

CCCLXXIX.

TORNATA DI LUNEDÌ 2 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Omaggi. = Sorteggio degli Uffici. = Dichiarazioni dei deputati Borghi, Aporti, Falconi e Castelli relative alla votazione nominale di ieri. = Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 78 parlano i deputati Spaventa, Barazzuoli e Curioni, relatori, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvati l'articolo 78 — Sull'articolo 79 parlano i deputati Baccarini e Gabelli, ed il ministro dei lavori pubblici. = Per fatto personale parlano i deputati Gabelli, Valsecchi, Baccarini ed il ministro dei lavori pubblici.*

La seduta comincia alle ore 2,15 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente seduta, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

3549. Guido Rocca da Neive, a nome dell'associazione agricola delle Langhe, chiede che nelle convenzioni ferroviarie, attualmente in discussione, sia soppressa la tassa di carico e scarico, diminuite le tariffe di trasporto della paglia e accordate facilitazioni per biglietti di andata e ritorno.

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura del titolo degli omaggi giunti alla Camera.

Quartieri, segretario, legge.

Dal signor prefetto della provincia di Ancona — Atti di quel Consiglio provinciale per le Sessioni ordinaria e straordinaria del 1884, copie 6;

Dal senatore De Vincenzi, presidente della Società generale dei viticoltori italiani — Della Società dei viticoltori italiani e della ricchezza nazionale. — Indirizzo ai proprietari ed ai coltivatori, copie 520;

Dal signor Pietro Noto Badge — Lettera prima a S. E. M. Coppino sulla riforma della pubblica istruzione in Italia, copie 15.

Rinnovamento degli Uffici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Rinnovamento degli Uffici. Si procede al sorteggio.

Quartieri, segretario, fa il sorteggio.

Ufficio I.

Alario, Angeloni, Balsamo, Basetti Giovan Lorenzo, Basteris, Bertani, Bonavoglia, Brin, Cairoli, Cappelli, Castelli, Chiaradia, Cordopatri, De Blasio Vincenzo, De Mari, Demaria, Di Groppello, Dini Ulisse, Di Villadorata, Ferri, Figlia, Franzì, Garelli, Garibaldi, Golia, Grassi-Pasini, Lualdi, Luporini, Marchiori, Massabò, Melchiorre, Melodia, Morandi, Morelli, Mori, Orsini, Panattoni, Panizza, Penserini, Picardi, Pierotti, Plastino, Plutino, Ravenna, Riolo, Rogadeo, Romanin-Jacur, Rosano, Ruggeri, Secondi, Seismit-Doda, Solinas Apostoli, Spaventa, Spirito, Suardo, Tecchio, Zeppa.

Ufficio II.

Amadei, Antonibon, Bajocco, Barbieri, Berio, Bianchi, Borelli Davide, Botta, Branca, Brunialti, Cagnola, Colaianni, Colombini, Colonna-Avella, Comini, Corsi, Del Vasto, Depretis, Di Balme,

Di Belgioioso, Di Belmonte Gioacchino, Dini Enrico, Di Pisa, Di Sant'Onofrio, Fabris, Farina Nicola, Fazio Luigi, Fili-Astolfone, Filopanti, Finocchiaro, Frola, Guevara, Inviti, Lanzara, Lorenzini, Marselli, Mordini, Narducci, Oliva, Pace, Parpaglia, Pascolato, Riccio G. B., Rocco Pietro, Rossi, Sacchi, Sagariga-Visconti, Saladini, Salamone, Solimbergo, Sormani-Moretti, Torrigiani, Vacchelli, Villa, Zanardelli, Zanolini.

Ufficio III.

Adamoli, Araldi, Basini, Bernini, Bertolotti, Borromeo, Buano, Canzi, Caperle, Carboni, Chiappuso, Correalo, Costantini, Cuccia, Curzio Francesco, Del Giudice, De Lieto, Della Rocca, Del Zio, De Seta, Diligenti, Ercole, Fabrizj Paolo, Faina Eugenio, Fortunato, Franzosini, Genala, La Porta, Lucchini Giovanni, Mangano, Mazziotti Matteo, Mazziotti Pietro, Monzani, Morpurgo, Mussi, Odescalchi, Oddone, Palizzolo, Patamia, Patrizii, Pavoni, Polti, Polvere, Pullè, Ricotti, Rocco Marco, Scarselli, Schiavoni, Semmola, Squarcina, Tegas, Testa, Teti, Tommasi-Crudeli, Valsecchi, Vollaro.

Ufficio IV.

Accolla, Acquaviva, Antoci, Beneventani, Biglia Felice, Billia Giovanni, Bonacci, Bosdari, Boselli, Bovio, Brunetti, Buttini, Cadenazzi, Carmine, Casati, Cavalli, Cavallotti, Chimirri, Cocozza, Coffari, Corrado, Curcio Giorgio, D'Adda, De Filippis, Del Santo, Di Breganze, Farini, Favale, Firmaturi, Franceschini, Gerardi, Ghiani-Mameli, Gianolio, Giolitti, Lacava, Lazzarini, Lazzaro, Libetta, Luzzatti, Majocchi, Maluta, Marazio, Martinotti, Mattei, Miniscalchi, Morana, Musini, Peruzzi, Pianciani, Prinetti, Pugliese Giannone, Roncalli, Sigismondi, Sineo, Tondi, Vetere.

Ufficio V.

Andolfato, Baldini, Bonghi, Borelli Bartolomeo, Broccoli, Buonomo, Capilongo, Carcani, Carpeggiani, Cibrario, Codronchi, Cucchi Luigi, Dayala-Valva, Dari, De Blasio Luigi, De Cristofaro, De Rolland, Di Marzo, Di Rudini, Faina Zeffirino, Falconi, Farina Luigi, Ferrari Carlo, Ferrati, Fortis, Francica, Giovannini, Grassi, Grossi, Lagasi, Levi, Mariotti Giovanni, Martelli-Bolognini, Maurigi, Miceli, Novi-Lena, Parenzo, Pasquali, Perelli, Petriccione, Pozzolini, Roberti, Simeoni, Sonnino Giorgio, Speroni, Tajani, Tenani, Tenerelli, Trevisani, Umata, Valleggia, Vastarini-Cresi, Vayra, Vigoni, Visocchi, Zucconi.

Ufficio VI.

Argenti, Baccarini, Baccelli Guido, Barracco Giovanni, Borgatta, Borsari, Capponi, Cavalletto, Cocco-Ortu, Crispi, Damiani, Della Marmora, De Pazzi, De Zerbi, Di Baucina, Di Camporeale, Di San Giuseppe, Fabbri, Fabbri, Ferrari Ettore, Fusco, Gaetani Roberto, Gagliardo, Geymet, Giovagnoli, Gorio, Grimaldi, Guala, Guicciardini, Guillichini, Luchini Odoardo, Marcatili, Marcora, Marescalchi, Martini Ferdinando, Merzario, Pan-

dolfi, Parodi, Parona, Pasolini, Pavoncelli, Pellegrini, Priario, Raggio, Ricci, Righi, Sambiasi, Sanguinetti, San Martino, Severi, Spagnoletti, Sprovieri, Tartufari, Tittoni, Velini, Zuccaro.

Ufficio VII.

Agliardi, Alimena, Asperti, Aventi, Balestra, Barracco Luigi, Berti Domenico, Berti Lodovico, Billi, Borgnini, Canevaro, Capo, Cerulli, Chiala, Colonna-Sciarra, D'Arco, De Bassecourt, Del Balzo, Delvecchio, Di Blasio Scipione, Di San Giuliano, Ferracciù, Fornaciari, Giardina, Giordano Giuseppe, Giudici, Indelicato, Macry, Majoli, Maldini, Mancini, Mantellini, Maranca-Antinori, Mascilli, Mazza, Meardi, Minghetti, Moscatelli, Napodano, Nicotera, Orzetti, Pais, Plebano, Quartieri, Rinaldi Antonio, Rinaldi Pietro, Riola, Romeo, Roux, Saporito, Seratini, Solidati, Taverna, Tivaroni, Tubi, Vigna.

Ufficio VIII.

Arnaboldi, Baccelli Augusto, Baratieri, Barazuoli, Barsanti, Bastogi, Bonajuto, Bonardi, Boneschi, Bordonaro, Borghi, Bruschetтини, Caetani Onorato, Capozzi, Cardarelli, Cavallini, China-glia, Cordova, Correnti, De Renzis, De Riseis, De Saint-Bon, Di San Donato, Dotto, Fabrizj Nicola, Fazio Enrico, Fulci, Gabelli, Gallo, Gallotti, Gandolfi, Lioty, Lovito, Lucea, Luciani, Lughini, Martini Gian Battista, Maurogonato, Mazzacorati, Paita, Palitti, Papa, Placido, Ronchetti, Salaris, Sani Giacomo, Savini, Serra, Simonelli, Simoni, Sola, Sonnino Sidney, Sorrentino, Torlonia, Venturi, Visconti-Venosta.

Ufficio IX.

Aporti, Bardoscia, Basetti Atanasio, Caminacci, Capone, Castellazzo, Cefaly, Chigi, Clementi, Comin, Compans, Coppino, Corleo, Corvetto, Costa, Cucchi Francesco, Curioni, Di Belmonte Gaetano, Di Gaeta, Elia, Fabbriotti, Ferrari Luigi, Franchetti, Gangitano, Gattelli, Ginori-Lisci, Giordano Ernesto, Giuriati, Indelli Lugli, Maffi, Mariotti Filippo, Masselli, Mezzanotte, Nervo, Nocito, Palomba, Parisi-Parisi, Pavesi, Pelosini, Pelleux, Raffaele, Randaccio, Romano, Ruggiero, Ruspoli, Sani Saverino, Sciacca della Scala, Serena, Sole, Toaldi, Toscanelli, Trianchera, Trompeo, Turbiglio, Ungaro.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Luchini Odoardo, di giorni 3, Lugli, di 3. Per motivi di salute, l'onorevole Pasquali, di giorni 8.

(Sono conceduti.)

Dichiarazioni dei deputati Borghi, Aporti, Falconi e Castelli relative alla votazione nominale di ieri.

Presidente. L'onorevole Borghi scrive:

“ Prego V. S. di voler far conoscere alla Ca-

mera che se mi fossi ieri trovato presente alla votazione nominale sulla proposta dell'onorevole Cairoli per procedere senza dilazione alla discussione della questione agricola, avrei votato in favore di tale proposta. »

Di questa dichiarazione sarà tenuto conto nel processo verbale.

Aporti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Aporti. Dichiaro che se fossi stato ieri presente alla Camera avrei votato in favore della proposta Cairoli.

Falconi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Falconi. Dichiaro che se mi fossi trovato presente ieri quando si fece la votazione nominale sulla proposta dell'onorevole Cairoli, avrei votato contro.

Castelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Castelli. Anch'io se fossi stato presente, avrei votato contro la proposta Cairoli.

Presidente. Di queste dichiarazioni sarà tenuto conto nel processo verbale.

Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari.

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 78; su questo articolo aveva chiesto di parlare l'onorevole Baccarini; è presente?

Baccarini. Onorevole presidente, io aveva chiesto di parlare sull'articolo 79, non sul 78.

Presidente. Ma, onorevole Baccarini, parlando sull'articolo 78 può parlare anche sull'articolo 79.

Baccarini. Se vuole che parli adesso è lo stesso.

Presidente. Vuol cedere la sua volta all'onorevole Spaventa?

Baccarini. Sì.

Presidente. L'onorevole Spaventa ha facoltà di parlare.

Rimane inteso ch'ella può ora parlare sull'articolo 79, anche più che sull'articolo 78, perchè l'articolo 78 non fa che consacrare il principio già ammesso dalla Camera, cioè l'obbligatorietà per parte delle Società di costruire le strade ferrate e la facoltà al Governo di farle costruire, salvo le modalità,

Spaventa. (*Segni di attenzione*) Per me è indifferente di parlare sull'articolo 78, o sull'articolo 79; ma sembrami più opportuno di parlare sull'articolo 78, inquantochè questo articolo riconfermando il principio già sanzionato nella convenzione, determina che le costruzioni da affidarsi alle Società saranno eseguite colle norme stabilite negli articoli che lo seguono.

Ora, come io intendo di discorrere specialmente di tali norme senza fermarmi su nessuno degli articoli particolarmente, così sembrami più opportuno di discorrerne su quest'articolo 78.

Presidente. Sta bene.

Spaventa. Signori. Rientro invito animo in questa discussione. Permettetemi quindi che dica brevissimamente perchè, ciò non ostante, io vi rientri; e quali siano le cagioni della mia ripugnanza a parlare.

Non è già che il mio avviso sopra il merito di queste convenzioni sia cangiato; chè anzi tutta la discussione che si è fatta non ha potuto se non confermare in me il convincimento che esse (per adoperare una parola mite) non sono utili al paese. Ma la forza delle convinzioni non dà sempre, e a tutti, il gusto della lotta. Avviene anzi spesso che gli uomini più convinti si tirino in disparte e lascino che il mondo vada per la sua china. Ci vogliono le situazioni per suscitare nell'animo nostro l'ardore del combattimento. Allora la convinzione isolata non basta più a sè stessa, e divonta un bisogno inteso di persuadere gli altri.

La situazione presente di questo Parlamento, almeno per quanto riguarda l'effetto che essa produce su me, non è tale; nè io sto qui a dirne altro per provare la mia asserzione.

Mi basta avere accennato la ragione della mala voglia con cui io torno a parlare. Ma io sono forzato a riparlare, almeno questa volta, da quello che la Commissione nella sua relazione, a pagine 155 e 160, dice di me e degli atti miei.

A pagina 155 la Commissione dunque scrive queste parole:

« Il concetto di profittare delle convenzioni d'esercizio per eseguire le costruzioni stabilite colla legge 29 luglio 1879, ed anco affrettarle, non poteva non parere ottimo alla Commissione, se parve opportuno agli onorevoli Spaventa e Minghetti di confidare colle convenzioni del 1874 alla Società concessionaria la costruzione della Roma-Aquila, dell'Aquila-Sulmona, della Benevento-Campobasso e di altre opere, e all'onorevole Depretis di fare altrettanto colle convenzioni del

1877 per la costruzione della rete complementare da lui proposta, doveva parere una necessità al ministro attuale, e tale parve pure alla maggioranza della Giunta, il proporre che si traesse partito dalle Convenzioni d'esercizio per la costruzione delle linee colla maggior sollecitudine, colla maggior bontà dell'opera, col minor sacrificio possibile. »

E a pagina 160 aggiunge:

« La Commissione, è giustizia dirlo, se dovesse fare un rimprovero al Governo, sarebbe quello di avere stabilite cautele soverchie che nè il progetto Spaventa, nè quello Depretis proposero mai in tal misura. Cautele nella compilazione e nella revisione dei progetti; cautele nella stipulazione dei contratti; cautele nella concessione dei cottimi; cautele nel caso di guadagni, per avventura, superiori al previsto. »

Ora dunque, o signori, da queste parole che io vi ho citato si possono ricevere due impressioni.

La prima si è che il sistema seguito dal Governo per le costruzioni abbia il suo esemplare, la sua paternità, la sua giustificazione nelle proposte fatte dall'onorevole Minghetti e da me, nel 1874, per commettere alla Società delle Meridionali la costruzione di due sole linee nuove, il compimento di un'altra e le riparazioni occorrenti per le ferrovie Romane. La seconda sarebbe questa, che, cioè, il sistema proposto dal Governo, figliuolo del sistema proposto da me e dall'onorevole Minghetti nel 1874, sia venuto al mondo molto più oculato, molto più avveduto che non fosse il padre. Tanto che la Commissione ha avuto a rimproverare al Governo di avere immaginato e proposto cautele e guarentigie nell'interesse dello Stato, che noi non sapemmo nè immaginare nè proporre.

Ora, se queste impressioni possono dedursi dalle parole usate dalla Commissione che voi avete udito, io dico, o signori, (e qui non intendo di essere scortese colla Commissione) che mai parole furono scritte le quali corrispondessero meno alla verità. (*Mormorio e commenti a sinistra*)

Presidente. Facciano silenzio; li prego.

Spaventa. Ed eccomi, o signori, a darvi la prova di questa affermazione coi documenti alla mano.

Questi documenti sono gli articoli del mio contratto, che si riferivano alle costruzioni, e gli articoli della convenzione presente che si riferiscono allo stesso argomento. Basta leggere gli uni e gli altri e confrontarli, per assentire irrepugnabilmente al giudizio da me enunciato.

Risparmieri volentieri alla Camera questo esame, se si trattasse soltanto del mio amor proprio. Ma questo esame potrà giovare a mettere sotto la sua vera luce il sistema proposto dal Governo. Egli è unicamente per questo scopo che io mi permetto di trattenervi sopra.

Bisogna che la Camera si armi un po' di pazienza, per sentire attentamente la lettura che io farò dei documenti, ai quali ho accennato; verranno poi i commenti.

Gli articoli della mia convenzione del 1874, relativi alle costruzioni, sono quelli che hanno i numeri dal 71 al 76. L'articolo 71 dice così:

« A richiesta del Governo, la Società delle Meridionali dovrà assumere, per conto del Governo medesimo, la formazione dei progetti tecnici e la direzione dei lavori e degli acquisti dei materiali occorrenti:

a) pel compimento del tronco della strada da Sulmona ad Aquila;

b) pel compimento di quelle opere che possano occorrere nella rete descritta nello articolo 1, e per la costruzione di una diramazione dalla stazione al porto di Napoli;

c) per compiere e mettere in uno stato di ordinaria manutenzione le linee di strada ferrata già appartenenti alla Società delle ferrovie Romane e descritte al n. 4 del precedente articolo 7, rinnovando con ruotaie Vignolles di 36 chilogrammi al metro corrente l'armamento delle linee da Firenze a Livorno e da Livorno a Napoli nei tratti ove le ruotaie non abbiano il suddetto peso, e per ampliare le officine per le riparazioni e costruzione di materiale mobile e fisso in Firenze;

d) per costruire e corredare le linee da Benevento a Campobasso, e da Roma per Tivoli a Solmona. »

« Art. 72. I progetti tecnici compilati dalla Società, secondo le norme vigenti del Genio civile, pei lavori da eseguirsi per conto dello Stato, saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, e la Società procederà a norma del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, alla stipulazione dei relativi contratti ed alla loro esecuzione. »

Noti bene la Camera questa clausola:

« I contratti però non diverranno esecutori se non dopo che siano approvati dal Ministero. »

« Art. 73. Per i lavori e per le provviste, di cui ai precedenti articoli, i certificati di pagamento saranno compilati mensilmente per triplo

originale dall'ingegnere sociale direttore e trasmessi ad un commissario governativo, il quale, dopo di avere praticato gli opportuni riscontri, li restituirà colle sue osservazioni al direttore dei lavori. Questi ne farà pervenire, per mezzo della Società, due esemplari al Ministero, affinché sia provveduto al pagamento.

