire 1000 a chilometro?

La mia risposta è semplicissima e spero che lo convincerà appieno.

Nelle linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria la via normale è la costruzione a carico dello Stato; in quelle di 5ª categoria, per servirmi della sua espressione, non vi può essere costruzione, ma solo concessione, e quindi non può esser questione di consorzi. Fino a tanto che costruisce il Governo, può una provincia, un comune volere la costruzione e un altro non volerla; d'onde la necessità di determinare i mezzi come unire tutti questi enti interessati all'opera ferroviaria. Ma con la legge attuale, in quanto alle linee di 5ª categoria, non vi può essere che l'adesione del Governo ad una preventiva domanda degli enti interessati, riuniti volontariamente in consorzio. Però, potrebbe l'egregio collega-soggiungere: ma se più provincie e più comuni interessati ad una linea che può essere costruita con la mite sovvenzione di lire 1000 a chilometro, si troveranno fra loro discordi, e taluni vorranno la concessione e taluni altri no; allora non sarebbe il caso del consorzio? Ma no, io francamente rispondo. La domanda di concessione esprime la volontà determinata di tutti gli enti; senza di che la concessione non ha luogo, e l'articolo di legge resta perfettamente inattuabile. Per le linee di quinta categoria si è presa per modello la legge del 1873.

Ora nella legge del 1873, è vero che erano prescritte delle norme speciali per i consorzi: però quella legge non faceva altro che ratificare una condizione di fatto, quella relativa alle provincie venete, le quali appunto si sono riunite fra di loro volontariamente, hanno fatto domanda al Governo di concessione, e l'hanno ottenuta alla base della legge del 1873. Mi pare quindi che per le linee di quinta categoria non occorra alcuna disposizione speciale.

Ultima osservazione è quella fatta dall'onorevole Capo. Come osservava il ministro, veramente quella osservazione non troverebbe posto nella legge attuale; inquantochè è una disposizione generale che nulla ha che fare colle ferrovie che possono essere concesse o costruite colla legge attuale. In ogni modo, come ha risposto l'onorevole ministro, mi permetto di rispondere anche io. La cosa proposta dall'onorevole Capo, come osservava il ministro, non è molto facile a verificarsi; perchè difatti non solo l'assenso del Governo, ma anche delle provincie, interviene ordinariamente nelle concessioni. Però può verificarsi il caso che la concessione venga domandata ed accordata ad un privato. Allora la difficoltà presentata dall'onorevole Capo è gravissima. Un privato concessionario di una ferrovia, la quale,

per effetto della concessione, è dichiarata opera di pubblica utilità, può, per questo fatto, espropriare le strade provinciali e comunali? Nella legge non è detto che un privato debba avere la concessione assolutamente col concorso della provincia; ma egli può ottenere dal Governo la concessione indipendentemente dalla stessa.

Ora la difficoltà dell'onorevole Capo è eliminata dal testo espresso della legge sulle opere pubbliche che determina quali siano i diritti accordati ai concessionari di una ferrovia pubblica.

L'articolo 225 dice:

« Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. In cosiffatta applicazione si intenderanno far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi colle siepi, muri od altre chiusure stabili qualunque, comprese le loro distanze legali dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi per i trasporti dei corsi d'acqua o di pubbliche o private comunicazioni, e per stabilimenti di vie d'accesso, e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni o per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile destinata all'esercizio od alla comunicazione delle dette ferrovie. »

Poi l'articolo 227 soggiunge:

« Chi costruisce una ferrovia pubblica ha il diritto non solo di occupare preventivamente le proprietà private o pubbliche necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessori, dichiarati all'articolo 225, ma anche mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarre i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali od oggetti qualunque, per stabilirvi dei magazzini od officine, per praticarvi dei passaggi provvisori, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti, e per aprirvi dei canali di diversione delle acque private o pubbliche, che coll'eseguimento delle opere recassero difficoltà od impedimento.

Ora evidentemente, il solo fatto della concessione conferisce al concessionario il diritto di espropriare.

Ma che cosa ha diritto di espropriare? Le proprietà private e pubbliche. Ma le strade sono demaniali: non sono proprietà private, nè pubbliche; sono soltanto di uso pubblico.

Dunque il privato che ha una concessione senza che la provincia o il comune intervengano e nulla ne sappiano; non può, in disprezzo dell'una o del-

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

l'altro, occupare la strada comunale o provinciale, ed interrompere le comunicazioni.

A questi casi è relativo l'articolo 229, così concepito:

« Chi costruisce una strada ferrata pubblica, ha obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di stabilità e sicurezza a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private, che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte, ecc. »

Mi pare che con questa dichiarazione, e con queste limitazioni, anche il dubbio dell'onorevole Capo sia eliminato, e che quindi con sicura coscienza possa essere votato l'articolo 7. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grossi.

GROSSI. Dopo la dichiarazione del relatore relativamente alle osservazioni dell'onorevole Capo, io credo di non dover trattenermi più a lungo la Camera, e rinunzio alla facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

PANATTONI. La mia proposta tendeva a eliminare disposizioni, che non applicabili ai consorzi per costruzioni ferroviarie, sarebbero in questa legge o un pleonasma, o una occasione di pericolose interpetrazioni.

Però, dinnanzi alla insistente repulsa del ministro e della Commissione, dichiaro di ritirare la mia proposta; deplorando che questa non sia l'unica menda da cui apparirà viziata la legge.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando di parlare, metto ai voti l'articolo 7. Lo rileggo:

« Le disposizioni della legge del 29 giugno 1873, n° 1475 (serie 2^a), sono applicabili ai consorzi che si costituiscono per le linee comprese nelle tabelle annesse alla legge 29 luglio 1879.

« Invece ai consorzi che si costituiscono per le ferrovie, di cui all'articolo 10 della detta legge, sono applicabili le norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici. »

MORANA. Quale articolo?

GRIMALDI, relatore. L'articolo 7 della Commissione che corrisponde al 6 del Ministero.

PRESIDENTE. Chi lo approva si alzi.

(È approvato.)

MORANA. Io mi era riservato di parlare sull'articolo 8 della Commissione.

PRESIDENTE. E va bene; viene appresso.

Articolo 8 identico all'articolo 7 del progetto ministeriale. Qui vi sono due articoli 8.

Il Ministero quando accettò la discussione sul progetto del Ministero si riservò l'articolo 8 per discuterlo sopra.

GRIMALDI, relatore. Che diventerebbe 9.

PRESIDENTE. Dunque leggo l'articolo 8:

« Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a), è approvata l'unita tabella *A* pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

« Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, dopo la promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

« Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse o delle quali potrà esser fatta la concessione ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta. »

Ora viene la tabella.

GRIMALDI, relatore. Anche la tabella deve essere votata. (*Vedi in fine del resoconto la tabella A approvata.*)

PRESIDENTE. Ora spetta di parlare all'onorevole Morana.

MORANA. Sono in dovere di sollevare davanti alla Camera una importantissima questione finanziaria, che cade opportuna sullo stanziamento per la linea Terni-Rieti-Aquila, sotto il n° 4.

Nell'accurata relazione del mio egregio amico Grimaldi, ho visto discussa la questione istessa, la quale si riferisce all'avanzo che si verificherebbe qualora le linee Terni-Rieti-Aquila e Benevento-Campobasso, fossero costruite dalla società delle ferrovie meridionali.

Nella relazione (pagina 12, seconda colonna), si legge che il ministro delle finanze, che con mio rincrescimento non vedo oggi al suo posto, ha dichiarato alla Commissione, che secondo il suo concetto qualora la spesa delle due linee da me accennate non fosse da incontrarsi dallo Stato, queste somme dovevano andare in economia, e su di esse si dovevano pagare le garanzie chilometriche alla società stessa, essendo stato deciso dalla Camera che per le costruzioni ferroviarie non si dovessero oltrepassare 60 milioni all'anno. La Commissione accettava questo concetto; anzi dal modo col quale l'egregio relatore si esprime sembra che egli avesse ritenuto essere questo altresì il concetto della prima Commissione che studiò e riferì su questa legge.

Ora io debbo in primo luogo dichiarare quale fu il concetto della prima Commissione che riferì sulla legge delle ferrovie. Devo inoltre esaminare se sia giusto, oppur no, quanto il ministro delle finanze pretende.

Finalmente debbo concludere domandando di dare una esatta interpretazione alla legge, e chia-

riarla meglio con un nuovo articolo o con un ordine del giorno nella discussione che stiamo per fare, qualora ciò fosse necessario.

Comincio dal pensiero della Commissione. Io ebbi l'onore di far parte di quella Commissione, ne fui anzi relatore; posso dichiarare quindi (senza tema di essere smentito dai miei colleghi di allora) che la condizione della esecuzione delle linee Benevento-Campobasso e Terni-Rieti-Aquila, fosse tutt'affatto subordinata, perciocchè in fatto speravamo e credevamo che la società delle Meridionali l'avrebbe intrapresa. E se malgrado ciò credevamo che dovesse stanziarsi in bilancio la somma di 60 milioni per la costruzione delle suddette due linee, ciò si fece per premunirci contro ogni eventualità. Di fatti siccome poteva eventualmente avvenire che le linee non si facessero, così fu creduto savio consiglio di interessarci anche dei dettagli di quelle due linee e di stanziare la somma nel complesso delle spese a farsi nei 21 anni, cioè nel miliardo e 200 milioni.

Da questo pensiero facilmente può desumersi quale poteva essere la volontà della Commissione d'allora. Essa credeva che nel caso in cui le due linee sarebbero state costruite dalla società delle Meridionali, le somme a queste due linee attribuite dalla legge del 29 luglio 1879 avessero dovuto fare detrazione dalle ultime quote delle annualità, non dalle prime. Viene oggi l'onorevole ministro, e pretende di togliere queste quote nelle annualità, in cui sono iscritte per mandarle ad economia. Io dico che ciò non è giusto, poichè non è conforme, nè alla legalità, nè alla volontà della Camera.

Diffatti, da che cosa dipendono le due concessioni? Le due concessioni, della linea Terni-Rieti-Aquila, e della linea Benevento-Campobasso, dipendono da una legge anteriore.

Se le società fossero state più fedeli all'adempimento dei propri doveri, o i Governi, che si sono succeduti, fossero stati più energici nell'obbligare le società all'adempimento degli obblighi, che avevano verso lo Stato contratti, evidentemente lo Stato troverebbe a bilancio attualmente la iscrizione passiva della garanzia di quelle due linee. Ora, solo perchè quelle due società non adempirono ai loro doveri, muta l'essenza della cosa, muta la posizione giuridica fra i contraenti? Io non lo credo. Io credo che il giorno, in cui la società adempirà al suo dovere, il Governo sarà obbligato ad adempiere al proprio, non in forza della legge del 1879, bensì della legge, a cui le concessioni anteriori si riferiscono. Quindi io non credo che il Governo abbia il diritto di pretendere che le garanzie chilometriche delle predette due linee si detraggono dai 60 milioni annuali conceduti esclusivamente per costru-

zioni di ferrovie, e non per sovvenzioni chilometriche.

E qui cade in acconcio di osservare che precisamente la interpretazione data dall'onorevole ministro delle finanze, a cui credo che s'associ l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed anche l'onorevole Commissione, con mio sommo rincrescimento, turba il concetto di quella legge, la quale è una legge di costruzione. I 60 milioni debbono impiegarsi in opere ferroviarie; debbono impiegarsi per fare strade ed aprirle al commercio.

Nè quella legge comporta nella sua natura che dalla somma destinata per costruzioni si tolga una rendita perpetua o quasi; poichè tale sarebbe una sovvenzione chilometrica, e che si paghi menomando il diritto di tutti coloro che hanno legittimamente davanti a sè aperto l'adito ad aver costrutta la strada cui aspirano.

Dunque non credo che la sovvenzione chilometrica possa togliersi dall'annualità di 60 milioni, e credo che ancor meno si possa ciò fare nel caso presente. Vedete, signori, il grave sconcio che ne succederebbe.

Abbiamo letto testè una tabella, nella quale sono specificati gli stanziamenti di ciascuna delle linee che appartengono alla prima categoria. In essa vediamo che per le due linee Terni-Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento, sono stanziati in complesso 500,000 lire pel 1880; pel 1881, 1 milione; pel 1882, 3 milioni; pel 1883, 4 milioni; pel 1884, 5 milioni; pel 1885, 6 milioni; pel 1886, 6 milioni; pel 1887, 6 milioni; pel 1888, 6 milioni; pel 1889, 5 milioni; pel 1890, 5 milioni; pel 1891, 4 milioni; pel 1892, 3 milioni; pel 1893, 1,500,000 lire.