« Ciascun certificato conterrà l'indicazione del nome dell'appaltatore, della natura, quantità ed importanza dei lavori e delle provviste, e dallo ammontare complessivo saranno dedotti i pagamenti fatti e le ritenute prescritte dai contratti o giustificate da altre cause.

« Per quei lavori o provviste che, per ragioni speciali e dietro autorizzazione del Governo, fossero eseguiti fuori di appalto, la spesa dovrà essere giustificata mediante le fatture dei fornitori e tutti quegli altri documenti che saranno necessari all'uso. »

« Art. 74. La collaudazione finale dei lavori e delle forniture sarà fatta da una Commissione composta di delegati del Governo e della Società. »

« Art. 75. Per la provvista di materiale mobile e per la provvista e messa in opera di rotaie, meccanismi ed accessori, da farsi in forza dell'articolo 71, sarà pagato alla Società l'uno per cento della spesa effettiva a titolo di corrispettivo delle spese di studio, progetti, direzione, assistenza e collaudo, così all'interno come all'estero.

« Per ogni altro lavoro da farsi in esecuzione dell'articolo 71 sopra citato, sarà pagato alla Società il 4.50 per cento dell'ammontare della spesa effettiva a titolo di corrispettivo delle spese di studio, progetti, direzione, amministrazione ed assistenza. »

Infine, vi è l'articolo 76, che, come se tutto quello che ho letto non bastasse, dice:

« Il Governo si riserva di esercitare per mezzo dei suoi delegati l'alta sorveglianza negli studi, nella direzione e nell'amministrazione dei lavori e delle provviste di cui nei precedenti articoli, e la Società sarà in obbligo di prestarsi a tutto ciò che sarà necessario perchè questa sorveglianza sortisca il pieno effetto di assicurare la perfetta riuscita dei lavori e delle provviste, e di tutelare l'interesse dello Stato, a spese del quale si eseguono. »

Ora, o signori, quali sono i punti sostanziali, in cui si compendia questo sistema del 1874?

Primo: con questo sistema la Società non è accollataria dei lavori per proprio conto. Essa

non si propone di fare lucri nella esecuzione dei lavori.

Secondo: qui non vi è traccia di costruzione a rimborso di spese; la Società qui non è un banchiere che paghi per conto del Governo, con i dovuti interessi per i pagamenti anticipati. Qui la Società non fa che prestare unicamente i suoi uffici tecnici al Governo, e questi uffici tecnici sono, come gli uffici governativi, soggetti al regolamento generale di contabilità dello Stato per la stipulazione e la esecuzione dei lavori; soggetti cioè alle stesse norme con cui procedono gli uffici governativi propriamente detti, nel disimpegno degli stessi incarichi. Tutti i progetti, notate, tutti, debbono essere approvati dal Ministero.

Tutti i contratti dunque stipulati, in conformità della legge di contabilità, non diventano esecutori, se non dopo l'approvazione ministeriale.

Infine per quest'opera che la Società presta al Governo è fissato, in un modo certo, un corrispettivo dell'uno per cento per ciò che riguarda gli studi e i progetti, per la provvista del materiale mobile e simili, ed il 4 e mezzo per cento per i progetti e per l'esecuzione di ogni altro lavoro.

Vediamo ora il sistema proposto nelle presenti convenzioni.

Questo sistema s'incarna negli articoli dal 78 all'89 del capitolato che ora discutiamo. Tralascio di leggere l'articolo 78 perchè, come ho detto, esso non fa che riconfermare il principio generale d'affidare alle Società la costruzione di nuove ferrovie; leggo quindi immediatamente l'articolo 79, il quale è concepito così:

« Il Governo ha facoltà di affidare al concessionario, in base a progetti debitamente approvati, la costruzione di dette linee, sia a prezzo fatto, sia mediante rimborso delle spese, nelle quali saranno comprese quelle per gli studi, per la relazione dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori. »

Dunque, secondo il mio sistema, la Società non era accollataria sotto qualunque forma, nè per via di cottimi, nè per via di contratti a misura; mentre nel sistema presente, proposto dal Governo, la Società è accollataria sotto forma di cottimi. Nel mio sistema la Società costruiva, come ho detto, nel modo che costruirebbe qualunque ufficio o direzione governativa di lavori sotto la legge e il regolamento di contabilità; nel sistema presente la Società quando non costruisce a cottimo costruisce a rimborso di spese, vale a dire: tra gli appaltatori ed il Governo in-

terviene la Società, la quale paga gli appaltatori per esserne poi rimborsata dal Governo.

L'articolo 80 segue così :

“ I progetti tecnici saranno compilati dal concessionario o dal Governo, secondo le norme vigenti pei lavori che si eseguono per conto dello Stato. ”

Questo è conforme apparentemente ad un articolo corrispettivo del contratto fatto da noi. Ma segue lo stesso articolo :

“ I progetti particolareggiati ed i metodi per la costruzione di tutti i fabbricati delle stazioni, degli edifici principali lungo le linee e dei ponti di luce superiore ai 10 metri, dovranno essere presentati al Ministero dei lavori pubblici, al quale spetta di approvarli, sentito il Consiglio superiore. ”

“ Quanto alle opere di minore importanza, al materiale d'armamento ed ai meccanismi fissi, basterà sottoporre all'approvazione i relativi tipi normali. ”

Dunque col sistema attuale non tutti i progetti sono approvati dal Governo. Tutti i progetti così detti di minore importanza, cioè di ponti inferiori a 10 metri di luce, i progetti relativi ai materiali d'armamento ed ai meccanismi fissi, basterà che siano sottoposti al Governo per l'approvazione soltanto del tipo normale. Il che ha un'importanza perchè così anche le perizie che devono accompagnare cotesti progetti saranno sottratte all'approvazione del Governo.

Tralascio di leggere l'articolo 81, il quale concerne l'obbligo del concessionario di assumere, a richiesta del Governo, la continuazione delle linee già in costruzione, sostituendo il Governo nelle sue relazioni con gli appaltatori. È però una delegazione di poteri assai grave, che può avere le sue conseguenze.

Non leggo neppure l'articolo 82, che riguarda il personale: argomento interessante che ha occupata a ragione l'attenzione della Commissione.

Oltre che del personale, io avrei voluto però che la Commissione si fosse occupata di altri interessi. Ma il personale ha voce, il personale grida; e le sue grida giungono sino ai nostri orecchi; le casse del Tesoro sono mute, e per conseguenza, le sue sofferenze non arrivano sino a noi.

Segue l'articolo 83, il quale è formulato così :

“ Il concessionario potrà dare in acollo i lavori per pubblica asta, per licitazione privata, o a trattative private. ”

“ E esso giudicherà dell'ammissione dei concorrenti all'appalto, in base ai loro titoli d'idoneità, esperienza e moralità. ”

L'infinito divario, che corre tra questa disposizione e l'articolo 72 del mio contratto, salta agli occhi di ognuno. Mentre nell'articolo 72 del mio contratto era detto che la Società procedeva a norma del regolamento generale di contabilità dello Stato alla stipulazione dei contratti, ed alla loro esecuzione, l'articolo 83 ora proposto darebbe al concessionario, per quanto riguarda i lavori da farsi a rimborso di spesa, facoltà di appaltare i lavori, sia per pubblica asta, sia per licitazione privata, sia a trattative private, secondo che ad esso torni meglio. Secondo quest'articolo, la Società giudicherebbe essa dell'ammissione dei concorrenti all'appalto in base ai loro titoli d'idoneità, esperienza e moralità. Facoltà che il Governo non osa richiedere per sé, ma domanda che sia concessa alla Società.

Sul sistema dell'asta pubblica vi sarebbe molto a discutere. Giova seguire sempre la regola dell'asta pubblica nelle provviste e nella esecuzione dei lavori dello Stato? È una difficile questione.

Però la nostra legge la risolve nel senso che oltre una certa somma, trattandosi cioè di provviste o lavori importanti, l'asta pubblica sia obbligatoria. Tale soluzione della questione può essere buona o cattiva, ma quando il Governo ritiene buono questo metodo per sé, e non ha mai osato fin qui di chiedere facoltà di concludere i contratti che importino delle grandi spese a licitazione od a trattativa privata, io non posso non meravigliarmi che esso creda una Società privata più atta o degna di esercitare, per conto dello Stato, una facoltà la quale implica una fiducia maggiore nella probità degli uomini, di quello che i funzionari dello Stato non pretendano per sé stessi. Se non credete di poter comandare per voi un tale potere, non può non fare stupore che esso sia concesso ad una Società.

Leggo ora l'articolo 84, unicamente per rinfrescarne la memoria alla Camera :

“ Il concessionario potrà sempre proporre varianti ai progetti già approvati, le quali dovranno essere sottoposte all'approvazione del Governo, importino esse o no variazioni nel prezzo del cottimo. Questo avrà anche la facoltà di modificare di propria iniziativa i progetti già approvati. In entrambi i casi saranno concordate fra Governo e concessionario le variazioni da portarsi al prezzo del cottimo. ”

Su questo articolo fu già molto discorso nella discussione generale, e furono rilevati gli inconvenienti che ne possono nascere. Esso si attiene specialmente al sistema dei cottimi, di cui io parlerò poi.

Siamo all'articolo 85, che dice:

“ Quando i lavori siano concessi a cottimo, i certificati di pagamento dell'opera appaltata saranno compilati mensilmente dall'ingegnere direttore dei lavori, e dal concessionario trasmessi in doppio all'ispettorato governativo, il quale, ove non abbia eccezioni, li rimetterà pel relativo pagamento al Ministero dei lavori pubblici dandone avviso al concessionario.

“ Nel caso invece in cui dall'ispettorato governativo si proponessero modificazioni o rettifiche, i certificati saranno da esso restituiti al concessionario con le sue osservazioni. ”

Su questo articolo io non posso a meno di fare un'osservazione che mi sembra molto grave.

Astrazione fatta dal merito intrinseco del sistema dei cottimi, io domando: quando la Società costruisce a cottimo, chi dirige i lavori? Il cottimista? Fin qui lo Stato avendo pur fatte e facendo molte costruzioni a cottimo, la direzione dei lavori l'ha data in mano ad un ufficio suo, distinto e indipendente dal cottimista.

Quando la Società costruisce a rimborso di spese, essa non è l'accollataria, ma sarà in mezzo, tra il Governo e gli accollatari; e gli uffici suoi saranno gli uffici direttivi ed amministrativi dei lavori. Ma quando la Società è accollataria, l'ufficio direttivo dei lavori in mano di chi è? È la Società stessa amministratrice ed appaltatrice dei lavori? Ma questo è un sistema veramente nuovo, che io non arrivo a comprendere. E che l'articolo determini questo, non v'è dubbio; perchè esso dice:

“ Quando i lavori siano concessi a cottimo, i certificati di pagamento dell'opera appaltata saranno compilati mensilmente dall'ingegnere direttore dei lavori, e dal concessionario trasmessi in doppio all'ispettorato governativo, il quale, ove non abbia eccezioni, li rimetterà pel relativo pagamento al Ministero dei lavori pubblici dandone avviso al concessionario.

“ Nel caso invece in cui dall'ispettorato governativo si proponessero modificazioni o rettifiche, i certificati saranno da esso restituiti al concessionario con le sue osservazioni. ”

Ora dunque, se il direttore dei lavori fosse un direttore del Governo, non trasmetterebbe i cer-

tificati dei lavori all'ispettore governativo, ma li trasmetterebbe al Ministero. La direzione adunque è un ufficio della Società.

Viene poscia l'articolo 86 che dice così:

“ Quando la costruzione sia fatta col rimborso della spesa, il concessionario trasmetterà mensilmente all'ispettorato governativo le distinte dei pagamenti da lui fatti ai terzi. In queste distinte verranno comprese le paghe del personale e altre spese che il concessionario avesse fatte in servizio delle nuove costruzioni.

“ Inoltre, alla fine di ogni bimestre si farà il riassunto dei crediti del concessionario e dei rimborsi avuti dal Governo, e la data del titolo di credito o del rimborso stabilirà la decorrenza dell'interesse, al saggio della rendita, a favore del creditore.

“ Alla fine poi d'ogni anno si farà il conto delle spese di costruzione e delle prestazioni fatte dal concessionario a favore delle nuove costruzioni, per determinare la quota parte delle spese generali da imputarsi al conto delle medesime. ”

In questo articolo adunque è formulato il sistema di costruzione a rimborso di spese.

Questo sistema differisce sostanzialmente da quello del 1874. Prima di tutto i pagamenti che la Società fa agli appaltatori sono sottratti a tutti i riscontri ed a tutti i sindacati cui vanno soggetti i pagamenti che si fanno dallo Stato ai suoi creditori. Col sistema del 1874, ch'è il sistema comune a tutte le nostre amministrazioni, la Società costruttrice che dirigeva i lavori non faceva in questi rispetti che rilasciare i certificati dei lavori eseguiti agli appaltatori; e questi certificati, debitamente riscontrati dal delegato governativo e quindi trasmessi al Ministero, erano sottoposti a quella revisione cui si sottopongono simili documenti in relazione ai contratti; e fatti poi dalla ragioneria del Ministero tali riscontri si spediscono in base ad essi, come si dice burocraticamente, i relativi mandati; i quali mandati con tutti i documenti sono inviati alla Corte dei conti che ne fa il riscontro preventivo, e infine sono rimessi alla direzione generale del Tesoro per essere ammessi a pagamento. Tutte queste formalità sarebbero eliminate col sistema proposto.

Non dico che i rimborsi da farsi alle Società non andranno soggetti assolutamente a nessun riscontro; ma i pagamenti fatti ai creditori diretti dello Stato sarebbero sottratti interamente a questo preventivo esame, sia del ministro, sia della Corte dei conti. Potrà parere questo sistema molto più spedito ed agevole, più favorevole agli appalta-

tori, ma è un sistema che sconvolge dalle fondamenta tutto il congegno della nostra contabilità. Questo congegno consiste in ciò: che i creditori dello Stato siano pagati direttamente da esso, senza intermediari. Sono le loro quietanze sui mandati ordinativi del pagamento, che liberano lo Stato dagli obblighi contratti verso di loro. E quando i pagamenti fatti dalla Società a questi appaltatori siano eseguiti, ed essa ne domanderà il rimborso, l'esame che seguirà sarà più di forma che di sostanza, perchè questi pagamenti spesso implicano le più difficili questioni. Le quali una volta risolte, sul parere della Società, in favore degli appaltatori, al Ministero non resterà che accettare la soluzione che ne avrà dato la Società.

Ma ciò è poco. Nel sistema del 1874 (imitato in questo, e lo ricordo a titolo d'onore, dall'onorevole Depretis, sebbene molto più generosamente, perchè mentre io non dava alla Società per corrispettivo dell'opera che essa prestava allo Stato per l'esecuzione dei lavori, se non il quattro e mezzo per cento, egli non poté ottenere che essa si accontentasse di meno del sette per cento), nel sistema mio, come in quello dell'onorevole Depretis, ciò che era da pagare alla Società in corrispettivo dell'opera che essa ci prestava, era noto e determinato.

Secondo il sistema mio, ora il 4 e mezzo per cento per ogni specie di lavoro, e l'uno per cento per quanto riguardava le provviste; e secondo il sistema Depretis, era il 7 per cento per ogni specie di lavoro, e, credo, l'uno per cento per le provviste. Qui invece che cosa si pagherà? La Società ha un personale a cui dà stipendi grossi; vuole ingegneri a cui dà stipendi di 25,000 o 30,000 lire, mentre quelli dello Stato salgono appena a 7000, a 8000, o a 9000 lire al massimo. La Società darà ricca indennità di trasferta e d'alloggio, perchè gl'ingegneri desiderano di trattarsi bene in campagna. E tutte queste spese chi le pagherà? Saranno comprese nella lista, e le pagherà lo Stato. E va bene: è giusto che paghi e paghi bene se vuole essere ben servito. Ma perchè ciò non si determina innanzi? Che ragione c'è di lasciare indeterminata questa spesa?

Quando io trattai con la Società circa questo punto, sentii la necessità di fissare il corrispettivo da pagare per l'opera che il personale della Società doveva prestarci; l'onorevole Depretis sentì pure la stessa necessità. Perchè questa necessità non è stata più sentita? Non arrivo proprio a farmene una ragione.

Infine, tralasciando gli altri, sui quali sarebbe

troppo lungo intrattenermi, viene l'articolo 89, il quale dovrebbe rassicurarci.

La Camera ha sentito l'articolo 76 del contratto del 1884, col quale il Governo si riservava l'alta sorveglianza, nonostante i rigori del sistema che era stato incarnato nelle disposizioni antecedenti di quel contratto.

Il Governo in quell'articolo si riservava la facoltà di esercitare l'alta sorveglianza, e imponeva alle Società l'obbligo di subire questa sorveglianza, affinchè essa potesse sortire il suo primo effetto, tanto per assicurare la riuscita dei lavori, quanto per tutelare gli interessi dello Stato.

Anche pel contratto attuale si è sentita questa necessità. Infatti, l'articolo 89 dice:

« Con apposito regolamento saranno dal Governo, sentito il concessionario, determinate le norme particolareggiate da seguirsi nella vigilanza e direzione degli studi e della esecuzione dei lavori, nonché nelle constatazioni, liquidazioni, collaudi e pagamenti dei lavori e delle provviste per le nuove costruzioni di cui ai precedenti articoli. »

Ora dunque in questo regolamento il Governo pare che si riserbi le stesse facoltà che nel mio. Ma, domando io, queste facoltà e le norme che possono procedere da esse possono distruggere i diritti già concessi alle Società con i patti anteriori? I diritti che gli articoli precedenti del contratto hanno già assicurati alle Società, possono essere menomati dall'articolo 89? Certamente che no. E allora l'articolo 89 servirà a poco. *(Pausa)*

Presidente. Vuol riposarsi, onorevole Spaventa?