Ora, vedendo questi stanziamenti fatti in 13 anni, debbo credere che per la costruzione di queste due linee occorrono 13 anni; dunque la sovvenzione chilometrica che sarebbe devoluta alla società e che dovrebbe togliersi dai 60 milioni, principierebbe a decorrere il 14° anno, se è vero che la sovvenzione cominci dal giorno del collaudo e dell'apertura della strada all'esercizio. E poichè potrebbe oppormisi che l'apertura all'esercizio può farsi in vari periodi di tempo, io taglio la questione a metà e dico compensatamente la sovvenzione potrà ritenersi come cominciata al 7° anno.

Ora, se la teoria degli egregi ministri delle finanze e dei lavori pubblici fosse vera, e se dovesse applicarsi, cosa avverrebbe? Avverrebbe necessariamente che da qui al 7° anno, tutte le economie a farsi andrebbero in cumulo nelle casse del tesoro aspettando la fine del 7° anno per incominciare il pagamento delle sovvenzioni.

È egli questo il modo di affrettare la costruzione

delle opere? Io non lo credo; penso invece che il modo di affrettarla, sia quello di dare all'articolo della legge l'interpretazione che ad esso già dava la prima Commissione, vale a dire che si dovrebbe detrarre la spesa (quando della Campobasso-Benevento e della Terni-Rieti-Aquila non si dovesse parlare), si dovrebbe, dico, detrarre la spesa dall'intera somma e non da quella degli anni in cui la quota è stanziata, e come tale dovrebbe necessariamente defalcarsi dallo stanziamento del 21° anno; cioè dagli ultimi 60 milioni che possono benissimo comprendere i 56 milioni, qual è il costo totale di queste due linee.

Ma quantunque a me sembri chiarissimo quello che si presenta alla mia mente, quantunque io creda che la Camera darà facilmente alla legge questa interpretazione benigna che facilita i lavori ogni anno per tre milioni circa; quantunque ritenga che anche il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe guardare di buon occhio la mozione che io proporrò alla Camera; pure per confortare l'animo di tutti e per dissipare, in qualche maniera, le nebbie che hanno potuto preoccupare l'animo del ministro delle finanze (è, replico, con dolore che devo parlare meno favorevolmente di lui quando egli non è presente), a me corre l'obbligo di leggere l'ultimo comma dell'articolo 27 della legge 27 luglio 1879, che chiarisce, a mio credere, tutti questi concetti, e obbliga il Governo a impiegare le somme che può risparmiare sui 60 milioni di stanziamento annuale, in altri lavori per cui, per avventura, non sarebbe stata sufficiente la somma stanziata. Diffatti, in quell'articolo si parla del riparto delle somme e poi si dice: « quelle somme che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere, nell'anno stesso, assegnate alle altre categorie, salvo le debite reintegrazioni degli anni seguenti. »

Dunque, se il Governo non può spendere i danari della Campobasso-Benevento e della Terni-Rieti-Aquila negli anni in cui è fissato il loro reparto, il suo dovere, a mio credere, è di spendere questi milioni in altrettante opere, o della stessa categoria, o di categorie inferiori, salvo a reintegrarsi la spesa totale negli anni successivi, cioè a dire al 21° anno. Io credo che, dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici è tutto intento a veder migliorata questa legge (egli ci dice che le facoltà che domanda gli servono per veder procedere più celere-mente la esecuzione dei lavori verso il loro termine), credo che egli vorrà accettare la mia mozione la quale non serve che a sempre più affrettare il compimento dei lavori, cosa che egli e noi tutti desideriamo. Io credo che la Camera non vorrà defraudare di 3 milioni all'anno (che tanti sono i dispo-

nibili, essendo già cominciati i lavori delle due linee in disamina dalla società delle Meridionali), non vorrà, dico, defraudare le altre linee di questo vantaggio di 3 milioni che potranno essere spesi con utile della nazione, e soddisfacendo il desiderio di tutti.

Quindi io mi permetto di proporre alla deliberazione della Camera il seguente ordine del giorno, del quale do lettura:

« Qualora le linee Terni-Rieti-Aquila e Benevento-Campobasso venissero costruite dalla società delle meridionali, l'importo di codeste linee, compreso nella legge 29 luglio 1879, dovrà detrarsi non già dalle annualità in cui le quote di tali linee sono comprese, bensì sulla annualità finale, ossia nel 21° anno. »

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Risponderò molto brevemente all'onorevole mio amico Morana, colla speranza di mettermi d'accordo senz'altro.

Egli teme, che la società delle meridionali eseguisca le linee, e che per questo fatto la somma corrispondente, che è iscritta nelle tabelle, sparisca dalle tabelle medesime.

Or bene, io prego l'onorevole Morana di considerare che intanto la legge approva queste somme nella loro ripartizione, avendole la legge generale approvate come fondo, e perciò per cancellarle ci vorrà un'altra disposizione legislativa.

MORANA. Vanno in decadenza.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi lasci finire.

Egli è evidente che dal momento che una linea, per la quale è iscritta una somma, non si eseguisce, quella somma resta in economia. Questa è la conseguenza finale.

Ma intanto la disposizione che egli ha letta dell'articolo 32 non è variata; quello che egli vuole colla sua mozione, l'ottiene coll'applicazione dell'articolo 32.

MORANA. Il 27.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Va bene, il 27.

Che cosa dice esso?

« Quelle somme che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere nell'anno stesso assegnate alle altre categorie, salvo la debita reintegrazione negli anni seguenti. »

Ora, finchè non si depenna per legge dalle tabelle la somma delle linee Benevento-Campobasso, Campobasso-Teroli ed Aquila-Rieti, è evidente che il Ministero può valersi di questa somma. Però per debito di lealtà devo dichiarare che questo non accadrebbe se le Meridionali eseguissero direttamente

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

la costruzione delle linee, imperocchè allora, quantunque la lettera della legge comporti lo storno, non sarebbe però lecito ad un ministro di ignorare lo spirito vero della legge medesima. E lo spirito fu quello di scrivere le somme corrispondenti alla costruzione per il solo caso, che non si adempia dalle Meridionali agli obblighi ad esse derivanti dalle leggi precedenti.

Per interpretare diversamente credo che vi sia bisogno di una disposizione legislativa.

MORANA. Non domando questo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Riepilogo. Fino a tanto che le linee in questione non sono costruite, le somme restano sempre a disposizione del Ministero, perchè potrebbe anche accadere che la società delle Meridionali cominciasse la costruzione e non la finisse, in tal caso occorrono i mezzi di provvedere all'*ex officio*.