Spaventa. Volentieri, se lo permette l'onorevole presidente.

Presidente. Si riposi pure, la prego, onorevole Spaventa.

(La seduta è sospesa alle 3.50, e ripresa alle 4.)

Presidente. L'onorevole Spaventa ha facoltà di continuare il suo discorso.

Spaventa. Io concludo, come avrei dovuto far prima di riposarmi, la parte del mio discorso che voi, onorevoli colleghi, avete avuto la pazienza di udire confermando ciò che dissi da principio: cioè, che il sistema proposto in queste convenzioni, riguardo alle costruzioni, non ha nulla di comune col sistema del 1874, mentre dalle parole della relazione che ho citato, la Commissione pare abbia lasciato intendere che sieno gli stessi.

Di più concludo la stessa parte del mio discorso dicendo che mi torna inesplicabile come la Com-

missione abbia potuto vedere nel sistema del 1874 meno guarentigie, nell'interesse dello Stato, di quelle che sono nel sistema presente.

La verità è che nel sistema del 1874 vi sono tutte le guarentigie, nessuna esclusa, poichè la Società avrebbe agito come un ufficio governativo, colle stesse discipline e colle stesse norme adoperate in un ufficio governativo; e noi, non potendone immaginare altre per un ufficio governativo, non ne potevamo immaginare neppure per la Società, mentre nessuna, od almeno nessuna delle più importanti norme e guarentigie, per la esecuzione dei lavori, che si fanno per conto dello Stato, sono state proposte nelle convenzioni presenti. Ora dunque, come mai la Commissione ha detto che nel sistema che ora ci propone, le guarentigie sono maggiori, che non nel contratto del 1874? Ma, sapete che ci vuole del coraggio ad affermare questo?

Io, veramente, non credeva che l'ardire dell'onorevole Barazzuoli arrivasse a tanto! (*ilarità*)

Barazzuoli, relatore. L'ho detto, e lo mantengo.

Spaventa. Dunque, il sistema presente non ha nulla a che fare con quello del 1874. Esso ha un'altra origine, un'altra ispirazione, di cui ognuno può riconoscere le tracce.

Il presente sistema ha origine ed ispirazioni dal sistema delle convenzioni francesi del 1883. Nel 1877 l'onorevole Depretis seguì ancora la ispirazione del 1874; ma dal 1874 al 1884 vi è stato il 1883 con le convenzioni francesi!

Infatti, i 7000 chilometri di ferrovie, perchè a tanti si riducono quelli che il Governo francese ha affidato alle Società, si dice che sono costruiti a cottimo. Ma in fondo, le Società, le quali costruiscono con danaro procurato da esse medesime, con emissione di obbligazioni sulla base del loro credito, finiscono per costruire per conto proprio.

Le Società francesi non sono accollatarie per 20 anni dell'esercizio delle strade che costruiscono; esse sono Società concessionarie per 90 anni: e questo fa una differenza immensa. Ma in Francia, e questo è notevole, tutte le strade ferrate che si costruiscono si dice che si costruiscono per conto dello Stato, anche quelle concesse: perchè i Francesi, quali che siano i loro difetti, hanno un grande merito, per quanto riguarda la chiarezza e la perspicuità del loro diritto amministrativo; essi, in fatto di amministrazione, sanno quello che fanno e quello che vogliono. Da noi chi sa che cosa sia la proprietà di una strada concessa? Chi osa di dire nel nostro Parlamento che la proprietà della strada concessa sia dello Stato? In Francia, la

proprietà di una strada concessa ad una Società per 90 anni, non si dubita, è dello Stato; le Società non sono che usufruttuarie. Ecco perchè tutte le costruzioni delle strade in Francia, sebbene concesse, si dicono fatte per conto dello Stato, quando lo Stato intervenga in qualche maniera a rispondere della spesa per le costruzioni stesse.

Ora, come paga lo Stato il prezzo di questi 7 mila chilometri di nuove ferrovie, che le Società concessionarie devono costruire? Mediante la garanzia delle annualità e delle ammortizzazioni per le obbligazioni emesse, per procurarsi il capitale necessario alla costruzione.

Ma la garanzia dello Stato non interviene se non quando, ciò che rimanga dai prodotti netti della Società concessionaria, dedotti tutti gli oneri inerenti al capitale già impiegato nell'impianto, non basti per rimborsare il valore di quelle annualità. La differenza è pagata dallo Stato. In questo sistema era necessario di determinare ciò che le Società potrebbero spendere in capitali nelle nuove strade che costruivano. Ecco il cottimo francese. Ma tanto è vero che in fondo le Società finiscono col costruire per conto proprio, che è stipulato che lo Stato si rimborsa delle garanzie anticipate sopra i prodotti netti futuri. E quando questo rimborso non sia compiuto allorchè spira la concessione o altrimenti si faccia il riscatto, il credito che rimane in favore dello Stato vien pagato sul valore del materiale mobile che è di proprietà delle Società.

Ciò dimostra che lo Stato in fondo, costruendo strade di sua proprietà, non le costruisce se non con il prodotto delle strade stesso. E se alla fine della concessione non si trova rimborsato di tutte le garanzie anticipate, si rifa sopra i beni proprii delle Società. Ma checchè sia questa differenza, ve ne è poi un'altra più spiccata e degna di nota, ed è questa: la Società conserva le linee per 90 anni, e per conseguenza l'interesse che ha nelle costruzioni è infinitamente maggiore, che non possa essere quello che può averci una Società meramente accollataria dell'esercizio per un breve numero di anni.

Tolta adunque di mezzo ogni giustificazione, dedotta dall'esempio del sistema francese, che è dal nostro assolutamente diverso, che cosa resta del sistema nostro? Resta un sistema di cottimi commessi a Società di costruzione.

Ora, io mi permetto di fare alcune osservazioni. Di questo sistema di cottimi commessi a grandi Società abbiamo noi, sì o no, fatta esperienza? In questa discussione furono ricordati alcuni casi (e sono quelli più gravi) avvenuti in Italia dacchè

noi si costruisce ferrovie. Tre grandi cottimi noi abbiamo fatti, e tutti e tre ci sono andati a male. Non vi è paragone fra quello che abbiamo perduto in questi tre grandi cottimi, con quello che perdiamo con appalti a misura.

Io non fo nomi, non voglio suscitare dolorose ricordanze.

Ma, si dice, questi grandi cottimi almeno fanno evitare delle liti; orbene, i cottimi, a cui accenno, sono appunto famosi per tre grandi, smisurate liti. Vero è che ci sarebbe un modo di evitare le liti anche con le grandi Società: io lo conosco, ma non fu mai da me praticato. E sapete quale è? quello di non farle le liti, pagando quanto gli appaltatori, Società o individui domandano.

Se coll'impresa Guastalla noi non avessimo fatta la lite, avremmo pagato invece di dieci, ventidue milioni; se invece di fare la lite coll'impresa Vitali, Charles e Picard avessimo pagato ciò che nelle comparse conclusionali essa chiedeva, avremmo pagato trentun milioni invece di quattordici; e altrettanto potrei dire negli altri casi.

Le liti, per quanto siano incresciose, sono un freno alle pretese eccessive degli appaltatori.

Colle future Società non si faranno, perchè si accetteranno tutte le loro pretese. Così solo non si faranno.

Ma parliamo del sistema dei cottimi.

Il cottimo è, come sapete, un contratto a prezzo fatto. Ora io ho saputo sempre, che un contratto a prezzo fatto allora è ragionevole quando l'opera come il prezzo possano essere determinati in tutte le loro parti.

Ma nella costruzione delle ferrovie fate tutto ciò che volete, vi sono lavori importanti che non si possono predeterminare prima dell'esecuzione, e che vanno determinandosi mano mano che si compiono, ed anche variandosi a misura che si compiono.

Un'altra condizione dei cottimi è questa, che i rischi siano eliminati il più possibile, perchè se i rischi sono troppo grandi, ne viene una di queste conseguenze, cioè, o che il prezzo che voi sarete per pagare sarà troppo alto da rappresentare anche l'eventualità di grandi rischi, a cui l'appaltatore si espone, oppure questo prezzo non è tale, ed allora se qualcuno de' rischi si verifica, la lite è certa, e l'abbandono dei lavori inevitabile.

Ecco perchè da un pezzo nella nostra amministrazione era prevalso il concetto di eliminare i grandi cottimi, non solo perchè per esperienza sapevamo come finiscono, ma anche perchè eravamo razionalmente persuasi che non potevano fare buona prova.

Ma ecco che oggi, come se tutto fosse dimenticato, ci si rimette dinanzi i cottimi come il migliore dei sistemi!

Io non voglio dire altro in proposito.

Ma per fare passare tutta questa innovazione, permettete che io lo dica, si è fatto giocare (senza malizia di nessuno) una curiosa illusione.

Lo Stato, si è detto, è un cattivo costruttore, le Società costruiscono meglio, e da oggi innanzi costruiranno le Società; dunque le nostre costruzioni da oggi innanzi andranno meglio.

Da oggi in avanti costruiranno le Società! Ma che cosa significa questo? Chi costruisce è lo Stato; perchè costruisce chi paga; salvo che chi paga voglia pagare e non avere la direzione dell'opera, o non sapere neppure che cosa costruisce.

Ma se siete voi che determinate le opere da costruire, non potete a meno, poichè l'opera è vostra, di dirigerne più o meno per mezzo dei vostri ingegneri la costruzione; siete voi che costruite.

Costruirete per mezzo delle Società appaltatrici a cottimo od a misura; costruirete per mezzo di accollatori di minor importanza; ma lo Stato costruirà da oggi innanzi come ha costruito fino ad ora. Qui si fa giocare, come ho detto, questa illusione: lo Stato non costruisce più, costruiranno le Società, le quali costruiscono meglio! Dunque? Dunque è un avvenire nuovo che ci si apre innanzi. Ora questo non è.

Ma le strade saranno costruite meglio, si dice, perchè saranno costruite dalle Società esercenti. Qui io richiamo l'attenzione di qualche membro della Commissione, più specialmente competente nella questione. È cosa evidente che se l'esercente ed il proprietario della strada sono una personalità sola, non vi può essere opposizione tra l'interesse dell'uno e l'interesse dell'altro; onde, se la buona costruzione giova in generale all'esercizio, non nuoce al proprietario. Ma, se il proprietario non dovrà esercitare la strada, ogni spesa maggiore di costruzione, che giovi pure all'esercizio, potrà essere una perdita per lui.

Se l'esercente e il proprietario dunque sono una sola ed identica persona, io ammetto che sia ottima cosa che chi esercita costruisca; ma quando chi esercita non è il proprietario, si verifica la stessa identità d'interessi? Specialmente si verificherà essa quando l'esercente esercita per un prezzo già determinato contrattualmente? Avrà esso nel costruire lo stesso interesse del proprietario? Mai no! E chi non sa che le spese d'esercizio, tutte le altre condizioni essendo uguali, divengono minori quanto le spese di co-

struzione sono maggiori? Chi non sa che quando una strada ha pendenze più lievi, e per farle più lievi bisogna spender di più; che quando una strada ha curve meno forti, e per far curve meno forti bisogna spender di più; e che quando una strada ha tutte le comodità e tutte le agevolanze del servizio, e per queste maggiori comodità bisogna spendere di più, le spese di esercizio e di materiale e di personale diventano minori? Più si spende nelle costruzioni, e più si esercita a buon mercato, perchè la strada avrà meno curve, meno pendenze, più agevolezza di servizio, e quindi più risparmio in consumo di materiale e in ispece di personale: tutto questo si sa.

Ma, si dice, infine questa Società esercente farà pure il suo interesse: risparmierà nelle spese di esercizio, ma ci darà delle strade ottime, con meno pendenze, meno curve, ecc. Ma economicamente è sempre vero, è sempre utile questo? Mai no, non è sempre utile. È utile certamente costruire una strada spendendovi molto, quando è una strada come si dice a traffico intensivo, una strada che assorbe tutta la produttività del suo capitale d'impianto; ma quando una strada non è a traffico intensivo, ma a traffico estensivo, cioè quando la produttività del capitale d'impianto che v'è impiegato non è assorbita dal traffico, più voi aumentate la spesa d'impianto, maggiore vi tornerà il prezzo di costo dei servizi ch'essa presta. Questo si sa. In istrade di traffico estensivo giova piuttosto spendere qualche cosa di più per l'esercizio di quello, che spender molto nella spesa d'impianto. Ora l'interesse della Società esercente, a prezzo già fatto e determinato, collima forse coll'interesse dello Stato, nelle costruzioni di strade secondarie, e quasi tutte di traffico estensivo, che voi ad essa affidate? No, certamente. Ma, si dice ancora, alla fin de' conti se tutto questo non torna, se parrà nocivo, lo Stato qui non si obbliga, lo Stato qui non fa che riservarsi una facoltà; ora, quanto alla facoltà che lo Stato si riserva in questo capitolato, io pregherei l'onorevole presidente del Consiglio di considerare un punto che pare formale, ma che pure tocca la dignità del Parlamento.

Come mai, tutte le facoltà, che il Governo chiede al Parlamento, derogando a parecchie leggi organiche, invece di sanzionarle per legge, dobbiamo introdurle in un capitolato d'appalto con le Società? Ma le pare che questo si sia fatto mai o si possa fare, via diciamolo, decentemente?

Si dice dunque: ma non si tratta che di una facoltà: se si vedrà l'utilità di servirsene, ce ne serviremo, se no, la lasceremo stare. Ma, io dico,

è una bella maniera di difendere un sistema di cui si chiede l'approvazione, il dire: se le obiezioni che voi fate a questo sistema appariranno giuste noi non ce ne serviremo. Qui si tratta di stabilire appunto se si deve dare o no questa facoltà. Se il sistema che si chiede di attuare è cattivo, come possiamo approvarlo, perchè infine si risolve in una facoltà di cui il Governo potrà servirsi o no? Questa ragione, che io ho sentito addotta da più d'uno per giustificare le proposte del Governo, assolutamente, non mi persuade.

E io conchiudo, per non istancare più oltre la Camera.

Da quel che ho detto si può intendere che, come sono contrario ad altre parti di questa legge, così sono contrario a questa delle costruzioni.

Io non farò nessuna proposta, non proporrò nessun emendamento. Come ho detto da principio, è tale la situazione di questa Camera, che, per conto mio, io non intendo di mettere alla prova il suo voto. Finisco, ricordando alcune parole di William Farr, segretario generale del *Board of trade*, e presidente della Società di statistica di Londra, che egli pronunziò in una lettura che fece per determinare il prezzo di riscatto delle ferrovie inglesi.

Le sue parole furono queste:

« Noi sappiamo (diceva sir William Farr) quello che fa oggi delle ferrovie il principe di Bismark in Germania, e noi sapremmo, se fosse vivo, che cosa farebbe il vecchio Pitt delle ferrovie inglesi per la salute avvenire dell'Inghilterra. »

Ebbene, io dico: noi sappiamo ciò che oggi il Governo fa delle ferrovie in Italia, e noi sapremmo che cosa farebbe, se ci fosse, non dico il conte di Cavour, ma qualcuno che gli somigliasse, ricordando che con l'opera degli ingegneri dello Stato egli imprendeva e compiva la galleria dei Giovi, e incominciava un'opera molto maggiore, la maggiore opera di questo secolo, il traforo del Cenisio. (*Vive approvazioni*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barazzuoli.

Barazzuoli, relatore. Signori, io non ho avuto tempo di cercare qualche sentenza di uomo illustre con cui cominciare il mio discorso, comel'onorevole Spaventa l'ha avuto di trovarla per finire, con la consueta solennità, il suo dotto discorso.

Dirò soltanto, se si deve andare nel campo delle indagini, che quell'uomo al quale faceva allusione, Camillo di Cavour, se fosse vivo, sarebbe con la libertà...

Spaventa. Che libertà? Lasciate la libertà a casa!

Barazzuoli, relatore. ...sarebbe per l'esercizio privato. Egli aveva fede nell'azione dell'individuo, mentre per l'onorevole Spaventa non c'è che l'azione assorbente della collettività. (*Interruzioni e rumori a sinistra*)

Presidente. Facciano silenzio, se no non sarà possibile ascoltare l'oratore.

Barazzuoli, relatore. L'onorevole Spaventa si è deluso perchè la relazione ha commesso il peccato di ritenere rassomigliante il suo progetto del 1874 all'attuale progetto di convenzioni. Per vero dire, l'onorevole Spaventa non poteva mai supporre che questo modesto relatore, del resto sempre a lui riverente, potesse invocare il suo progetto a giustificazione dell'attuale, che nella coscienza mia non ha bisogno di giustificazione.

L'onorevole Spaventa mi ricorda un aneddoto. (*Oh!*) Signori miei...

Presidente. Non badi alle interruzioni. Continui, onorevole relatore.

Barazzuoli, relatore. Uno dei tre di Venezia fece una parrucca a chi si era permesso di parlare con poca riverenza della Santissima Trinità. E siccome un'altra volta questi sparò della repubblica, lo mise in prigione, dicendogli: di Dio poco, della repubblica niente.

Può essere sicuro l'onorevole Spaventa che un'altra volta farò a meno molto volentieri di rammentare il suo reverito nome. (*Rumori*)

Ma ha torto l'onorevole Spaventa (*Rumori*) quando ammira il mio coraggio d'aver affermato quasi uguale il suo progetto di convenzioni all'attuale, perchè questo veramente non mi sono mai sognato di dirlo, nè di scriverlo nella relazione.

Se la Camera mi sarà indulgente, e mi accorderà il diritto della difesa, come l'onorevole Spaventa ha letto, leggerò anche io. Fra i due lettori, la Camera sarà l'uditore, che giudicherà. Ecco innanzi tutto che cosa scrissi nella relazione: " Il concetto di profittare delle convenzioni di esercizio per eseguire le costruzioni stabilite colla legge 29 luglio 1879, ed anco affrettarle, non poteva non parere ottimo alla Commissione.

" Se parve opportuno agli onorevoli Spaventa e Minghetti di affidare, con le convenzioni del 1874, alla Società concessionaria la costruzione della Roma-Aquila, dell'Aquila-Sulmona, della Benevento-Campobasso e di altre opere; all'onorevole Depretis di fare altrettanto, con le convenzioni 1877, per la costruzione della rete complementare da lui proposta; doveva parere una necessità al ministro attuale, e tale parve pure alla maggio-

ranza della Giunta, di proporre che si traesse partito dalle convenzioni di esercizio per la costruzione delle linee con la maggior sollecitazione, colla maggior bontà dell'opera, al minor sacrificio possibile. „ Qui ho affermato che ci sia comunione di sistemi? Ho detto: come l'onorevole Spaventa alla Società cui affidava l'esercizio dava la costruzione; come fece l'onorevole Depretis, così ha fatto l'onorevole Genala. I sistemi rimangono quel che sono; il fatto non si negherà, perchè le convenzioni del 1874 son qua.

Andiamo all'altro punto incriminato: " La Commissione, è giustizia dirlo, se dovesse fare un rimprovero al Governo (è un modo di dire), sarebbe quello di avere stabilite cautele soverchie che nè il progetto Spaventa, nè quello Depretis proposero mai in tal misura. „

Con ciò, onorevole Spaventa, venivo forse io ad affermare che il progetto suo fosse privo delle debite cautele?

Niente affatto, ignora che il sistema era diverso. E ora ne darò la dimostrazione: imperocchè nè parlo nè scrivo mai se non dopo aver pensato; anzi, qualche volta, dico qualche cosa meno di quel che penso. L'onorevole Spaventa ha detto che niente era stato mai scritto da me che fosse meno conforme alla verità; io potrei dire che niente è stato mai detto che fosse meno conforme alla verità. La lettura di questi tratti mi pare che risponda.

Dunque: " cautele nella compilazione e nella revisione dei progetti; cautele nella stipulazione dei contratti; cautele nella concessione dei cottimi; cautele nel caso di guadagni, per avventura, superiori al previsto. „

Ora lo vedremo.

L'onorevole Spaventa ha diviso il suo discorso in due parti: nell'una si è difeso dall'accusa che il suo progetto potesse avere niente di comune con questo progetto Genala: secondo, ha attaccato accusato ed accusatore. Della seconda parte io dirò poco a suo tempo, e dirò poco, perchè egli è voluto rientrare nella discussione di massima sulle costruzioni ormai discussa, e votata, e quello che potrà esser detto, o lo sarà ora dal mio egregio collega, alla cui competenza speciale l'onorevole Spaventa ha fatto appello, o lo sarà man mano che verremo all'esame dei singoli articoli.

Parliamo della prima parte.

L'onorevole Spaventa non poteva supporre che io, per quanto incompetente e povero d'ingegno, non riconoscessi e non avessi capito che il suo era un sistema, e quello dell'onorevole

Genala un altro. Quindi, sotto questo punto di vista, l'onorevole Spaventa poteva per certo risparmiarsi i suoi attacchi.

Ma poichè l'onorevole Spaventa ha voluto porre a confronto gli articoli del capitolato proposto dall'onorevole Genala, e gli articoli del progetto suo, mi permetta di dirgli che allorquando si vogliono fare confronti, bisogna mettere gli uni di fronte agli altri tutti gli elementi che possono occorrere al confronto stesso; ora egli ha dimenticato che nel disegno di legge, su cui dovrà la Camera dare il suo giudizio, ci sono articoli che appunto concernono le cautele per le costruzioni, dei quali egli ha taciuto e che io presto gli ricorderò.

L'onorevole Spaventa censura le convenzioni, perchè non gli pare ci siano tutte le cautele che erano stabilite in quelle del 1874.

Ebbene, vediamo il suo articolo 72, nel quale delle cautele si comincia a parlare: secondo quest'articolo i progetti tecnici compilati dalla Società secondo le norme vigenti per il Genio civile sui lavori da eseguirsi per conto dello Stato, saranno sottoposti all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, e la Società procederà a norma del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, alla stipulazione dei relativi contratti ed alla loro esecuzione. I contratti non dovranno eseguirsi se non dopo che siano approvati dal ministro.

L'onorevole Spaventa, volendo fare il confronto fra queste cautele da lui escogitate e quelle proposte nelle convenzioni presenti, si è limitato a leggere e a considerare il solo articolo 80 del capitolato.

Però badi l'onorevole Spaventa che anche in questo solo articolo ci sono elementi bastevoli per poter dire che nelle convenzioni che si discutono ci sono maggiori cautele che in quelle del 1874. Imperocchè, mentre, secondo le convenzioni dell'onorevole Spaventa, i progetti tecnici debbono essere compilati dalla Società, secondo le convenzioni attuali il Governo si è anco riservato il diritto di far compilare i progetti medesimi dai suoi ingegneri. E questa disposizione è chiaramente scritta nell'articolo 80:

“ I progetti tecnici saranno compilati dal concessionario o dal Governo, secondo le norme vigenti per i lavori che si eseguono per conto dello Stato. ”

E non basta, onorevole Spaventa.

Si compiaccia Ella di dare un'occhiata all'articolo 8 del disegno di legge, e vedrà che si aveva

ragione di affermare nella relazione che le maggiori cautele possibili sono state prese da chi ha concluso questi contratti, senza però che io abbia mai inteso con ciò di voler dire che il progetto presentato dall'onorevole Spaventa non fosse, secondo il suo sistema, un progetto compilato colle debite cautele.

Ecco l'articolo 8: “ La costruzione potrà essere affidata dal Governo a prezzo fatto od a rimborso di spese. Quando si affida la costruzione a prezzo fatto, i progetti tecnici colle relative condizioni di esecuzione di prezzo saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. ”

“ I contratti non potranno essere dal Governo stipulati, se non sentita l'Avvocatura generale erariale ed avuto il parere favorevole del Consiglio di Stato. ”

Vede dunque l'onorevole Spaventa, che anche la Commissione ed il Governo comprendevano la gravità del sistema dei cottimi, (di cui dirò, benchè incompetente, qualche parola a suo tempo) dal momento che si è voluto perfino il parere favorevole del Consiglio di Stato.

Andiamo innanzi:

“ Quando si affidi la costruzione a rimborso di spesa, saranno determinate nel contratto, secondo le norme del regolamento di cui all'articolo 13, la forma e le cautele con le quali dovrà il concessionario dare in acollo i lavori. I progetti tecnici saranno sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici; e sui contratti dovranno sentirsi l'Avvocatura generale erariale ed il Consiglio di Stato. ”

Io domando: c'era, dopo questi, qualche altro corpo consulente da interpellare? Quindi, ripeto, a me sembra che quando si è affermato nella relazione che nessuna cautela mancava nelle convenzione che discutiamo, si sia affermata una cosa pienamente vera. Anzi è giusto dire che il progetto Genala è più cauto di quello Spaventa, e che l'onorevole Spaventa per dare un diverso giudizio ha dovuto o non leggere, o dimenticare il progetto di legge, che precede le convenzioni ferroviarie.

L'onorevole Spaventa si è fermato brevemente sull'articolo 83; ma se egli avesse avuto sott'occhio gli emendamenti che a quell'articolo propone la Commissione e che sono già stampati e distribuiti, avrebbe veduto che l'articolo 83 è stato modificato.

E soggiungo subito che la Commissione s'è indotta a proporre la modificazione, non perchè la

sembrasse che fosse compilato erroneamente, ma perchè ha voluto evitare qualsiasi dubbio d'interpretazione; dubbio che, a giudizio mio, era eliminato dal confronto dell'articolo 83 del capitolato coll'articolo 8 del disegno di legge.

All'articolo 84 l'onorevole Spaventa non ha creduto di soffermarsi; quindi ne parleremo a suo tempo; e l'onorevole Spaventa, il quale ha magnificato certe sue cautele, troverà che con quell'articolo se ne prendono di maggiori, e tali da rendere impossibile il rinnovarsi di quelli che furono veri e propri disastri finanziari. Ma anco di ciò parleremo all'articolo, quando verrà la sua volta.

L'onorevole Spaventa non ha trovato nemmeno che fosse meritevole della sua indulgenza l'articolo 85. Eppure, se quest'articolo fosse da lui attentamente letto, se fosse posto a parallelo coll'articolo 80, vedrebbe che non vi mancano le debite precauzioni; nè è esatto ciò che egli dice, cioè che con regolamenti non si potrà far niente, perchè si sono assicurati diritti, ormai intangibili, all'accoltario.

Quali diritti, io domando, che impediscano al Governo di prendere, sia per la sorveglianza dei lavori, sia pel loro pagamento, tutte le debite cautele? Nessuno. L'onorevole Spaventa ha detto che rimane incerto nel sapere chi sarà il direttore di questi lavori. Il direttore dei lavori è, mi par chiaro, un ufficiale della Società cui sta appresso l'ispettorato governativo; tale e quale come era secondo l'articolo 73 del progetto Spaventa, in cui leggo: «pei lavori e le provviste di cui ai precedenti articoli i certificati di pagamento saranno compilati dall'ingegnere sociale direttore.

Spaventa. Ma non era l'appaltatore!

Barazzuoli, relatore. E che cosa importa? Chi è che eseguisce i lavori? Non è sempre un appaltatore che eseguisce a cottimo, o a rimborso di spesa, ossia a prezzo unitario? Sono incompetente, lo riconosco, in queste materie; ma non fino a questo punto! (*L'oratore riprende la lettura dell'articolo del progetto Spaventa*)

Dunque: «... saranno compilati dall'ingegnere direttore sociale, il quale dopo che avrà praticati gli opportuni riscontri li restituirà colle sue osservazioni al direttore dei lavori.» Se questo articolo si confronta coll'articolo corrispondente del nostro capitolato ci si troverà quasi identità di vocaboli.

Quindi io ho detto e mantengo che in questo disegno di legge ci sono tutte quante le cautele desiderate e desiderabili, quante almeno se ne possono adottare in affari così gravi e complessi. Non ho mai sognato di avvicinare due cose di-

verse, due sistemi che muovono da punti diversi. Non ho mai affermato che il progetto dell'onorevole Spaventa fosse fatto a casaccio: Dio me ne guardi! Ma quando io ho affermato che in questo contratto ci sono cautele che nel progetto Spaventa non c'erano, e forse non era necessario ci fossero, ho detta la verità e mantengo le mie osservazioni.

Questo per la prima parte del discorso dell'onorevole Spaventa. Rispetto alla seconda parte, nella quale più competente di me è certamente il mio egregio collega Curioni, qualche osservazione potrebbe esser fatta.

Egli ha attaccato il sistema dei cottimi: e in questo invito l'onorevole Spaventa ad intendersi coll'onorevole Baccarini, che in questa materia è molto competente, il quale invece preferisce il sistema del cottimo. (Vedi emendamento suo all'articolo 79.)

Aggiungo poi che, quando l'onorevole Spaventa ha criticato il sistema dei cottimi, e ne ha ricordati due, forse quello Guastalla ed altro, ha dimenticato che non vi sono gli stessi termini di confronto per venire ad un giudizio identico.

Lì si trattava di un cottimo affidato ad un semplice costruttore; qui si tratta di cottimo affidato al costruttore, che è nello stesso tempo il concessionario dell'esercizio. Ella, onorevole Spaventa, potrà dire ciò che vuole; ma a colui, il quale deve esercitare, ed ha tanti rapporti di dipendenza, tanti interessi, tante ragioni di andare d'accordo col Governo, come è un concessionario d'esercizio, io credo si possa affidare a cottimo un lavoro con maggiore sicurezza, che non ad un'impresa, la quale, quando ha fatta la costruzione, o bene o male che l'abbia fatta, se ne lava le mani come Pilato.

Quindi io credo che, anche laddove l'onorevole Spaventa si è fatto a censurare il sistema preferito nell'attuale progetto, non sia dal lato della ragione. Ma questo è tema, che sarà trattato con molta maggior competenza da altri: io volli parlare quasi più per un fatto personale, che per entrare in questo momento nel merito della controversia. A me interessava di giustificare all'onorevole Spaventa e alla Camera che nella relazione non avevo detto ciò che egli ha supposto; che avevo compreso fin di principio che il sistema Genala non è il sistema suo; e che non riesco a comprendere il perchè l'onorevole Spaventa ha da un gratuito supposto voluto prendere argomento al suo discorso, che, del resto, io ho ascoltato con quella riverenza, con cui ascolto sempre un uomo dotto, come è l'onorevole Spaventa. (*Bene!*)

Curioni, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Curioni, relatore. Io devo rispondere poche parole all'onorevole Spaventa; e innanzi tutto sopra l'argomento relativo ai contratti a prezzo fatto.

L'onorevole Spaventa si è dimostrato contrario ai contratti a prezzo fatto, mentre, come ottimamente ha osservato l'onorevole Barazzuoli, l'onorevole Baccarini, come risulta da un suo emendamento, è favorevole a questa specie di contratto. Qual è il sistema che propone il Governo pei contratti di costruzione? Propone un sistema di mezzo, giacchè l'articolo 79 dice, che " il Governo avrà facoltà di affidare al concessionario, in base a progetti debitamente approvati, la costruzione di dette linee, sia a prezzo fatto, sia mediante rimborso delle spese. „ E l'adottare o l'uno o l'altro dei due sistemi dipende da circostanze particolari.

O si tratta di un'opera la quale si può studiare minutamente in tutte le sue particolarità, di un'opera in cui tutto si può determinare, e in questo caso è utile il contratto a prezzo fatto. O si tratta invece di un'opera che è impossibile ridurre in progetto completo, per la quale ci sarà sempre qualche cosa di indeterminato, cosicchè è impossibile proporzionare il prezzo all'entità dei lavori da farsi, e in questo caso non è conveniente il prezzo fatto.

Nella costruzione potrà avvenire ben di frequente ciò che diceva l'onorevole Spaventa; cioè che si potranno incontrare opere le quali, per quanta cura si impieghi nello studiarle, pur lascino qualche indeterminazione.

Ad esempio, nelle costruzioni ferroviarie s'incontrano numerosi ponti, e sovente è impossibile il prevedere tutte le opere che possono occorrere nelle fondazioni. S'incontrano numerose gallerie nei nostri monti, e principalmente negli Appennini, le quali devono essere scavate in terreni facili a franare, che richiedono potenti armature per essere sostenuti, ed energici rivestimenti murali. In questi casi nessuno può prevedere quello che si dovrà spendere.

Lo stesso si dica per le trincee che si devono scavare in quei terreni che sono soggetti a scoscendimenti impreveduti.

Ma con tutto questo, onorevole Spaventa, nel capitolato che ora discutiamo, non si è fatto male, perchè sono ammessi i contratti a prezzo fatto e quelli a rimborso di spesa; e così, se si presentano casi in cui il prezzo fatto non conviene, si potrà ricorrere al sistema del rimborso di spesa. Ed io intendo che il rimborso delle spese in questo sistema di contratto si debba applicare come segue.

Si stabiliscono i prezzi unitari delle diverse opere da eseguire; e si dà il lavoro alla Società concessionaria in seguito a misura.

Quanto sarà il lavoro fatto altrettanto se ne pagherà; questo è indicato nell'articolo 79, e io non so che cosa si possa desiderare di meglio.

Un'altra osservazione fatta dall'onorevole Spaventa è quella relativa alle piccole costruzioni. L'onorevole Spaventa, all'articolo 80, ha osservato che per le opere di minore importanza, materiale di armamento e meccanismi fissi, basterà sottoporre all'approvazione i relativi tipi normali.

Ma, onorevole Spaventa, questo non è altro che quello che si pratica sempre, e che si è sempre praticato. Se si tratta di piccole opere d'arte, come ponticelli, muri di sostegno, ecc., basta conoscere le loro principali dimensioni come lunghezza, larghezza ed altezza, per trovare il loro costo medio, e bastano i loro tipi normali per determinare convenientemente la loro esecuzione.

D'altronde, come mai si possono studiare tutti i progetti dettagliati di queste piccole opere, che si presentano a più centinaia. A qual prò fare questi studi, mentre i tipi normali sono più che sufficienti? Mi permetta, onorevole Spaventa, di dirle che la sua osservazione non va d'accordo con quello che si usa in pratica.

L'onorevole Spaventa ha fatto critiche sul compenso per lo studio dei progetti, sulla sorveglianza e direzione dei lavori, ecc., e ha detto: che nel suo progetto era stabilito un tanto per cento; che questo sistema costituiva una misura equa; che gli ingegneri vogliono star bene, e che quindi vogliono anche essere pagati bene; che ci saranno direttori con 25 o 30 mila lire di stipendio, ciò che non succede per i direttori governativi; che per queste ragioni si pagherà molto di più di quello che si paga attualmente.

Onorevole Spaventa; nel suo progetto poteva benissimo essere stabilito il 4 e mezzo per cento delle spese di costruzione, come spesa per studi, compilazione di progetti e direzione dei lavori, giacchè si trattava di due o tre linee ben determinate, per le quali si conoscevano le difficoltà di studio, e per le quali si poteva facilmente stabilire un prezzo medio; ma ora invece abbiamo una grande quantità di linee nuove da costruire, molte delle quali devono solcare terreni difficilissimi; ed è impossibile prevedere quali difficoltà saranno per presentare i relativi studi.

Evidentemente i lavori di rilevamento e di livellazione in montagna sono molto più faticosi e molto più costosi che non in pianura. Se in pianura si può studiare un chilometro di ferrovia

in una giornata, in montagna occorrono 10, 12, 15 ed anche 20 giorni; ed in conseguenza mi par giusto il proporzionare le spese per gli studi, sorveglianza e direzione, allo difficoltà che questi lavori saranno per richiedere.