Finchè le somme sono iscritte nelle tabelle, è ad esse applicabile in tutto od in parte la disposizione citata dall'articolo 27 della legge del 1879. A costruzione finita le somme cadrebbero in economia senza una contraria disposizione legislativa.

L'onorevole Morana teme un'altra conseguenza, quella, che le somme distribuite in 7 o 8 anni restino inoperose per altrettanto tempo, finchè le linee sieno aperte all'esercizio.

Qui bisogna che dia una spiegazione.

Se le linee le costruiamo noi, le facciamo nel numero di anni stabilito in tabella; ma se le costruisce la società, essa se ne sbriga in 4 o 5 anni, secondo gli obblighi assunti, molto più che è nell'interesse suo di far presto.

Concludendo, io propongo alla Camera, e con essa all'onorevole Morana, un temperamento, che spero vorrà accettare: lasciar correre l'approvazione della tabella, perchè qui non si tratta di togliere, ma di lasciare le somme come sono.

Siccome coll'articolo in discussione il Governo prende impegno di presentare un disegno di legge per la ripartizione generale delle somme da assegnarsi nelle singole linee di seconda e di terza categoria, così potrà in quella occasione provvedersi a che la presente questione sia liquidata. In quella occasione il Governo potrà essere meglio in grado di proporre l'uso che stimerà di fare delle somme in discorso, sia depennandole, sia adoperandole in aggiunta a quelle delle altre linee.

A me pare con ciò ottenuto l'effetto propostosi dall'onorevole Morana, nulla essendo pregiudicato in contrario alle idee da lui espresse coll'approvazione della tabella.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morana.

MORANA. Io risponderò due sole parole a quanto ha detto l'onorevole ministro.

Per rettificare il mio pensiero, supposto che non mi fossi spiegato chiaramente, dirò che non intendo e non intendeva proporre, almeno per ora, che le somme non erogate per le linee Terni-Rieti-Aquila e Benevento-Campobasso fossero spese in favore di altre opere.

Io non voleva menomamente defraudare l'erario di 60 milioni circa, e mi limitavo solamente a proporre che tale economia ricadesse a suo vantaggio nel 21° anno. Così essendo per questa parte io posso dichiararmi d'accordo col ministro, e posso consentire che la questione della reintegrazione sia trattata nell'epoca designata dal ministro dei lavori pubblici.

Del resto, io consento pienamente con lui, quando egli dice, che se la linea non venisse fatta, o venisse lasciata a metà, dovrebbe lo Stato continuare l'opera, perchè le due linee sono comprese nella legge 29 luglio 1879. Ma a ripristinare le cose come oggi sono, parve a me si potesse sempre provvedere, rimettendo al posto attuale lo stanziamento che momentaneamente sarebbe erogato in favore di altre linee. Per altro io accetto pienamente tutto quello che il ministro ha detto, dal momento che si stabilisce che da qui al nuovo bilancio sarà definita la questione colla società, che si saprà se essa intraprenderà o no i lavori. Io consento dunque a rimettere la discussione di tale questione a quell'epoca, nella intelligenza però che malgrado tutto quello che è stato scritto in questa relazione, non s'intenda pregiudicata nè in un senso, nè nell'altro.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Morana ritira la sua aggiunta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, *relatore*. Una volta che ha ritirata la sua proposta l'onorevole Morana, e il ministro ha dichiarato che questa questione è riserbata, la Commissione anche riserva tutte le sue idee in proposito. La questione è abbastanza grave, e richiederebbe anche l'intervento del ministro delle finanze, che vi è più direttamente interessato. Ma resta inteso che non è pregiudicata la soluzione della vertenza, in modo alcuno, nè con questa, nè colla precedente legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti...

SACCHETTI. Chiedo di parlare.]

BUONOMO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti.

SACCHETTI. A me pare che quest'articolo contenga alcune parole le quali si potrebbero sopprimere senza il menomo inconveniente. Diffatti nel secondo

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

paragrafo di questo articolo io leggo la seguente disposizione: « Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, dopo la promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale, ecc. » Ora questo inciso, *dopo la promulgazione della presente legge*, mi sembra che legislativamente non abbia alcun significato. Infatti è chiaro che l'articolo non potrebbe essere applicato prima della promulgazione di questa legge. L'onorevole ministro potrebbe bensì, anche domani, presentare queste nove tabelle di riparto, ma allora questa presentazione sarebbe fatta per sua iniziativa, e non già in applicazione di un articolo di legge, se questa legge non fosse stata ancora promulgata.

Io credo che sarebbe opportuno di sostituire a questa indicazione così generica e vaga una indicazione precisa, un termine di tempo entro il quale il Ministero prenderebbe l'impegno di presentare queste tabelle di riparto. Io ho veduto che la Commissione si è preoccupata di tale questione; ed accettando il concetto che ha mosso l'onorevole ministro a presentare la tabella A relativa alle ferrovie di prima categoria, essa ha riconosciuto che sarebbe stato opportuno di risolvere in pari tempo anche le altre questioni relative alle ferrovie di seconda e di terza categoria.

Io quindi rivolgerei questa domanda all'onorevole ministro; egli ha già risposto alla Commissione che non avrebbe potuto presentare immediatamente questa tabella che io gli chiedo; però se egli potrebbe fin d'ora indicare un termine entro il quale egli possa presentare queste tabelle.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Lo ho già dichiarato tre volte.

SACCHETTI. Io riconosco la difficoltà della presentazione di queste tabelle; però se l'onorevole ministro non crede di poterle presentare ora, nè di poterle presentare entro un dato termine determinato, io dichiaro anticipatamente di accettare la sua dichiarazione, perchè sono il primo a riconoscere la difficoltà di stabilire dei termini; perciò a questo riguardo se l'onorevole ministro non può presentarle in questo termine, mi pare che in questo caso sarebbe meglio sopprimere quest'inciso: *dopo la promulgazione della presente legge*, il quale inciso, a mio parere, non ha alcun significato legislativo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se l'egregio mio amico Sacchetti fosse stato presente a tutta la discussione relativa a questo argomento, si sarebbe risparmiata la sua domanda.

L'onorevole Fortunato fece precisamente la stessa

domanda in altra seduta rispetto alle intenzioni del Governo, per la presentazione delle altre tabelle.

Io dichiarai che non solo era disposto a presentarle prima del bilancio preventivo del 1882, ma anche prima del bilancio definitivo del 1881.

Io ho già fatto questa dichiarazione, non mi resta che di ripeterla; sono prontissimo a presentare il progetto di queste tabelle, e se non l'ho fatto prima, ne ho anche dichiarato le ragioni. In primo luogo se avessi voluto aggiungere le tabelle delle altre due categorie a questo progetto, non avrei avuto una base sicura per poterle compilare, perchè altro è distribuire i fondi senza contare sopra alcuna facilitazione, altro è distribuirli secondo le facilitazioni specialmente dell'articolo 8 da me proposto. In secondo luogo dissi chiaramente che se avessi aggiunto le due tabelle si sarebbero impiegati altri due mesi almeno a discutere la legge, perchè quando vi sono di mezzo 50 o 60 linee, delle quali una comincia nel 1882 e l'altra nel 1885, è naturale che molti si levino per domandare spiegazioni e variazioni.

Io mi limitai invece alla tabella della prima categoria, perchè difficilmente potevano sorgere opposizioni sovr'essa. Ad ogni modo le altre saranno presentate sollecitamente. Anzi non ho difficoltà, se l'egregio mio amico Sacchetti insiste, di accettare anche un termine fisso, per esempio, di sei mesi. Ma bisognerebbe sapere quando la legge sarà approvata...

SACCHETTI. Sei mesi dopo la promulgazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Va bene, sei mesi dopo la promulgazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonomo.

BUONOMO. Mi permetto di rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Poichè in questo articolo si accenna alle proposte che l'onorevole ministro dovrà venire a fare al Parlamento per le linee di 2ª e 3ª categoria, io desidererei di conoscere se il Ministero ha creduto d'intraprendere studi per la linea Sparanise-Gaeta.

So che si è già avanzata una somma per gli studi della Roma-Terracina, ma ricordo che queste due linee Roma-Terracina e Sparanise-Gaeta diedero luogo ad un concetto più largo, cioè Napoli-Gaeta-Roma.

Resta all'onorevole ministro di voler giudicare se quei due tronchi avranno bisogno di congiungersi ovvero se quei due tronchi dovranno coordinarsi ad una linea diversa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma questo è interamente fuori della legge che discutiamo.

BUONOMO. Intendo dire che è di un'importanza

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

speciale tanto il tronco Sparanise-Gaeta, quanto lo è il tronco Roma-Terracina perchè ambedue sono coordinati ad una linea d'importanza molto maggiore.

Domando quindi all'onorevole ministro se egli ha creduto incominciare gli studi per potere a tempo opportuno presentare le tabelle anche per queste linee.

Dopo la risposta, di cui mi sarà cortese l'onorevole signor ministro, mi regolerò.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Veramente la questione che solleva l'onorevole Buonomo, non so che relazione abbia con la discussione del presente disegno di legge. Non mi pare che possa averne alcuna.

BUONOMO. È una interrogazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma se si comincia a discutere sugli studi che si fanno sopra tutte le linee, mentre l'attenzione nostra non deve essere attratta che dalle proposte relative a modificazioni della legge fondamentale, non la finiremo più.

Ad ogni modo mi dispiace dover ripetere all'onorevole Buonomo che di questa questione ho già parlato alla Camera pochi giorni fa.

Parlò l'onorevole Di San Donato su questo argomento nella discussione del bilancio; ed io risposi, che non aveva avuto modo di fare gli studi per la linea Roma-Napoli, non avendo avuto un soldo da poter disporre, tanto che aveva chiesto alla Commissione generale del bilancio di provvedere, come fu fatto per simili occorrenze, nel venturo anno.

Quanto ai due tronchi speciali Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, si fanno gli studi della linea da Velletri a Terracina, perchè la provincia ha deliberato, a termini dell'articolo 6, di concorrere alla costruzione aggiungendo un decimo giusta l'articolo 15. Non si è fatto questo per la Gaeta-Sparanise, per la semplice ragione che questo fatto non si è verificato ancora da parte delle provincie interessate. Appena le provincie sieno in regola con la disposizione della legge, il Governo comincerà gli studi. Se no, no; altrimenti bisognerebbe studiare tutte le linee dei 20 anni. L'ho scritto chiaramente in una circolare fino dall'agosto 1879.

Ad ogni modo, se l'onorevole Buonomo si riferisce semplicemente alla linea da Roma a Napoli, ho già dichiarato, discutendo il bilancio, che si intraprenderanno gli studi nell'anno venturo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti.

SACCHETTI. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha fornito, e sono dolente se per

due minuti ho prolungato la discussione di questa legge. Avendo trovato questa indicazione, ho creduto bene stabilire, o almeno chiedere che fosse stabilito un termine entro cui l'articolo dovesse andare in esecuzione.

L'onorevole ministro ha dichiarato di non aver difficoltà che a queste parole: « dopo la promulgazione della presente legge » si sostituiscano queste altre: « entro il termine di sei mesi dalla promulgazione della presente legge. » Io accetto ben volentieri questo emendamento e ringrazio l'onorevole ministro di averlo proposto.

PRESIDENTE. Può parlare l'onorevole Buonomo per fare una dichiarazione.

BUONOMO. Io sapeva bene, onorevole ministro, che l'altro giorno, rispondendo all'onorevole duca Di San Donato, ella aveva detto come gli studi della linea Napoli-Gaeta-Roma non potevano esser fatti. Io ho nominata questa linea intera per concetto subordinato; ma mi permetteva d'interrogare sopra una linea la quale oggi, per legge, è tutta a sè; vale a dire la linea Sparanise-Gaeta. Questa era la mia determinata interrogazione senza che vi fosse bisogno di richiamare se avevo o no inteso le parole dell'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ha che fare con questo disegno di legge!

BUONOMO. Dirò poi che in quanto al tronco Sparanise-Gaeta la provincia di Terra di Lavoro ha pur essa detto al Ministero di esser pronta a fare tutto quello che le viene per obbligo di legge. Solo per questo io domandava se, una volta che la provincia si era offerta agli obblighi di legge, il Ministero aveva creduto di occuparsi di questa linea. Il Ministero mi pare che per ora non abbia potuto, non so per qual ragione, occuparsene. Per lo meno interesse l'onorevole ministro di non trascurare questa linea, che mentre è di terza categoria, può far parte di una linea molto e molto più importante. Ecco quello che io diceva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi dispiace, onorevole Buonomo; mi pareva di essermi spiegato chiarissimamente anche su questa cosa, quantunque, ripeto, sia estranea all'argomento che trattiamo. Ho detto che il Governo si occupa di tutte le linee che sono messe nelle singole tabelle, appena la provincia abbia deliberato secondo gli obblighi suoi.