In quanto al personale che, secondo l'onorevole Spaventa, si pagherà troppo, mi pare che ci sia l'articolo 89, il quale parla di quel certo regolamento tecnico in cui saranno stabilite le norme da seguirsi nella vigilanza e direzione degli studi ed esecuzione dei lavori, nonchè nelle constatazioni, liquidazioni, collaudi, ecc. Orbene, in questo regolamento saranno stabilite le norme sulla qualità del personale che deve dirigere quei lavori; e naturalmente non si metterà un direttore a 25,000 o 30,000 lire, per assumere la direzione di una sola linea. Sarà un ingegnere di sezione; e se fosse molto lunga, un ingegnere per la direzione generale, dal quale dipenderanno alcuni capi-sezione. E che cosa siano i loro stipendi lo si sa. Quindi l'osservazione dell'onorevole Spaventa non regge, perchè bisogna anche aver fiducia nel Governo, il quale non permetterà che chi si trova alla direzione di una sezione abbia 20 o 25,000 lire di stipendio.

Finalmente l'onorevole Spaventa venne ad una ultima osservazione, che è quella sulla quale principalmente chiamò la mia attenzione. L'onorevole Spaventa ha detto una cosa che fa una certa impressione. Egli ha detto: se chi costruisce le strade lo deve anche esercitare, avrà interesse a costruirle bene perchè così avrà un servizio facile e poco costoso; ma se è anche proprietario delle strade medesime, avrà riguardo a non far crescere eccessivamente le spese di costruzione. Invece chi costruisce le strade che deve esercitare, ma non è il proprietario, avrà il solo interesse a costruirle bene, affinchè l'esercizio resulti facile, e dia il maggior profitto; e quindi, senza riguardo alle spese di costruzione, aggraverà eccessivamente il bilancio dello Stato.

Ora a me pare che questa osservazione non possa reggere perfettamente. Innanzi tutto l'onorevole Spaventa ha voluto eliminare l'obiezione che gli si poteva fare, cioè che il Governo è libero di dare o non dare i lavori alla Società concessionaria. Ed io su questa facoltà credo opportuno d'insistere; giacchè se le Società presenteranno dei progetti che il Governo per mezzo dei suoi ingegneri o ispettori riconoscerà non accettabili, io non so perchè debba dare i relativi lavori alla Società con danno dello Stato, mentre è libero di darli o non darli.

Il Governo, a mio avviso, saprà dire: se volete

fare in questo modo i lavori che sono intenzionato di affidarvi, bene; se non volete farli mi rivolgerò ad altri.

Inoltre dirò una ragione ch'è totalmente tecnica. L'onorevole Spaventa asserisce: l'esercizio delle strade pianeggianti è meno costoso di quello delle strade di montagna; e quindi le Società cercheranno di far sempre le strade pianeggianti, anche con profonde trincee, con numerose gallerie, con spese enormi per opere d'arte.

Ma, onorevole Spaventa, bisogna osservare che le spese dell'esercizio non si valutano per le linee nuove sulle distanze reali, ma sulle distanze virtuali; e che quindi, quantunque le Società esercenti non facciano le strade pianeggianti, pure non avrebbero quegli svantaggi cui voleva alludere. E questa è un'altra ragione che viene a confermare l'opportunità delle lunghezze virtuali di cui si è parlato tanto nella precedente seduta.

Se al poco o nessun interesse che possono avere le Società a fare le strade pianeggianti, si aggiunge il diritto del Governo di non affidare loro il lavoro di costruzione, si è portati a concludere esservi nelle convenzioni un buon sistema per ottenere opere ben fatte, e soddisfacenti agli interessi di ambedue le parti. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Io non aveva nessuna intenzione di prender la parola in questa discussione, ma mi spinsero a chiederla alcune asserzioni dell'onorevole Curioni, che in linea tecnica ferroviaria a me sono sembrate tutt'altro che ammissibili.

L'onorevole Curioni ha risposto all'onorevole Spaventa intorno alla facoltà di affidare le nuove costruzioni alle Società a prezzo fatto ed a rimborso di spese. Per sostegno della sua tesi ha detto in complesso che non si possono fare progetti per le ferrovie nei quali i preventivi corrispondano ai consuntivi...

Curioni, relatore. Non ho detto questo.

Gabelli. Se non sono queste le parole a me pare che questo proprio fosse il concetto. Infatti ha asserito che vi sono molte spese di costruzioni ferroviarie e proprio le principali, che non si possono preventivare; mentre si possono preventivare esattamente le spese per le opere piccole.

Ha così escluso che preventivi esatti possano farsi per i grandi ponti e per le grandi gallerie, questi massimi elementi della spesa totale. Se esclude i grandi manufatti, se esclude le grandi gallerie e sostiene che per tutte queste opere maggiori l'arte nostra non arriva ad indicare preventivamente quanto debbono costare... mi permetta l'onorevole

Curioni, ma ha perfettamente detto quel che io ho riportato.

Discordo intieramente da questa sua base di argomentazione. Sono convinto che i progetti delle ferrovie, come generalmente tutti quanti i progetti per costruzioni di opere, possono esser fatti in maniera da avvicinare di molto i preventivi ai consuntivi. Qualche parte, di qualche opera (esaurimenti d'acque per fondazioni a cagion d'esempio) può presentare delle difficoltà a chi debba preventivare la spesa; ma resta che il preventivo esatto può compiersi per la maggior parte dei lavori.

Ora gran parte delle sue distinzioni e delle risposte che l'onorevole Curioni ha fatto all'onorevole Spaventa se ne vanno, quando cade l'asserzione che non possano esser compiuti dagli ingegneri che progettano ferrovie preventivi pei quali con molta approssimazione si sappia, quale dovrà essere la spesa vera.

L'onorevole Curioni aggiungeva: l'onorevole Spaventa ha detto che il 4 e mezzo convenuto da lui poteva bastare per i compensi dei progetti.

Ma, (disse) per le linee pianeggianti la cosa poteva andare; non può per le linee difficili per le quali lo studio costa molto di più.

D'accordo che assolutamente costano molto di più i progetti delle linee difficili. Ma appunto per le linee difficili è anche il costo della linea che è maggiore, e quindi questo 4 e mezzo per cento è un giusto compenso, tanto per le linee di pianura, quanto per le linee in montagna.

Ho veduto eseguire molti progetti di ferrovie, ne ho eseguiti parecchi, e so per pratica, che il compenso che accordava l'onorevole Spaventa, è già un compenso abbastanza remunerativo e per il quale si possono fare dei progetti assai migliori o più studiati in ogni particolare e più prossimi al vero nella parte *preventivi di spesa*, di quelli che sono presentati al Governo da parecchi degli uffici governativi.

Saranno stabilite, ci disse l'onorevole Curioni, *in un regolamento delle norme per il personale*. Si metteranno degli ingegneri proporzionati alle linee. Non avremo degli ingegneri pagati a 20 o 25 mila lire all'anno.

Io sarò molto dolente che non si abbiano degli ingegneri compensati nella ragione dell'importanza dei vantaggi che la loro abilità possa assicurare allo Stato. Non sono niente affatto di quelli che sono persuasi che il Governo faccia un'economia quando paga poco degli impiegati ai quali affida grossi carichi.

Sono i riguardi della economia appunto quelli

che impongono di guardare a tutt'altro che a queste lesinerie sugli stipendi.

Dovete guardare a quanto possono ascendere i vantaggi che quegli impiegati possono arrecare allo Stato. E sa l'onorevole Curioni perchè generalmente gl'ingegneri delle amministrazioni private, pagati molto di più di quelli del Governo, hanno assai spesso ragione nelle loro questioni col Governo? Proprio per questo che sono pagati di più. Le Società private cercano e compensano la capacità; vanno schiumando dagli stessi uffici governativi le migliori intelligenze, le attraggono pagandole il doppio, il triplo di quello che li paga lo Stato e naturalmente si trovano di fronte al Governo col vantaggio dei migliori combattenti in tutte le occasioni di dispareri e di lotte d'interesse.

È vero che il Governo è *libero di dare o non dare* le nuove costruzioni alle Società, ma è appunto per questa facoltà assoluta del dare e del non dare che io non sono disposto a concedere al Governo le facoltà che domanda, e in questo forse differisco completamente dall'onorevole Spaventa. Ci dica il Governo che cosa fa e che cosa vuol fare, perchè tutti quegli articoli che riguardano le nuove costruzioni, in fine dei conti, hanno un solo significato ed è questo: che quando sarà approvato questo contratto, per tutto ciò che si vorrà fare intorno alle costruzioni ferroviarie, sarà abolita per il Governo la legge di contabilità, e sarà diminuita la responsabilità del Ministero di fronte al Parlamento. Nulla è innovato; meno questo, della più ampia, della troppo ampia facoltà accordata al Ministero.

Per ragioni adunque di ordine generale, in parte diverse da quelle che hanno ispirato l'opposizione dell'onorevole Spaventa, io sono contrario a tutti quegli articoli, dei quali si tratta, e non ho potuto restare silenzioso di fronte alle asserzioni dell'onorevole Curioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Onorevoli colleghi; se oggi vi è uomo contento di se stesso in quest'Aula, quegli sono io per avere avuto occasione di codere il mio turno di parola all'onorevole Spaventa, il quale vi ha fatto la vivisezione di questo infelice capitolo che regola, o regolar pretende, le costruzioni delle nuove linee; e l'ha fatta con assai maggior autorità di quello che avrei potuto farla io.

A me pertanto non resta che rinunziare per intero alle considerazioni d'indole generale che avrei svolte in questo capitolo, riservandomi di parlare sopra alcuni articoli intorno a speciali disposizioni.

Ma pur rinunciando a svolgere il tema, non mi asterrò dal raccomandare ai miei colleghi di ponderare la gravità delle considerazioni di un uomo eminente come l'onorevole Spaventa, il quale non vi parlò certamente, come ha fatto, pel desiderio di rovesciare il Ministero a beneficio della parte politica a cui io mi onoro di appartenere.

L'onorevole Spaventa osservò sul principio del suo discorso che bisogna essere proprio tratti da forza irresistibile, per parlare in certi momenti storici, in cui la verità non riesce, a niun conto, a farsi strada, nemmeno nei Parlamenti.

Purtroppo questa è una verità storica inconfutabile. Ma io mi permetto di aggiungere che, senza le solitarie proteste dei ribelli ad ogni servo encomio, ben'altra iattura soffrirebbero la verità e la giustizia, nei momenti storici in cui alla virtù ed anche al sapere, si riserva soltanto un qualche sorriso di compassione.

L'onorevole Barazzuoli prima, l'onorevole Curioni poi, hanno voluto fare una specie di antitesi tra le cose da me dette non so quando, e quelle dette oggi dall'onorevole Spaventa, intorno ai metodi delle costruzioni. Forse gli onorevoli colleghi relatori della Commissione, hanno dedotto le mie idee a questo proposito, dagli emendamenti da me presentati all'articolo 79.

Onorevoli colleghi, io ho dichiarato altra volta che dei metodi proposti con questo contratto non ne accetto alcuno, perchè ripugnano tutti alle mie convinzioni di indole amministrativa. E, coerente a questo mio modo di giudicare il contratto che ci sta davanti, quando è capitato in discussione il primo articolo relativo alle costruzioni, mi sono sforzato alla meglio di farvi introdurre almeno il principio della concorrenza. Ogni mio sforzo è riuscito inutile, come è riuscito inutile ogni mio sforzo perchè le costruzioni fossero meglio regolate, a norma della legge vigente sulla contabilità. Dopo ciò, o signori, a me non rimanevano che due strade: o uscire da quest'Aula, ovvero continuare ad adempiere il mio dovere cercando di fare introdurre nella legge, articolo per articolo, quelle modificazioni almeno di indole amministrativa, che rendano meno grave ciò che io credo una iattura pel mio paese, se questo contratto verrà approvato. Volete voi dedurre da un emendamento di modalità che io cerco di far prevalere, che io approvi fondamentalmente il contratto?

Tutt'altro, o signori. Io m'ingegno per rendere men grave l'opera vostra; ma disapprovo e condanno l'opera in se stessa; contro la quale voterò, anche se cento dei miei emendamenti fossero ap-

provati. Del resto, vedremo se, all'articolo 79 che verrà discusso di qui a poco, Ministero e Commissione accetteranno le proposte da me fatte, proposte che la Commissione crede siano contrarie a quelle dell'onorevole Spaventa. Non potendo evitarsi la condizione di cedere a queste Società privilegiate i lavori a cottimo, vedremo se accetteranno la mia proposizione: vale a dire, che il cottimo sia vincolato ad un massimo insuperabile, per qualunque ragione; proposizione che io traggo dalla legge francese di un anno fa.

Se pertanto piacesse al Governo ed al Parlamento di trasportare in questo capitolato (poichè a quanto si afferma, non si tratta che di facoltà chieste dal Governo), le norme amministrative dalla legge Spaventa del 1874, il primo a sottoscriverle sarei io. E questo a prova della nessuna divergenza che vi può essere tra le mie idee e quelle notissime, perchè antiche, propugnate dall'onorevole Spaventa in materia di regolarità amministrativa. Questo dico, non soltanto per i lavori a prezzo fatto, ma eziandio per i lavori a rimborso di spesa, di cui parlerò alquanto più tardi.

Per ora, non volendo fare considerazioni generali su tutto il capitolo, e nessuna sull'articolo 78, mi taccio aspettando il mio turno per parlare sull'articolo 79.

Presidente. Appunto, onorevole Baccarini, io volevo farlo osservare che la proposta concreta che Ella propone, troverà posto all'articolo seguente, cioè al 79.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici vuol parlare adesso?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole Baccarini volesse parlare anche dell'articolo 79, io parlerei dopo, e così risponderei una volta sola.

Presidente. Metterò dunque a partito l'articolo 78.

Lazzaro. Ma mi pare...

Presidente. Onorevole Lazzaro, l'articolo 78 non pregiudica per nulla la questione contemplata dall'articolo 79; anzi è una conseguenza del primo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Lazzaro, io faccio questo per non parlare due volte.

Del resto io sono a disposizione della Camera.

Presidente. Non essendovi proposta, s'intenderà approvato l'articolo 78 che rileggo.

“ Art. 78. Ad ogni richiesta del Governo il concessionario avrà l'obbligo di assumere la costruzione di nuove linee o la continuazione di quelle già intraprese per conto dello Stato, alle

condizioni e colle norme determinate negli articoli seguenti:

“ Art. 79. Il Governo avrà facoltà di affidare al concessionario, in base a progetti debitamente approvati, la costruzione di dette linee, sia a prezzo fatto, sia mediante rimborso delle spese, nelle quali saranno comprese quelle per gli studi, per la redazione dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori. ”

L'onorevole Baccarini propone quest'emendamento:

“ Il Governo avrà facoltà di affidare i lavori al concessionario, sopra progetti debitamente approvati, con contratti stipulati a prezzo fatto in base ad un *maximum* non superabile per qualsiasi ragione a carico dello Stato.

“ In soli casi eccezionali e per lavori che non superino la somma di 300,000 lire in base ai progetti, il Governo potrà affidarli al concessionario a rimborso delle spese. ”

Il resto come nell'articolo.

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta di emendamento.

Baccarini. Il mio emendamento non ha bisogno di molte parole per essere sviluppato, perchè basta leggerlo per rendersene ragione. Se è vero che soltanto le Società privilegiate per l'esercizio hanno interesse a costruire bene le strade; se è vero che esse soltanto sanno costruirle bene; se è vero che esse sole sanno fare gli interessi, anche finanziariamente, meglio che non lo sappia fare il Governo, io non comprendo perchè non si debba poi profittare di queste eccezionali, per non dire fenomenali, doti delle Società per trarne ogni maggior profitto possibile. Se voi volete dare a queste Società sole, escludendo ogni possibilità di concorrenza, lavori di così grande importanza che ammontano a miliardi, almeno liberatevi delle conseguenze degli spropositi vostri. Voi dite che lo Stato non può fare questi lavori, perchè si espone a troppe liti; ma con questo capitolarlo voi non fate altro che far fare le liti alle Società, per conto vostro; non le eliminate punto. Voi dite inoltre che i lavori fatti a cura diretta dello Stato costano di più. Ma allora perchè non vi cautelate almeno in maniera che i lavori che farete a mezzo delle Società privilegiate, non vi costino di più, come quando lo Stato li fa da se stesso? E così di seguito.

Poichè non volete ammettere concorrenza, su di che però mi propongo di tornare quando saremo all'articolo 8 della legge, e poichè avete illimitata fiducia nelle Società esercenti, almeno,

prima di fare un cottimo, regolatevi in maniera da escludere la possibilità di spendere in più, e fare delle liti.

Fate come ha fatto il Governo francese, e stabilite nel prezzo un massimo insuperabile.

In questo modo, voi potrete sbagliare accordando qualche cosa di più nel prezzo, ma almeno non avrete più da correre altri pericoli; darete ad esempio 10 milioni per una linea, quanto sarà la stima approvata, da tutti i vostri consiglieri; ma almeno stabilite che non darete un centesimo di più dei 10 milioni, caschi il mondo. Se poi volete avventurarvi a spenderne 13, 14 o 15, divertitevi allora a fare i lavori per conto vostro.

Questo per quanto concerne la prima parte del mio emendamento; per quanto poi si riferisce alla seconda parte e cioè all'esecuzione dei lavori a rimborso di spesa, proprio dichiaro che non posso nemmeno discutere delle cautele, che non esistono in questo capitolato.

Se volete attenervi a quelle finora adottate nelle leggi esistenti, nel disegno di legge dell'onorevole Spaventa o in quello del 1877 dello stesso onorevole Depretis, allora ci sarà modo d'intendersi. Ma quando voi non volete attenervi alle più elementari norme della prudenza amministrativa, io vi domando di limitare almeno la somma dei lavori a rimborso di spesa.

Tutti i giorni accade di fare eseguire a Società esistenti studi di ferrovia, o anche qualche lavoro a conto dell'amministrazione, con rimborso di spesa, lo so; ma questi sono casi eccezionali, pei quali una grande Società, che ha grandi rapporti collo Stato, può meritare ogni fiducia, perchè quell'incarico temporaneo non può costituire per essa una base di speculazione.

Ma quando per venti anni voi potrete affidare ad esse anche un miliardo di lavori a rimborso di spesa, e non avrete altri vincoli che quelli di cui parleremo all'articolo 83, vi confesso, o signori, che queste non mi paiono cose degne dell'esperienza dell'onorevole Depretis.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Intorno a quest'articolo si è riaccesa la questione stata in massima risolta dalla Camera, votando l'articolo corrispondente del contratto; ed è naturale che questo sia avvenuto, perchè qui si contengono le norme generali, secondo le quali il Governo potrà usare della facoltà di affidare alle Società esercenti la costruzione delle linee ferroviarie.