BUONOMO. L'ha fatto?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ha fatto che cosa? Ha deliberato di concorrere. Ma è per legge che deve concorrere. Bisogna che dica, se vuole aggiungere uno, due, tre decimi per acquistare un di-

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

ritto di precedenza; altrimenti conviene che aspetti, perchè contemporaneamente non si possono intraprendere tutte le linee.

BUONOMO. Ringrazio di questo che mi potrà servire appunto per ricordo alla provincia.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito l'articolo 7:

« Per gli effetti degli articoli 26, 27 e 32 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), è approvata l'unita tabella A pel riparto delle somme da assegnarsi annualmente a ciascuna delle linee della prima categoria.

« Il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento, entro sei mesi dopo la promulgazione della presente legge, le tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria per tutto il tempo fissato dalla legge predetta.

« Il detto riparto non avrà però effetto per le linee concesse o delle quali potrà esser fatta la concessione ai termini degli articoli 12, 17 e 18 della legge predetta. »

Vogliono che rilegga la tabella A?

Molte voci. No! no!

GRIMALDI, relatore. Però diventa articolo 8, non 7.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo dunque a partito l'articolo 8, che sarebbe il 7 del progetto ministeriale, colla tabella e colla variazione *entro sei mesi dopo*, ecc.

GRIMALDI, relatore. Entro sei mesi, sarebbe l'emendamento dell'onorevole Sacchetti?

PRESIDENTE. Precisamente.

GRIMALDI, relatore. Sta bene.

PRESIDENTE. Dunque chi approva quest'articolo 8 sorge.

(È approvato.)

Ora viene l'articolo 8 ministeriale, che diventa articolo 9. Vegga la Camera se vuole intraprenderne la discussione a quest'ora.

Molte voci. Sì! sì! Andiamo avanti!

PRESIDENTE. E va bene.

Dunque articolo 9:

« È data facoltà all'amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle imprese di eseguire i lavori delle ferrovie comprese nella ripetuta legge, senza pagamento di interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

« È egualmente fatta facoltà all'amministrazione per le linee i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882, di provvedere colle medesime condizioni allo intraprendimento dei lavori con anticipazione anche di un triennio. »

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Arbib, che è il primo iscritto.

ARBIB. Nella tornata del 2 marzo di quest'anno, discutendo il bilancio dei lavori pubblici, precisamente al capitolo delle costruzioni ferroviarie, ebbi l'onore di richiamare l'attenzione della Camera sopra un singolare fenomeno che presentava l'applicazione della legge 29 luglio 1879; feci cioè osservare che v'era una grande sproporzione, una grande differenza tra gli stanziamenti prelevati per le costruzioni in corso o deliberati per le linee di prima categoria, e gli stanziamenti disponibili per le linee di seconda e terza categoria e per le linee sussidiarie.

In quella congiuntura feci notare che mentre per le linee della prima categoria, stando solo al primo quinquennio, si prelevavano 130 milioni per 1153 chilometri, non rimanevano disponibili durante lo stesso periodo di tempo che 70 milioni per 4836 chilometri, ripartiti in un gran numero di linee. Conchiusi pregando l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler esaminare se non vi fosse modo di correggere in qualche guisa questa grande sproporzione nella distribuzione dei sussidi alle ferrovie, prelevando fin d'ora con una qualsiasi operazione finanziaria o con quel congegno che l'onorevole ministro avesse creduto di dover adottare, una parte degli stanziamenti riservati agli ultimi anni per distribuirli con maggiore larghezza nei primi cinque del ventennio.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendomi nella tornata del 4 marzo, ebbe per la mia proposta parole di vera cortesia, e di ciò nuovamente lo ringrazio. Egli disse che l'osservazione da me fatta era, per adoperare il suo vocabolo, giustissima, ma che « egli non poteva deliberare in merito della medesima senza prima consultare il suo collega l'onorevole ministro delle finanze. » Aggiunse che « egli riteneva opportuno, ove ciò potesse farsi, affrettare quanto era possibile la costruzione delle nuove ferrovie. » A queste parole dell'onorevole ministro, confesso il vero, accolsi nell'animo una vera speranza. Pensai che, siccome in quel momento agitavasi una discussione finanziaria del più grande momento, l'onorevole ministro dei lavori pubblici non credeva opportuno assumere allora impegni o far dichiarazioni che potessero in qualche guisa riverberarsi sulla questione del macinato; ma poichè l'onorevole ministro aveva ripetutamente detto che si riservava di fare nuove proposte al Parlamento, sperai che, superata la discussione finanziaria che in allora teneva sospesi gli animi e preoccupava grandemente il Gabinetto, una proposta che in qualche modo corrispondesse a quella

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

da me accennata, per la più sollecita costruzione delle ferrovie, sarebbe stata dall'onorevole Baccharini e dal suo collega il ministro delle finanze presentata alla Camera.

Or bene, l'articolo 9 che ci sta dinanzi, dico la verità, è stato per me un vero disinganno. Io riconosco ben volentieri che con quest'articolo l'onorevole ministro dei lavori pubblici cerca di prendere qualche temperamento onde diminuire in parte le molte e gravi ed insistenti difficoltà che lo circondano; ma mi permetta di dirgli che se sono dispostissimo a riconoscere da parte sua un grande zelo ed una grande buona volontà, trovo però che questo provvedimento è assolutamente insufficiente, e che bisogna risolversi a fare un passo più arditto, a fare uno sforzo maggiore, a corrispondere con maggiore energia alle insistenti domande delle popolazioni.

Io prevedo già l'obbiezione che mi potrà fare l'onorevole ministro dei lavori pubblici: in fin de' conti, egli forse mi dirà, voi domandate uno stanziamento maggiore. O sotto una forma o sotto l'altra, volete che per le ferrovie si spenda, specialmente nei primi anni, più di quello che è ora consentito dalla legge; questa vostra domanda non possiamo accoglierla perchè ci va di mezzo la condizione finanziaria dello Stato, la economia generale del bilancio.