Contro il sistema proposto dal Governo furono levate moltissime obiezioni. Già nella discus-

sione generale fu detto più volte da onorevoli deputati dell'opposizione che noi volevamo creare tre grandi regie, la regia del costruttore, la regia dell'esercente e la regia del banchiere; tre grandi e formidabili monopoli, che avrebbero schiacciata ogni altra operosità in Italia e che si sarebbero sovrapposti ed imposti allo Stato.

Veramente le parole sono molto gravi; ma i fatti non rispondono ad esse. E quello che è più singolare e strano si è che queste accuse partirono principalmente da coloro che si dichiaravano contemporaneamente fautori della concessione piena ed intera di costruzione e di esercizio alle Società private. Ora che cosa si fa con la concessione di costruzione e d'esercizio? Si crea per l'appunto un costruttore, un banchiere e un esercente. Voi affidate ad un individuo o ad una Società la costruzione delle strade, gli date incarico di fare i progetti, di eseguirli, di trovare le somme occorrenti non solo per la costruzione ma anche per l'ammortamento del capitale impiegatovi (perchè, finita la concessione, la strada diventa piena e intera proprietà dello Stato), e finalmente di esercitare la linea o la rete concessagli per un lungo ordine d'anni.

Questo è il sistema dell'Inghilterra, della Francia e di quasi ogni Stato d'Europa, e non parve mai che fosse una minaccia al lavoro e all'operosità nazionale. Questo sistema è stato per lunghi anni anche il nostro, e non ha prodotto, neppure quando fu applicato in tutta la sua pienezza, nessuno di quei mali che se ne temono. L'Italia lo adottò seguendo l'esempio del Piemonte, dove dei due sistemi della costruzione diretta per parte dello Stato e delle concessioni, questo dopo un certo contrasto vinse l'altro e prevalse così che è diventato poi il sistema italiano, fino a quando l'Italia, compiuti i riscatti, si trovò inaspettatamente sulle braccia la grossa questione ferroviaria, senza essere ancora preparata a risolverla.

E frattanto i desideri di nuove strade battevano da ogni parte alle porte del Parlamento, e fu fatta la legge del 1879. Con quella legge si provvide alla costruzione di una rete complementare; ma non fu però recisamente stabilito che lo Stato solo dovesse costruirla. La questione dell'esercizio non era per anco risolta, e, per non pregiudicarla, fu detto: finchè non sia risolta non si faccia concessione nessuna. Ma taluni dei ministri, che avevano preparata quella legge, erano fino d'allora d'avviso che lo Stato dovesse costruire il meno che poteva; e fra questi l'onorevole Baccarini che lo rammentò anzi alla Camera nella discussione generale. Dunque, nemmeno colla

legge del 1879 l'Italia volle mutare sistema, e addossare al Governo la costruzione diretta delle ferrovie.

A voi tutti è noto quale misera prova abbia fatto in Francia il sistema di affidare tutta in mano al Governo la costruzione delle ferrovie. Proposto dal Freycinet come un mezzo efficacissimo a completare la rete delle ferrovie nazionali, dopo breve esperimento fu dovuto abbandonare del tutto.

Ora noi abbiamo cominciato a eseguire la legge del 1879, ma non appena ne fu incominciata la esecuzione, subito si videro le immense difficoltà nelle quali lo Stato italiano si era messo. Ed allora ecco subito la legge del 1881 per i provvedimenti finanziari e per la costruzione dei tronchi; e poi la legge del 1882, su per giù con iscopi ed intendimenti analoghi.

L'opera legislativa non è stata dunque scarsa: si sono fatte tre leggi su questa materia in quattro anni!

Ma i risultati, o signori, sono essi tali da soddisfare le popolazioni? I risultati sono essi tali da soddisfare l'amministrazione dello Stato?

Credo che pochissimi di voi potrebbero rispondermi affermativamente, essendochè nella grande maggioranza delle popolazioni, ed anche della deputazione, è ferma la convinzione del contrario. Tutti sanno e tutti vedono quale imperfezione vi sia nel modo con cui procedono le costruzioni della rete complementare, e tutti sentono i danni gravissimi ai quali andiamo incontro. Il Governo dal suo canto non li poteva ignorare e soprattutto non poteva esser sordo al voto espresso unanimemente dalla Camera quando il progetto di massima per lo esercizio ferroviario fu sottoposto al suo esame. In allora tutti gli Uffici manifestarono il desiderio che il Ministero oltretutto all'esercizio provvedesse anche ad una più sollecita e migliore costruzione delle strade.

Ed ecco il problema che il Governo si è dovuto proporre: e vi è stato tratto, non solo da questo desiderio dovunque manifestato, ma anche dalla natura stessa delle cose, perchè nessuno negherà nè potrà negare la connessione che vi è fra l'esercizio delle strade e la loro costruzione. Noi abbiamo tenuto conto delle condizioni di fatto, cercando di risolverlo con questi tre criteri: anzitutto affrettare la costruzione delle strade e migliorarla, in secondo luogo modificare il sistema finanziario della legge, in terzo luogo valerci delle Società esercenti, sia per costruire, sia per trovare i fondi necessari alle costruzioni. Ecco quale è

stato il pensiero del Governo e quale è la via in cui ha creduto di entrare.

L'onorevole Gabelli avrebbe desiderato che entrando in questa via il Governo fosse venuto davanti alla Camera proponendo delle vere e proprie concessioni e ritornando pienamente al sistema che per lunghi anni era stato il nostro e quello della Francia, e di quasi ogni altra parte di Europa. E se difficoltà pratiche insormontabili non si fossero opposte, il Governo sarebbe anche entrato in questa via; ma come e a chi si poteva concedere una rete come la complementare in gran parte ancora incognita? Si tratta di un miliardo e mezzo, e secondo l'onorevole Gabelli anche due miliardi di costruzioni. Nelle attuali condizioni economiche d'Italia come e dove trovare chi se le fosse assunte?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Come si poteva dare in concessione la rete che ci rimane ancora a costruire senza alienare contemporaneamente anche la rete già riscattata ed esercitata dallo Stato? Il problema, posto in queste condizioni, diventava insolubile; e non è certamente da uomo di Stato proporre risoluzioni che praticamente non possono essere attuate.

Allora che cosa si è dovuto fare?

Procurare con le presenti convenzioni di assestare l'esercizio, e nello stesso tempo riserbarsi la facoltà di unire all'esercizio anche la costruzione della rete complementare, non a un tratto, perchè non abbiamo gli elementi per poterlo fare, ma via via, parte a parte.

Orbene, il Governo ritiene che con le facoltà che domanda (che mentre per lui sono facoltà, sono invece un obbligo per l'altro contraente) si può raggiungere convenientemente lo scopo.

E qui entriamo nella parte amministrativa della questione.

Ma prima di entrarci, consenta la Camera che in brevi parole dica quali sono i principali vantaggi, che il Governo si ripromette di ottenere affidando le costruzioni all'industria privata.

Le Società hanno una organizzazione più adatta alle costruzioni ferroviaria, perchè si occupano esclusivamente di ferrovie con un personale *ad hoc* non distratto da altre cure. Non sono come l'amministrazione dello Stato, inceppate ne' loro movimenti da molteplici considerazioni estranee alla materia, nè trattenute da riguardi amministrativi e politici che diventano assoluta necessità in un Governo parlamentare. Esse quindi possono procedere per la loro via molto più libere e spedite, e con criteri più sicuri e più fermi.

E inoltre hanno interesse a costruire bene, perchè devono esercitare le strade.

Vero è che in questo interesse a ben costruire l'onorevole Spaventa ha creduto di trovare un pericolo; e già l'onorevole Branca aveva mosso nella discussione generale un'analoga obiezione. Ma a me sembra che tanto l'uno quanto l'altro dei nostri egregi colleghi abbia dimenticato che i progetti devono essere approvati dallo Stato, il quale determina il massimo e il minimo delle pendenze che devono avere le strade, e ne stabilisce i tipi. Sarebbe veramente un assurdo costruire nello stesso modo le strade di primo ordine e quelle che avranno una importanza meramente locale. Inoltre è compensata delle maggiori spese di esercizio sulle linee a grandi pendenze mediante il computo della distanza virtuale. Dunque questo pericolo non c'è in nessun modo. Se si desse fin d'ora alle Società il diritto di costruire le strade, senza fare nel contratto contemporaneamente il progetto, allora — ma solo allora — potrebbero le Società a nome di questo diritto contrattuale vantare delle pretese. Ma siccome noi non ci obblighiamo per ora a nulla, così avremo modo d'impedire a suo tempo che alle strade, che affideremo alle Società, sia dato un carattere diverso da quello che devono avere secondo il loro scopo, o nazionale, o militare, o meramente locale.

Le Società hanno interesse a costruire solidamente le linee che saranno loro assegnate, perchè bisogna che rispondano dei vizi di costruzione, e perchè devono poi anche esercitarlo. Noi oggi ci troviamo talora di fronte ad appaltatori, i quali costruiscono dei ponti che di lì a poco cadono; ma l'appaltatore è stato pagato, e quindi converrebbe fare contro di lui tutto un giudizio *ex novo*, e richiederli il risarcimento, mentre non ha i mezzi di risarcire. E i vizi di costruzione sono frequenti e non sempre facilmente si riconoscono all'atto del collaudo. Quanto poi al resto della strada evidentemente l'appaltatore non dovendola mantenere, non ha nessun interesse di costruirla bene.

Ma i rapporti con le Società sono di altra natura; e, per dirne una, i patti contrattuali portano fra le altre a questa conseguenza, che anche sui lucri che la Società facesse per le costruzioni, lo Stato ha la sua quota quando questi, uniti ai proventi dell'esercizio, superino il 7 e mezzo per cento al lordo della ricchezza mobile. E questa è una condizione che mi pare molto vantaggiosa. Ora invece si verifica spesso, anzi si può dire sempre, un fenomeno molto diverso, del quale mi riservo di parlare a suo tempo.

Altri vantaggi potrei enumerare che nessuno ha revocato in dubbio: nemmeno l'onorevole Spaventa, il quale non ha detto che sia cattivo consiglio quello di affidare alle Società le costruzioni, ma si è fermato soltanto sulla forma dei contratti e sul modo con cui intendiamo di regolare giuridicamente e amministrativamente questo contratto di costruzioni colla Società.

Ebbene, esaminiamo brevemente qual'è stato il sistema che il Governo e la Commissione hanno creduto di adottare.

Il Governo colle Società fa due contratti, di diversa natura. Il primo è per provvedere i mezzi finanziari, e questo contratto piglia due forme distinte, che sono quella dell'anticipazione che la Società deve fare allo Stato ogniqualvolta questo non creda conveniente che si emettano obbligazioni e quella della emissione delle obbligazioni onde raccogliere le somme necessarie alle costruzioni. Ma di questo contratto e delle sue forme non essendosi ora tenuto discorso, tralascio anch'io di parlarne. Fermiamoci invece sul secondo: quello per le costruzioni.

Noi domandiamo di stipularlo in due maniere, o a prezzo fatto, o a rimborso di spesa. Il capitolato determina pochissime norme, perchè il Governo chiede la semplice facoltà di fare i contratti, e non presenta contratti già stipulati alla Camera; onde esso evidentemente si trova in condizioni molto diverse da quelle in cui si trovarono già l'onorevole Spaventa e l'onorevole Depretis quando nel 1874 e nel 1877 fecero analoghe proposte alla Camera. Essi vi proponevano di dare le costruzioni di tali e tali linee alla tale e tale Società, e quindi bisognava che determinassero proprio come si determinano in un contratto i diritti e gli obblighi dei contraenti, tanto sotto l'aspetto giuridico, quanto sotto l'aspetto amministrativo.

Ma qui noi non presentiamo un contratto: domandiamo, come ho detto, soltanto la facoltà di poterlo fare. E non crediamo che il capo VII del capitolato, con cui si chiede questa facoltà, sia *infelice* come lo crede l'onorevole Baccarini. Per parte nostra anzi lo crediamo *felice*: perchè non pretende di fare ciò che ora non sarebbe possibile, cioè un vero e proprio contratto, ma si limita a stabilire le principali norme con cui i contratti si dovranno fare, rimandando le altre al regolamento.

L'onorevole Spaventa non può ignorare questa circostanza essenziale se non gli è sfuggito l'articolo 8 della legge. Nell'articolo 8 della legge, e non già nel capitolato, il Governo chiede alla Camera la facoltà di potere, con apposito regolamento, determinare le linee fondamentali non solo, ma

anche le particolarità delle condizioni e dei patti che devono figurare nei contratti da stipularsi, tanto in quelli a prezzo fatto, quanto, e principalmente, in quelli a rimborso di spesa.

Negli articoli che discutiamo non c'è infatti quasi nessuna disposizione che definisca più da vicino come debbansi fare i contratti a rimborso di spesa, perchè il capitolato si propone principalmente di determinare le norme per i contratti a prezzo fatto ossia a corpo, come dicesi nella legge dei lavori pubblici. La parte relativa al rimborso di spesa essendo materia più che altro di amministrazione, si rimanda tutta alle disposizioni del regolamento.

Questo regolamento dovevamo noi portarlo davanti alla Camera? L'onorevole Spaventa inclina a credere che la materia dovesse essere regolata legislativamente, perchè gli pare che noi facciamo una modificazione alla legge di contabilità. E rivolgendosi al presidente del Consiglio solleva quasi una specie di questione costituzionale. Ma io credo che non sia un buon sistema quello di fare intervenire la Camera in tutte le particolarità amministrative, anzi sono d'avviso che il sistema parlamentare com'è inteso sul continente segua una via che è opposta a quella che lo spirito vero del sistema richiede. Mentre in Inghilterra non si immaginerebbe mai di entrare in simili minuti particolari, noi invece vi entriamo avidamente.

Ed è questa forse una delle ragioni per cui la Camera è sempre più attirata fuori dell'ambito dell'azione ad invadere quello dell'amministrazione; una delle ragioni che rende pericoloso in Italia il sistema della omni-ingerenza governativa, perchè l'attribuzione del Governo non rimane solamente sua, ma diventa principalmente attribuzione della Camera. Onde si avvera sovente e facilmente quella confusione di poteri, per cui non si sa più se il deputato reclami contro il Governo o contro la propria opera sua.

Ma l'onorevole Spaventa non ha fatto che una semplice allusione a questo, e per verità io mi sono forse troppo dilungato nella risposta. Quello che invece mi pare molto necessario a notarsi si è che i giudizi dati dall'onorevole Spaventa sui vari articoli e le varie disposizioni del capitolato non calzano, perchè, ripeto, non è un contratto questo che proponiamo, e non può nè deve quindi contenere tutte le norme necessarie a un contratto.

Egli, per esempio, ha detto: ma come? voi avete un rimborso di spesa, e non determinate il modo con cui, prima di pagare, sarà fatta la revisione di quello che si è speso?

Questa dimenticanza sarebbe davvero condannabile, ed io sarei il primo a riprovare l'opera mia, e a modificarla od anche abbandonarla, occorrendo, quando l'obiezione reggesse.

Ma se l'onorevole Spaventa legge l'articolo 8 e l'articolo 13 della legge vedrà che tutte le forme con le quali si devono fare i rimborsi di spesa e gli accolti dei lavori saranno determinate dal regolamento, il quale, noti la Camera, dovrà esser fatto dal Governo, sentita la Corte dei conti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato e l'Avvocatura erariale.

E non basta: fatto questo regolamento, si stipula il contratto, il quale va soggetto, esso pure, all'esame di tutti questi corpi consultivi: Consiglio superiore dei lavori pubblici, Avvocatura erariale e Consiglio di Stato.

Quando si tratta di un prezzo fatto è condizione essenziale che il voto del Consiglio di Stato sia favorevole. Quindi, la differenza fra questa maniera di contratto a corpo e prezzo fatto e quella che oggi si segue, si riduce principalmente a questo, che invece dell'asta pubblica, si richiede (senza parlare dei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici) il voto necessariamente favorevole del Consiglio di Stato.

Ora la facoltà di affidare la costruzione alle Società il Governo può esercitarla e non esercitarla. Ciò dimostra, diceva l'onorevole Spaventa, che voi stessi riconoscete che questo metodo può riuscire cattivo, e perciò vi riservate di non seguirlo. Veramente io non credo che il metodo sia cattivo; ma noi diciamo che non faremo il contratto, quando le condizioni o il prezzo non fossero favorevoli, e allora, o sperimenteremo l'asta, o potremo rivolgerci ad altri: noi non siamo necessariamente legati a questo sistema ma conserviamo piena libertà contrattuale.

Quindi, se è vero quello che dice l'onorevole Gabelli, che noi non presentiamo dei contratti definitivi (ed io ne ho già detto la ragione), non sta l'altra osservazione che noi già cominciamo a ritenere che questo sistema sia cattivo.

L'asta è forse il metodo perfetto? Nessuno lo afferma.

Io non so se nella Camera sorgerà intorno a questo capo (giacchè vari sono gli articoli che possono offrire occasione di parlarne) altra discussione.

Io, ad ogni modo, se mai sorgerà, dirò alla Camera quali sono stati gli effetti dell'asta, e dei modi di costruzione che finora abbiamo seguito. Per ora mi limiterò dunque a poche considerazioni d'indole generale.

Alle osservazioni speciali fatte sui vari articoli

dall'onorevole Spaventa, ha già risposto l'onorevole Curioni, e quindi io non potrei che ripetere le cose da lui dette.

Il rimborso di spese non piace interamente all'onorevole Spaventa. Nel suo sistema egli non rimborsava le spese, ma faceva però le spese direttamente. Quindi inframmetteva le Società tra lo Stato e il cottimista. E questo è un fatto che potrà accadere ancora specialmente pei tronchi che abbiamo già in costruzione.