Ma, onorevole ministro, io credo che rispetto a questa condizione finanziaria dobbiamo trovare la maniera d'intenderci, ossia non dobbiamo lasciarci più sgomentare da pericoli che in realtà, almeno a mio avviso, non esistono. Se anche per una migliore esecuzione della legge sulle costruzioni ferroviarie, se per dare un maggiore impulso, una spinta maggiore alle costruzioni, si dovesse andare incontro a qualche maggiore spesa, io sono persuaso, e per il mio paese ne sono felicissimo, che le condizioni finanziarie dello Stato non ne sarebbero danneggiate tanto da doverci arrestare, da doverci impedire di prendere quei provvedimenti che sono richiesti da necessità urgentissime e da bisogni reali delle popolazioni. Noi abbiamo, a questo proposito, delle tradizioni e dei precedenti ai quali siamo legati e che non vale certo la pena di abbandonare. In fin dei conti, noi abbiamo costruito ferrovie importantissime, abbiamo intrapreso opere gigantesche, anche quando le condizioni finanziarie nostre erano davvero minacciose e terribili. Credete voi che sia stato un male, o, non è egli vero, piuttosto, che se le condizioni finanziarie d'oggi sono migliori, lo sono appunto perchè abbiamo avuto il coraggio di fare quelle opere pubbliche che hanno dato un grande sviluppo alle nostre forze economiche e per effetto delle quali la nostra produzione agricola e quasi rad-

doppiata? Per la qual cosa, persuaso come sono che è necessario ed utile insieme, affrettare quanto più è possibile le costruzioni ferroviarie, e tenuto conto che le linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria, ripartite su tutta la superficie del regno, mirano a soddisfare bisogni urgentissimi di popolazioni che aspettano da lunghi anni; io vorrei, se potessi farlo, infondere nel ministro dei lavori pubblici un poco più di coraggio...

Voci. Ne ha fin troppo!

ARBIB... e vorrei che egli venisse a domandarci qualche mezzo più efficace, per dare alle costruzioni ferroviarie una spinta maggiore, un impulso più vigoroso.

Io prego l'onorevole ministro di considerare un momento che con l'articolo 7 ha preso un impegno ben grave. Egli si è impegnato a presentare alla Camera le tabelle del riparto annuo delle somme disponibili per le linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria. Ora vegga, onorevole ministro, vegga di non essere obbligato a porre sotto gli occhi della Camera un documento da cui apparisca che, malgrado la sua buona volontà, malgrado il suo zelo, il suo ardore, le popolazioni, non soddisfatte nei loro bisogni, non secondate nelle loro aspirazioni, debbano esclamare scontentate: onorevole ministro, voi non fate quello di cui abbisognamo, voi non ci aiutete nel nostro principale e più ardente desiderio, non promuovete insieme col nostro il vero interesse del paese.

Aspetterò dall'onorevole ministro una risposta, e mi auguro che sia tale, da poter infondere nell'animo nostro la speranza che ben presto, grazie a nuovi provvedimenti, potrà esser raggiunto l'intento supremo di affrettare risolutamente e quanto più si può le costruzioni ferroviarie, segnatamente quelle delle linee di 2ª e 3ª categoria.

NICOTERA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Non tema la Camera che io voglia trattenere a quest'ora, con un lungo discorso. Farò una sola osservazione a ciò che ha detto l'onorevole Arbib.

La vera difficoltà, per la quale i lavori si ritardano, onorevole Arbib, non è quella di fondi che mancano; è un'altra; la vera difficoltà è creata dalla diffidenza. Il Parlamento italiano quando discute e vota queste leggi importanti, le discute e le vota sempre con la preoccupazione della diffidenza. Diciamo la parola vera.

Se il ministro dei lavori pubblici avesse le mani libere, e potesse fare delle concessioni all'industria privata, le somme che sono stanziare in bilancio, ritenga l'onorevole Arbib, ci metterebbero in condi-

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

zione di avere, almeno sei o sette anni prima del tempo stabilito, le ferrovie. Ed è per questa semplice ragione che io sostengo l'articolo 8 del ministro, ed anzi lo vorrei allargato; ma siccome l'ottimo può essere nemico del buono, così, se la Commissione, come spero, animata dalle migliori intenzioni, vorrà ammettere la proposta del ministro, io me ne contento. Se poi la Commissione si ostinasse a non consentire l'articolo 8, allora, dovendosi discutere, io mi riservo il diritto di allargarlo quanto più è possibile, per dar modo al ministro dei lavori pubblici di affrettare i lavori.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sono contento che l'onorevole Arbib non abbia fatto una proposta concreta, imperocchè così potremo procedere sollecitamente; e dico procedere sollecitamente in quanto che ho la speranza, potrei dire la certezza, d'essermi potuto intendere sul merito, dell'articolo 8, coll'egregia Commissione, od almeno colla maggioranza della Commissione medesima.

L'onorevole Arbib dice al ministro dei lavori pubblici che abbia coraggio: ma, onorevole Arbib, il ministro piglia coraggio in proporzione di quanto gliene infondono le deliberazioni della Camera, in proporzione dell'aiuto del Parlamento. È inutile avere del coraggio per fare delle proposte, che poi trovino opposizione ad essere accettate.

L'onorevole Arbib darebbe delle facoltà molto maggiori di quelle stabilite dall'articolo 8, poichè egli stesso ha detto che queste facoltà le trova insufficienti.

Ebbene l'articolo 8 ha fatto terrore a molti dei nostri colleghi, che poi, esaminatolo meglio, si saranno persuasi, che non aveva la portata che poteva temersi.

Per tranquillità dell'onorevole Arbib devo dichiarargli che non ho dimenticato le parole indirizzate a lui in febbraio: ma è appunto perchè i progetti di legge non li fa uno solo, quando la questione finanziaria vi è connessa, che il Governo non ha creduto di poter entrare per ora nell'ordine di modificazioni desiderate dall'onorevole Arbib. E la ragione l'ho già detta, che cioè questo progetto di legge riguarda soltanto modificazioni di metodo, mentre il mettere in campo la questione di aumentare l'annua somma di 60 milioni avrebbe condotto a toccare sostanzialmente la legge del 1879.

Ora, dovendo presentarsi un progetto di legge per la distribuzione dei fondi relativi alle tabelle della seconda e terza categoria, il Governo potrà anche esaminare se convenga di provvedere alla utilizzazione degli 86 milioni che rimarrebbero dispo-

nibili, nel caso quasi certo in cui la società delle Meridionali, secondo i suoi vecchi obblighi, costruisse le tre strade Termoli-Campobasso, Campobasso-Benevento e Rieti-Aquila: con quella somma qualche cosa si potrebbe fare nel senso che desidera l'onorevole Arbib.