Per questi tronchi, se lo Stato lo crede conveniente, potrebbe seguire il sistema dell'onorevole Spaventa specialmente nel caso che si trovassero vicini ad altri già affidati da costruire alle Società. Ma per questo non occorre niente di speciale; basta affidare la direzione dei lavori alla Società, sotto la sorveglianza del Governo.

Mi pare che questo fosse il sistema al quale voleva alludere l'onorevole Spaventa.

Ma quanto al rimborso di spese, egli non può giudicarlo con un articolo o due contenuti nel contratto; bisogna che aspetti a giudicarlo quando il rimborso di spese avrà ricevuto la sua forma concreta e definitiva. Quindi la Camera intanto su questo punto può ritenere, che le due forme di contratto che si domandano, cioè il rimborso delle spese, e il prezzo fatto, sono le due che più ordinariamente si usano e si sono usate per raggiungere lo scopo che noi ci proponiamo. Il prezzo fatto deve essere un vero prezzo fatto, e non già, come fu detto più volte in questa Camera, citando ad esempio la causa Guastalla, un prezzo che abbia valore soltanto pel progetto e non si estenda alle eventuali varianti.

La causa Guastalla ebbe origine specialmente dalle varianti che furono cagione precipua degli aumenti di prezzo. L'aumento pareva da principio che dovesse essere di tre milioni, ma poi andò crescendo; e continuando la lite diventò di 7 o 8 milioni in conto capitale. E crebbe ancora, come è naturale, per gli interessi. Ora, se io dovessi dire alla Camera che cosa segue anche oggi di molti contratti che noi facciamo e che non facciamo con le cautele adoperate con la ditta Guastalla, si troverebbero delle differenze assai più notevoli. Noi, per esempio, abbiamo l'Eboli-Potenza che fu preventivata in 23,858,000 lire; si ottenne per quella linea un ribasso d'asta di 1,532,000 lire; costò effettivamente 38 milioni; e c'è ancora qualche altra cosa da pagare. La Potenza-Torremare, preventivata in 23 milioni, costò finora oltre 41 milioni; e il ribasso d'asta era stato di 3,758,000 lire.

Vedete, dunque, dove vanno a finire questi

grandi ribassi d'asta! La Cassano-Cosenza preventivata 9,958,000 lire è costata 14,797,000 lire, finora. La Palermo-Girgenti, da 17,750,000 lire, è salita a 28,782,000 lire. La Leonforte-Licata, da 29,970,000 lire (ed ebbe un ribasso di lire 2,362,000), è andata a 55,601,000; ed abbiamo altre lire 4,640,000 approvate e non ancora spese. Così, potrei citare altri fatti. Del resto i ribassi d'asta del 17 per cento in media e in molti casi anche maggiori ci furono fino a che non andò in esecuzione la legge del 1881. Abbiamo avuto anche ribassi del 35 ed in un caso perfino del 38 per cento. La media del 17 per cento citata dall'onorevole Baccarini, è una media vera fino all'ultimo anno, ma poi, la media è scesa al 5, o al 5,34 per cento.

Sarebbe però sempre, anche così ridotta, un risparmio grande; se non che non si è ancora finito di stipulare il contratto in base a questo ribasso d'asta, che subito incominciano le dolenti note.

Ritardi nel cominciare i lavori, ritardi purtroppo e sovente anche nella consegna dei progetti, e nelle espropriazioni; perchè, specialmente quando è lo Stato che espropria, tutti accampano pretese elevatissime. Poi abbiamo varianti di progetti che cominciano quando ancora non è cominciata la costruzione, e continuano poi sempre, ed allora si sospendono le costruzioni, o necessariamente, o perchè lo desidera l'appaltatore, il quale trova in ogni sospensione di lavori una ragione per chiedere maggiori compensi. Inoltre l'appaltatore eseguisce quella parte dell'opera dove i prezzi unitari gli danno certa occasione di guadagnare molto e non eseguisce quelle per le quali il prezzo unitario è ritenuto inferiore al vero.

Quindi, o bisogna fare una lite coll'appaltatore, o una transazione; e in un caso e nell'altro spendere di più.

Ed allora una grande ressa presso il ministro ed il Ministero affinchè i lavori vadano avanti, e non si faccia una lite, perchè c'è una gran perdita di tempo, e la stagione incalza, e le popolazioni hanno bisogno di lavoro e via discorrendo. Onde, o per mezzo della lite, o per mezzo della transazione, v'è sempre aumento.

Potrei leggervi una sfilata di pareri del Consiglio di Stato; uno dei quali potrebbe, per esempio, dirvi questo: che di tal maniera non si sa veramente se con gli appalti noi facciamo dei contratti, perchè il contratto che pure è inscindibile, e con un prezzo unico viene scisso in più parti, e si osserva solamente in quelle che sono all'appaltatore favorevoli. È stato detto più d'una volta che quando appaltiamo un lavoro

appaltiamo anche una lite; ma confesso che qualche volta dubito se veramente facciamo con l'appalto un contratto o non piuttosto una semplice parvenza, un tentativo fallito di contratto.

E torno a dire che potrei citare in proposito molti fatti e molti giudizi, e citarli coll'autorevole parola del Consiglio di Stato.

Pare a voi che sia questo l'ideale? Non conviene mutare sistema? Ebbene, può darsi che neppure il sistema da noi proposto sia in tutto e per tutto perfetto, ma è certo che noi ci apriamo la via al meglio con le facoltà che vi abbiamo chiesto.

Ed a me pare che quando si possa utilmente sostituire ai soliti appaltatori delle Società che hanno altri vincoli verso lo Stato, una cauzione forte nelle nostre mani, minore interesse di mancare agli impegni, noi possiamo migliorare le condizioni dello Stato.

Non è vero che si crea un monopolio, anzi al contrario si aumenterà la concorrenza.

Le imprese che assumono più di un tronco sono 10 o 12 in tutto, e chi ne ha di più ne ha cinque sparsi in ogni parte d'Italia da Ivrea fino in Sicilia: gli altri — oltre un centinaio — sono piccoli cottimisti di tronchi che costano molto raramente più di un milione.

Ebbene io ritengo che questi piccoli cottimisti saranno più avvantaggiati colle costruzioni affidate alle Società che non col mezzo degli esperimenti d'asta.

Nessun di voi ignora gli accordi che si fanno per levar di mezzo i concorrenti, e come coloro che si accordano mandano spesso uno a concorrere per poi dividersi fra loro il provento derivante dal ribasso ottenuto a danno dello Stato. Io credo che nessun sistema in questa materia possa essere perfetto; credo che è impossibile trovare, in materia così difficile e spinosa come è questa, un sistema a cui non si possano fare ragionevoli obiezioni. Anzi non oserei neppure dire che quello proposto alla Camera sia addirittura l'ottimo: se avessimo potuto fin da ora portare alla Camera delle concessioni perfette per le costruzioni, lo avremmo fatto di buon grado, ma mancano le notizie di fatto; e contratti che sarebbero stati un salto nel buio, specialmente quando si tratta di un miliardo e mezzo, il Governo non ne voleva proporre nè la Camera li avrebbe accettati.

Prego quindi gli onorevoli colleghi a considerare la questione non in astratto ma nel concreto, non dottrinariamente — come più volte fu a noi rimproverato da altri — ma nella realtà; li prego a non pensare alle costruzioni come potrebbero essere,

ma come si fanno nel nostro paese e come del resto si facevano anche in Francia, quantunque la Francia abbia in materia d'opere pubbliche un ordinamento amministrativo migliore del nostro.

E qui dirò che non torna il paragone che hanno fatto l'onorevole Baccarini nella discussione generale e l'onorevole Spaventa oggi fra questa nostra forma di concessione e la francese. L'onorevole Spaventa ha detto: la Francia fa delle vere e proprie concessioni di ferrovie, quantunque lo Stato rimanga sempre il proprietario.

Ma questa parola " proprietario " vuol dir poco, perchè tanto è per lo Stato esser proprietario, ma dare alle Società per 90 anni tutti i diritti della proprietà, quanto dire: la Società è proprietaria a tempo determinato, e alla fine della concessione lo Stato diventa il proprietario delle linee che gli sono devolute, dopo ammortizzate le spese.

Le altre condizioni poi del contratto nostro non voglio leggerle per non tediare la Camera; ma ardisco dire che sono più favorevoli che quelle delle convenzioni francesi.

Cito una sola circostanza: la garanzia del prodotto netto! Le ferrovie francesi hanno una garanzia di prodotto netto non minore del 5 per cento, e che arriva talora fino al 12 per cento. Ora è ovvio, quando lo Stato garantisce alle azioni sociali un reddito netto non minore di quello stabilito, allora le Società possono esser corrive sugli altri patti, perchè tutto quanto occorre per arrivare al limite minimo stabilito deve essere pagato dallo Stato. La Società può così anche facilmente dire alla scadenza del contratto, dopo aver avuto sempre il il suo reddito netto minimo garantito, che il materiale mobile sia dato allo Stato, perchè questo non solo ha garantito alla Società un minimo di prodotto netto, ma ha rinunciato anche a tutti gli interessi sulle somme anticipate alla Società. Queste sono condizioni affatto diverse dalle nostre. Noi non garantiamo un interesse minimo alle azioni; anzi, se anche queste azioni andassero al 3, a 1, a 0, lo Stato non ci rimette nulla, non garantisce nè dà nulla, mentre invece se salissero oltre il 7,50 per cento lordo, lo Stato piglia la metà del sopravanzo. Vede dunque la Camera quale differenza fondamentale v'è fra le condizioni nostre e quelle di Francia. E quindi il paragone non torna. (*Bene! Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Vi sarebbe una aggiunta proposta dall'onorevole Picardi per l'articolo 79.

Gabelli. Chiedo di parlare.

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli che l'aveva chiesta innanzi.

Gabelli. L'onorevole ministro ha cominciato il suo discorso col raccontarci la genesi del sistema che ci ha proposto, e ci ha detto che i risultati dell'esecuzione della legge del 1879 sono stati cattivi. Egli non troverà certo in me uno che contradica questa asserzione. I risultati del sistema seguito per la esecuzione della legge del 1874 furono tanto cattivi, che io stampai una volta questa frase, molto sgrammaticata, ma tanto vera quanto sgrammaticata: " *la legge è pessima, la esecuzione è anche più pessima della legge.* "

In questo dunque siamo perfettamente d'accordo. Ma cambiate voi il sistema della legge del 1879 con la vostra proposta? Nulla cambiate; vi liberate solamente dall'osservanza della legge di contabilità, e mantenete la possibilità di eseguire tutte le strade col cattivo sistema col quale dalla legge del 1879 in poi sono state condotte.

Voi dite che si faranno questi contratti a *prezzo fatto*. Comincio ad avere dei dubbi sul significato di questa parola tanto ripetuta.

Che cosa significa *prezzo fatto* per l'onorevole ministro dei lavori pubblici? Significa prezzo di importo definitivo della linea, o significa prezzo determinato rispetto agli elementi dei lavori che costituiscono le diverse opere? Se *prezzo fatto* significa *importo di linea*, allora io vi dico che per fare i contratti pei quali ci chiedete facoltà diverse e maggiori da quelle che oggi vi sono accordate, dovete incontrare quelle identiche difficoltà che voi dite che si incontravano col sistema delle concessioni. Se per voi *prezzo fatto* significa lista dei prezzi unitarii, prezzo da applicarsi per ogni unità di lavoro, tariffa di prezzi, allora io vi dico che incontrerete tutte le difficoltà, tutti i mali, tutti i disordini, sorti dalla legge del 1879 in poi, perchè tutti i vostri contratti d'appalto per l'esecuzione delle linee promesse con quella legge li avete conclusi con *prezzi fatti* per unità di lavoro.

Ma l'onorevole ministro ci ha detto che non era possibile di seguire questo sistema delle concessioni, che a me pare il migliore, e per tanti anni a tutti parve il migliore in Italia, e tale ritengono ancora quasi tutti i paesi del mondo. E sostenne essere impossibile seguire questo sistema perchè non conosciamo il valore delle linee.

Signori, la maggior parte di noi eravamo qui nel 1879, ed abbiamo potuto sentire tutti l'onorevole Depretis quando diceva che bisognava allungare di un anno i tempi proposti per l'esecuzione di tutte le linee, perchè voleva spendere

sessanta milioni, ma non un soldo di più. I tempi li determinava esattamente perchè sicuramente sapeva che il valore di tutte le linee doveva ascendere (salvo errore di memoria) a 1474 milioni.

Sei anni or sono, l'onorevole Depretis conosceva quale sarebbe stato precisamente l'importo di tutte queste linee. Si sono da allora fatti nuovi studi particolareggiati; si sono fatti e rifatti, corretti e ricorretti, veduti e riveduti i preventivi di spesa; ed oggi, passati sei anni e spesi dei milioni, il Governo viene a dirci che nulla si sa di quello che esattamente si sapeva nel 1879?!!

Eccola la sapienza di quella gran legge!

Ed è l'onorevole ministro dei lavori pubblici che se ne fa l'accusatore venendo a recitare qui la lunga serie delle enormi differenze fra preventivi e spese vere. La Eboli-Potenza, ci disse il ministro, la cui spesa fu stabilita in 29 milioni, ci venne a costare 38, e ne enumerò parecchie in cui le differenze furono anche maggiori.

Per la Leonforte-Licata stimata 29,000,000 abbiamo pagato finora 55,000,000; altri quattro o cinque si sono domandati, per cui si va a 60,000,000 e non sappiamo ancora che cosa ci si domanderà in seguito; si andrà forse a 70 od 80,000,000. Una buona parte di colpa l'hanno quei temerari ribassi di asta che egli ha deplorato e che io deploro al pari di lui. I ribassi alle aste (e lo dico per esperienza non d'impresie mie, che non ne ebbi mai per me, ma per conoscenza diretta in conseguenza d'affari professionali), i ribassi d'asta non possono talvolta essere offerti in limiti dell'otto, del 10 e del 12 per cento; sono sempre possibili al 30, al 40 e al 50 per cento. Parrebbe ciò un paradosso, un non senso ed è invece perfettamente vero.

Abbiamo degli appaltatori i quali non vanno al di là di un ribasso d'asta ragionevole, possibile, compatibile colla onesta esecuzione del contratto; ne abbiamo degli altri che appaltano le liti, e quelli li vanno al 30 o 40 per cento di ribasso.

Ma vi è un'altra ragione, e più grave, per la quale diventano possibili questi ribassi eccessivi, ed è da imputarsi a colpa degli ingegneri delle stazioni appaltanti e del Governo stesso.

La massima parte dei disegni coi quali si indicano appalti nulla determina delle condizioni vere delle opere.

Disegni poco studiati infatti, incompiuti, erronei, contraddittori, in nessuna parte, in nessun particolare esatti, determinano i compiti delle imprese. Quali le conseguenze? Che un appaltatore vi fa allegramente il ribasso del 40 e del 50 per

cento, sicuro che quel progetto sul quale avviene il contratto non lo potrete attuare, che dovrete quindi cambiare insieme al progetto delle opere anche i patti del pagamento delle opere stesse.

Non è (e fu questa una delle ragioni per cui ho risposto all'onorevole Curioni), non è che non possano esser fatti preventivi vicini al vero; ma non si può d'altra parte negare che quasi tutti i progetti che si fanno nel nostro paese, ne sono enormemente lontani. Voi appaltate delle linee in base a dei progetti, che voi stessi sapete che non possono essere attuati. Voi avete appaltato (per esempio, e per mettere le cose in chiaro) la succursale dei Giovi sapendo che il giorno dopo firmato il contratto, ne avreste radicalmente mutate le condizioni. (*Movimenti diversi*)

Potrei andare anche più in là dei disegni e andare fino agli uomini. Avete messo a direttori dei lavori, appaltatori che hanno appalti dal Governo. Sono direttori dei lavori da una parte ed appaltatori da un'altra!

E per la loro posizione sono costretti a sostenere oggi come appaltatori tesi che devono domani contraddire come direttori. (*Senso*)

Voci. Fuori i nomi!

Gabelli. È inutile dire i nomi, sono cose note!

Non dico nomi, accenno a fatti, il ministro può del resto cercare dove sono...

Baccarini. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

Presidente. Aspetti, onorevole Baccarini.

Baccarini. Non posso aspettare, prego l'onorevole Gabelli a dire le date.

Presidente. Ed io non posso permettere che si interrompa...

Baccarini. Io chiedo solo che si mettano le date, e poi dica quello che vuole.

Presidente. Quando avrà facoltà di parlare, onorevole Baccarini, allora potrà invitarlo a mettere le date.

Continui il suo discorso, onorevole Gabelli.

Gabelli. Voi dite che il Governo *si vale delle Società ferroviarie*. Valersi di questa potenza privata, dite voi, è stato uno dei criteri che ha mosso il Governo ad adottare il sistema proposto nel disegno di legge. È libero, è *in facoltà* il Governo... e niente più!

Dunque conserva anche la facoltà di andare avanti per la esecuzione della legge del 1879 con quelle sessanta linee che sono cominciate? Nulla ci dice il Governo. Le Società potranno servire come *impresa generale*, e noi sappiamo quali siano gli effetti delle imprese generali. Le imprese generali non sono altro che un intermediario che

intasca, senza esercitare industria vera e meritevole di compenso, un guadagno, e mette avanti le liti che l'impresa secondaria intima allo Stato. Ma in ogni modo, delle Società o vi valete o non vi valete.

Nel non valervone non può essere fondata la giustificazione del vostro sistema; ce lo dite voi stessi. Se ve ne valete per continuare nella via seguita finora, tornerete ad incorrere nei danni di quel modo di esecuzione della legge del 1879, che pure voi stessi dichiarate cattivo.

Ma dove risiede dunque, dove si trova la giustificazione di tutto quanto ci avete proposto? Qual'è il risultato che avrà il paese dalla approvazione di tutti questi articoli proposti per regolare le nuove costruzioni?

Ad un solo risultato si arriverà: a questo che altrettanto e maggiormente che pel passato le ferrovie possano servire, più che a farvi correr sopra le locomotive, ad altri diversi scopi, ai quali hanno già parecchie volte servito, e le costruzioni ferroviarie e le promesse di costruzioni ferroviarie.