Quindi io domando all'onorevole Arbib, come ho domandato all'onorevole Morana, di aver pazienza ed aspettare la presentazione di quel progetto di legge; perchè se anche il Governo non lo presentasse in modo conforme ai di lui desiderii, egli potrà allora esporre più largamente di quello che gli sia possibile fare oggi il suo ordine di idee.

Voci. La chiusura!

VACHELLI. Domando di parlare contro la chiusura.

GRIMALDI, relatore. Se permettono, il relatore dovrebbe dare qualche spiegazione.

PRESIDENTE. Ella non è iscritto, onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Sono ai suoi ordini, signor presidente; ma forse potrei evitare successivi discorsi facendo una dichiarazione, che credo possa contentare tutti.

PRESIDENTE. Sono iscritti l'onorevole Taiani e l'onorevole Vacchelli.

GRIMALDI, relatore. Non tolgo a nessuno il diritto di parlare, faccio soltanto una dichiarazione.

L'onorevole ministro ha detto di avere la certezza che questo articolo venga oramai accettato dalla maggioranza della Commissione; e ciò è verissimo.

Io, nella relazione, ho espresso tutti i dubbi sulle conseguenze della disposizione ministeriale. In ogni modo, la ragione vera e precisa che mi determina a recedere dalla mia opposizione, è quella appunto detta dall'onorevole Nicotera nelle ultime sue parole. Io sono franco e chiaro e dico nettamente il mio pensiero. Io ho diffidenza, lo confesso francamente. Semprechè si domandi di dare facoltà molto larghe al potere esecutivo, mi si presentano non poche difficoltà, non pochi dubbi, qualunque sia l'uomo che è al potere. Non faccio questioni di nomi. A me piace, che tutto venga alla Camera; e fui ben lieto che la Camera, nella precedente legge, sulla proposta della Commissione, avesse votato che tutte le concessioni debbano essere controllate e approvate dal Parlamento. Ora ho temuto che con qualche proposta, come quella che faceva l'onorevole Nicotera, l'articolo avesse potuto avere una larghezza maggiore di quella che vi aveva voluto dare il ministro. Sicchè, pur mantenendo i timori manifestati nella relazione, fra due mali scelgo il minore; respingo qualunque larghezza; e accetto la proposta ministeriale. (*Benissimo!*)

NICOTERA. E io ho ottenuto il mio scopo.

Voci. Ai voti! ai voti!

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

VACCHELLI. Domando di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Non essendo presente, l'onorevole Colaianni perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vacchelli. Avrebbe dovuto parlare il relatore prima.

VACCHELLI. Signori, rappresentando io quella che ora è minoranza della Commissione, ho l'obbligo di spiegare perchè essa non assente all'ultima combinazione fatta col ministro, e mantiene le prime risoluzioni.

Comprenderà la Camera che, anche essendo brevissimo, io non posso a meno di pregarla d'usarmi qualche poco di tolleranza, perchè possa adempire a un dovere come membro della minoranza della Commissione. E siccome siamo già alle 12 e mezzo, mi pare giustificato, pur dichiarandomi pronto agli ordini della Camera, di domandare il rinvio ad altra seduta.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. La Camera desidera che si continui.

NICOTERA. Domando di parlare in favore della chiusura.

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

NICOTERA. L'onorevole Vacchelli vorrebbe esporre alla Camera le ragioni della minoranza. Ora siccome queste stanno esposte nella relazione, credo che si

possa passare alla chiusura, senza defraudare dei suoi diritti l'onorevole Vacchelli.

ARBIB. Domando di parlare per fare una dichiarazione.

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo domandata, metto ai voti la chiusura.

(È approvata.)

Adesso rileggo l'articolo, e lo metto ai voti:

« Art. 9. È data facoltà all'amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle imprese di eseguire i lavori delle ferrovie comprese nella ripetuta legge, senza pagamento di interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi.

È egualmente fatta facoltà all'amministrazione, per le linee i cui stanziamenti di bilancio cominciano dopo il 1882, di provvedere colle medesime condizioni allo intraprendimento dei lavori con anticipazione anche di un triennio. »

Chi approva quest'articolo, si alzi.

(È approvato.)

La seduta è levata alle 12 30.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Riparto delle spese, ordine e tempo presunti

N° d'ordine	DESIGNAZIONE DELLE LINEE	COSTO delle linee	D U R A T A D E L L A									
			1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
1	Novara al confine svizzero presso Pino	20,000,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	3,000,000	1,000,000	"	"	"	"	"
2	Roma alla linea Solmona-Aquila	56,400,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	4,000,000	2,400,000
3	Parma-Spezia con diramazione a Sarzana	46,000,000	3,500,000	4,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	6,000,000	6,000,000	2,500,000	2,000,000
4	Faenza-Pontassieve	40,000,000	1,500,000	2,000,000	3,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,500,000	4,000,000
5	Terni-Rieti-Aquila	31,000,000	"	500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
6	Campobasso-Benevento	25,000,000	500,000	500,000	1,500,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,000,000
7	Codola-Nocera	600,000	600,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	Reggio Calabria-Paola-Castrocuoco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano e da Castrocuoco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento	211,000,000	3,500,000	4,000,000	5,000,000	10,000,000	12,000,000	14,000,000	14,000,000	15,000,000	20,000,000	25,000,000
	Totale	430,000,000	19,600,000	21,000,000	28,000,000	32,000,000	33,000,000	35,000,000	36,000,000	37,000,000	37,000,000	38,400,000

ZIONI FERROVIARIE

per la costruzione delle linee della 1^a categoria.

(12 anni per l'apertura all'esercizio).
(15 anni per la ultimazione dei lavori e delle liquidazioni).

C O S T R U Z I O N E											Annotazioni
1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	<p>Le linee contro indicate possono essere aperte all'esercizio entro il periodo di tempo pel quale trovasi lineato il riparto annuale della spesa</p> <hr/> <p>Gli stanziamenti negli anni successivi a quello dell'apertura dovrebbero servire per lavori di finimento, pel saldo alle Imprese costruttrici e per la restituzione delle trattenute di garanzia da farsi dopo il collaudo.</p>
2,000,000	2,000,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2,000,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2,500,000	2,500,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
3,000,000	3,000,000	2,500,000	1,500,000	"	"	"	"	"	"	"	
2,000,000	1,000,000	500,000	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
26,500,000	26,500,000	19,000,000	8,500,000	8,000,000	"	"	"	"	"	"	
38,000,000	35,000,000	22,000,000	10,000,000	8,000,000	"	"	"	"	"	"	