L'onorevole ministro ci dice: credete proprio che il sistema dell'aste pubbliche sia la perfezione? No; semplicemente è un sistema che fino ad ora è stato il migliore degli altri. Che cosa sostituite a questo sistema? Le Società alle quali voi, darete la concessione di queste strade ferrate perchè intaschino dei guadagni, credete proprio che faranno lavorare in economia? Quegli stessi esperimenti di gare e di aste che fareste voi, li faranno le Società. Quella stessa concorrenza, con quegli stessi identici sistemi, con tutti i mali rimproverati al sistema imperfetto e tuttavia ancora preferibile ad ogni altro che voi oggi rifiutate, li avrete domani riprodotti da queste grandi amministrazioni. Con questi sistemi delle concorrenze e delle aste hanno condotto le loro costruzioni tutte le Società ferroviarie. Così hanno fatto le Romane, così l'Alta Italia, così le Meridionali e così lo Stato medesimo ha fatto finora e farà per l'avvenire in tutto ciò che non sia la costruzione delle ferrovie. Ma dunque qual'è il sistema che abolite, che cambiate? Seguito da voi, o da chi per voi, non sarete sempre al sistema della concorrenza per aste? Io non trovo nessuna giustificazione alle vostre proposte e la peggiore difesa che potesse farsene, a me è sembrata quella di ricorrere alla triste esecuzione della legge del 1879, la quale prova proprio che certe facoltà non possono esser date al Governo perchè portano a risultati che lo stesso Governo un giorno o l'altro è costretto a deplorare.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non entrero nella materia trattata dall'onorevole Gabelli, ma siccome l'onorevole Gabelli ha parlato di un fatto che, se vero, potrebbe dar luogo a provvedimenti anche punitivi, così io lo pregherei di voler determinare precisamente il fatto al quale egli ha voluto alludere.

Presidente. Onorevole Baccarini, mi pare che Ella intendesse parlare su questo.

Baccarini. Io non ho niente a dire, onorevole presidente, finchè non si parla della mia persona o non si accennano le date, nel qual caso vedrò se mi conviene di parlare. Io mi sono levato solo per invitare l'oratore a stabilire meglio le sue insinuazioni e non per smentirlo o per entrare in merito delle cose che egli non espone.

Siccome esso parla genericamente sopra fatti che è importante di conoscere in concreto, così parevami necessario che indicasse almeno le date per sapere a chi debbano riferirsi. Se non si dicono queste io lascerò che il ministro titolare risponda per sè e per la sua amministrazione.

Presidente. Va bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

Spaventa. Io non smentirò la dichiarazione con la quale cominciai il discorso che testè ho fatto, che cioè io ho poca o nessuna voglia di parlare; ma anche ora sono costretto a farlo per rispondere alcune parole così all'onorevole Barazzuoli e all'onorevole Curioni, come all'onorevole ministro.

L'onorevole Barazzuoli in sostanza non ha potuto contraddire a nessuna delle osservazioni da me fatte in merito alle disposizioni del contratto che ora si discutono.

Egli ha negato, come ho negato io, qualunque parentela o rassomiglianza tra il contratto da me presentato nel 1874 e quello che ci si propone oggi relativamente alle costruzioni.

Io mi sono affaticato a dimostrare che non vi era nessuna somiglianza; tanto più quindi aveva ragione di lamentarmi, che le parole con le quali la Commissione pensava di giustificare il sistema presente, facessero intendere che esso avesse la sua giustificazione in un esemplare creato da me nel contratto del 1874.

In questo dunque siamo d'accordo interamente; l'una cosa non ha che fare con l'altra, e la Commissione avrebbe potuto fare a meno di scrivere quelle parole per giustificare l'una cosa con l'esempio dell'altra.

Resta poi il secondo punto. Mi sono lamentato

che la Commissione avesse scritto queste altre parole:

“ La Commissione, è giustizia dirlo, se dovesse fare un rimprovero al Governo, sarebbe quello di avere stabilite cautele soverchie che nè il progetto Spaventa, nè quello di Depretis proposero mai in tale misura. ”

Qui la difesa che l'onorevole Barazzuoli ha fatto della Commissione e di se stesso non poteva essere più infelice, poichè come mai la Commissione rimprovera il Governo di avere stabilito troppe cautele, e poi essa stessa introduce nella legge le cautele che mancavano nel contratto?

E come si difende l'onorevole Barazzuoli, quando io mi dolgo che siasi voluto fare intendere che nel mio sistema non ci erano garanzie, e che nel sistema del Governo ce ne erano anzi soverchie? Si difende adducendo le cautele che la Commissione ha introdotto nel progetto di legge, per supplire a quelle che mancavano nel progetto ministeriale.

Io domando se vi può essere una difesa più fiacca, e, dirò, più inconcludente. (*Mormorio*) Mi scusino la parola.

Cosicchè l'appunto mio rimane intero.

L'onorevole Curioni poi in sostanza mi ha dato ragione; mi fece anzi una concessione che non mi aspettavo, una concessione che rovescia da capo a fondo il sistema che ci è proposto e che è questo: cottimi, cioè appalti a prezzo fatto di ferrovie, o almeno di tronchi, se non di linee o anche di reti, alla Società esercente, per la loro costruzione.

L'onorevole Curioni al contrario, se ho sentito bene, ammette cottimi ma soltanto per quelle opere speciali, determinate, in cui si riscontrano quei requisiti, che secondo lui e me, ci vogliono perchè si possa fare ragionevolmente e onestamente un contratto a prezzo fatto. Cosicchè con questa concessione io dovrei essere perfettamente d'accordo con lui, ma questa condizione, mi pare, scalza dal fondamento le proposte del Governo.

Perchè se io ho capito bene, e ricordo le spiegazioni che sono nella relazione, i cottimi, a cui si riferisce il disegno di legge, riguardano intere ferrovie, o almeno tronchi e non solamente opere o lavori separati.

Vengo al ministro. Neanche l'onorevole ministro ha attaccato di fronte le mie obiezioni. Egli ha difeso egregiamente il sistema suo con ragioni però affatto estrinseche enumerando gli inconvenienti che si sono verificati fin qui nel sistema attuale. Ed io, come l'onorevole Gabelli, non

posso negare questi inconvenienti; ma di questi la responsabilità maggiore non è del sistema, ma del Governo.

Per me, inconvenienti vi sono in tutti i sistemi; ma ce ne sono meno dove sono uomini capaci di renderne minore il numero. Ma l'onorevole ministro e l'onorevole Gabelli (ed in questo sono d'accordo fra loro) trovano che le Società costruiscono meglio che non costruisca lo Stato. Il che è vero, specie se si considerano le cose alla spicciolata; e nessuno ne ha fatta esperienza più larga di me, non solo come ministro dei lavori pubblici, ma anche per ragione di altro ufficio che occupo. Son passati e passano per le mie mani centinaia, migliaia di affari di tal natura; e, considerando questi affari isolatamente, uno per uno (pare una cosa impossibile!) non ve n'è uno che vi sembri andar bene. Ciò che si desidererebbe di più è che dalla parte del Ministero ci fosse maggiore severità e rigore, maggiore sorveglianza e maggior perizia di quel che non ci sia, incominciando dai più alti e terminando agli ultimi gradi della gerarchia. Con tutto ciò, questa amministrazione governativa, così calunniata, trova proprio in me un difensore.

Lo Stato, si dice, costruisce male? Sissignori: costruisce male. Ha costruito le Calabro-Sicule;... le poteva costruire peggio di quel che ha fatto? La storia delle Calabro-Sicule non è una vera iliade di malanni?

Ebbene, o signori, io voglio pure leggervi due cifre per farvi conoscere qualche cosa d'importante rispetto alle Calabro-Sicule. (*Segni di attenzione*) Non prendo la statistica del Ministero, perchè quella statistica è fatta come tutte le altre; e dei numeri suoi non mi fido; ma pure bisogna che dica quali ne siano i numeri, e poi li abbandonerò per mettere innanzi un altro conto più certo che non sia quello di questa statistica. Le Meridionali, Società che ha un personale di costruzione eccellente, di 1847 chilometri delle sue linee, togliendo la linea Bologna-Ancona e quella Castel Bolognese-Ravenna, ha costruito 1550 chilometri da sè. Ebbene, quanto sono costate le sue linee al chilometro? Secondo questa statistica sono costate lire 285,836.

Le Calabro-Sicule formano 1336 chilometri, e secondo questa statistica, fino al 1883, costerebbero 290,994, vale a dire 5,000 lire di più al chilometro delle Meridionali.

Ora, se questa statistica ufficiale è attendibile, io dico che questo è un risultato meraviglioso, per chi considera le differenze inquanto alle difficoltà di costruzione tra le Calabro-Sicule e le

Meridionali. Non si può a meno, sentendo sempre a dire che lo Stato è il più inetto costruttore di ferrovie, di restare stupefatti ch'esso sia riuscito a costruire le ferrovie Calabro-Sicule al prezzo di sole 5000 lire di più a chilometro delle Meridionali.

Ma io abbandono la statistica e faccio un altro conto molto più certo.

La cosa che importa a noi è di sapere quanto le strade che costruiamo pesano sul nostro bilancio.

Lo Stato costruisce male e caro. Ma le Meridionali che hanno costruite bene le loro linee quanto costano al bilancio dello Stato? Questo vogliamo sapere.

Noi oggi ce le facciamo cedere queste linee per 20 anni; 1550 chilometri. Lascia gli altri 287 delle linee Bologna-Ancona e Castel Bolognese-Ravenna. Non tengo conto precisamente di queste due linee a cui risponde il canone di tre milioni e mezzo pagato dalla Società allo Stato. Restano 1550 chilometri per cui diamo 32,500,000 per 20 anni. E quando finirà questo contratto, dovremo continuare a pagare lo stesso, finchè le strade meridionali non rendano 56,000 lire. Ebbene, per contrario queste Calabro-Sicule cosa hanno costato?

Io ho qui il conto ricavato da tutti i consuntivi dal 1862 sino a tutto il 1883. Le Calabro-Sicule, linea del primo periodo, sono costate 135,261,000; linee del secondo 285,793,000; altre spese in conto capitale 21, in tutto 442 milioni, compreso i fondi concessi con la legge 21 luglio 1879. Ebbene, io ho qui il conto degli interessi, che noi paghiamo per ciascuna partita di questi capitali. Una parte di capitali è stata procurata prima del 1870 e si calcola al 9 per cento, un'altra dopo il 1870 col corso forzoso, che poi abbiamo rimborsato col prestito in oro al 5 per cento. In media questi capitali hanno costato meno del 6 per cento; qualche cosa meno, 5 e due terzi circa per cento, ma ho calcolato al 6 per cento. Ho pure tenuto conto di quanto bisogna per completare le Calabro-Sicule secondo le vostre convenzioni.

Voci. Ma le Vittorio Emanuele?

Spaventa. Ho tenuto precisamente conto di quanto fu dato alle Vittorio Emanuele per le Calabro-Sicule; ma ho sottratto una mancia data al concessionario anteriore come buona andata. Certamente, di questa somma non ho tenuto conto, ma vi ho compreso la somma che voi proponete di spendere ancora per le Calabro-Sicule, per metterle in istato di perfetta e regolare manutenzione. Ebbene, per la somma di debito di 432 mi-

lioni, al 6 per cento, avete un'annualità circa di 26 milioni.

Ora 1550 chilometri delle Meridionali vi costano 32 milioni e mezzo cioè una annualità di 20,400 lire a chilometro, e le Calabro-Sicule 19,401 lire d'annualità a chilometro.

Lo Stato costruirà male!

Ma in fondo ha costruito male, ha speso peggio che non poteva, ma l'amministrazione dei lavori pubblici vi ha dato 1336 chilometri i quali vi costano un'annualità di 19,401 lire.

Al contrario le Meridionali, questa grande e gloriosa Società, come dicono alcuni, ha costruito 1550 chilometri e voi pagherete con il contratto attuale, per 20 anni, per averne la sola cessione temporanea 20,400 e tante lire al chilometro all'anno. (*Interruzioni*)

Anche nelle Calabro-Sicule v'è compreso il materiale mobile, è compreso tanto nell'uno che nell'altro caso.

Ho detto questo per dimostrare che se le Società spendono meno, questo meno che spendono non risulta in diminuzione del prezzo che le opere costano allo Stato, ma risulta a beneficio di quelli che maneggiano gli affari sociali. (*Commenti in senso vario*)

Ecco dove sta il segreto; quindi se si va a vedere i risultati e si confrontano, trovate in sostanza che l'opera dello Stato è riuscita meno peggio di quella della Società. Se si sta ai particolari è una cosa che veramente spaventa, ma se si guarda ai risultati le cose cambiano di aspetto. Ma sia quel che si voglia, a me basta aver detto una parola in difesa di questa calunniata amministrazione, la quale dovrebbe trovare altri difensori che non in un uomo, il quale (non dico che non abbia ambizioni) ma certamente non aspira a ritornare all'amministrazione dello Stato.

L'onorevole ministro poi ha principalmente difeso il contratto suo rispetto a quello del 1874, cercando di dimostrare che la posizione giuridica del Governo rispetto alle Società in questo contratto sia una posizione diversa da quella che aveva il Governo rispetto alle Società nel 1874. Questa diversità di posizione egli l'ha dedotta da ciò, vale a dire che presentemente il Ministero non fa infine che chiedere una facoltà alla Camera di affidare alle Società le costruzioni in quei modi e norme che sono delineate nelle sue proposte, mentre che nel contratto del 1874 il Governo definitivamente aveva concluso con le Società tutti i modi e tutte le maniere di fare le costruzioni. Ma, onorevole ministro, questa difesa veramente non

ha valore, e la posizione giuridica, in cui si mette oggi il Ministero rispetto alle Società, salvo le differenze di sistema, è perfettamente la stessa che il Governo assumeva rispetto alle Società del 1874.

Il Governo allora non si obbligava con le Società come non si obbliga oggi. L'articolo 71 del contratto del 1874 comincia col dire così: a richiesta del Governo la Società assumerà la direzione, e via dicendo. Ma voglio pur ammettere che il Governo allora rimanesse obbligato a far costruire necessariamente quei lavori alla Società, e che oggi non ne resti obbligato.

Ma le condizioni, con cui quei lavori dovevano essere fatti, erano allora determinate in un modo, e nel contratto presente son determinate in un altro tasso diverso. È su questa differenza che cade la questione; e quando l'onorevole ministro mi dice che col regolamento rimedierà, io gli rispondo che col regolamento rimedierà poco.

Già non arrivo a capire come si possa dire nel capitolato, che il Governo, sentita la Società, farà un regolamento. Ma allora la Società è diventata proprio un potere pubblico. E i regolamenti si fanno sentiti i privati? Ma come? Si deve sentire la Società per fare un regolamento che è un atto di pubblica amministrazione? (*Movimenti*)

Del resto lascio stare anche questo, e dico che voi col regolamento non aggiungerete più di quello, che sostanzialmente è contenuto negli articoli del capitolato.

Lascio anche stare la questione più generale di diritto costituzionale rilevata dal ministro dei lavori pubblici, perchè veramente a me non pare che noi ci occupiamo troppo degli affari dell'amministrazione. Io potrò dire forse che noi ci occupiamo troppo di cose, di cui non dovremmo occuparci, e meno di quelle intorno alle quali dovremmo occuparci di più.

Quanto poi all'esempio delle ferrovie francesi, l'onorevole ministro consente con me che i due sistemi non hanno a che fare l'uno coll'altro. Sono due sistemi radicalmente distinti. In quel sistema la norma dei cottimi, con cui le Società costruiscono, si intende, anche con poca o lontana vigilanza del Governo, purchè il prezzo fatto non sia sorpassato; che è la cosa essenziale, che al Governo francese importa essendo esso responsabile delle annualità e dell'ammortamento per il capitale di impianto delle ferrovie.

Il caso nostro è tutt'altro. Le nostre Società esercenti non sono Società concessionarie, ma esercenti solo per venti anni; le Società francesi esercenti sono concessionarie per novant'anni; per conseguenza il paragone non regge. Ed ho sog-

giunto che il Governo in quel sistema ha garantito sì il capitale che serve alle costruzioni, ma che esso se ne rimborserà sui prodotti netti, ed in ogni caso sul prezzo del materiale mobile che è proprietà delle Società esercenti; e questo dimostra che esse finiscono per costruire per conto proprio con tutta quella concordia d'interesse che vi è nella posizione del proprietario che è insieme costruttore ed esercente delle linee.

Infine, checchè si opponga, lo so, l'onorevole Genala rimane persuaso della bontà del suo sistema, e se ne addossa la responsabilità. E sta bene; ma questa responsabilità è molto grande e l'augurio solo che io possa fare all'onorevole Genala è che questa grande responsabilità gli sia leggiera.

Presidente. L'onorevole Picardi ha presentato una proposta così concepita:

“ Il concessionario dovrà emettere le obbligazioni di cui è cenno nell'articolo 27 del contratto anche per le costruzioni allo stesso non affidate. ”

Voci. Domani! domani!

Presidente. Facciano silenzio, è impossibile dirigere la discussione in questo modo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Desidera parlare onorevole ministro? Allora, onorevole Picardi, Ella svolgerà domani la sua proposta.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Spaventa ha voluto ritornare sopra alcuna delle cose da lui dette nel discorso d'oggi, ed alle quali già furono dati schiarimenti e risposte e dall'onorevole relatore e da me. Mi pare che l'onorevole Spaventa in questa sua risposta non abbia minimamente scosso gli argomenti, che abbiamo svolti nella discussione.

Il Governo con la facoltà che chiede, non fa altro che porre sè stesso in una condizione migliore di questa nella quale oggi si trova. Oggi noi non abbiamo possibilità di fare costruzioni ferroviarie, se non passando sotto le forche caudine degli appalti... (*Interruzioni — Risa ironiche a sinistra*) ...e di tutti gli accordellati, che ne sono la conseguenza.

Con questa legge il Governo si apre due vie davanti a sè; e gli rimane anche quella degli appalti, in condizioni migliori, perchè gli altri concorrenti si aggiungeranno le tre Società esercenti, e nella stipulazione dei contratti avrà una vigilanza ed una cura molto più grande che quella che oggi non abbia. Quindi la responsabilità che il Governo si assume con questi contratti, è quella di

valersi con oculatezza di una facoltà grande che il Parlamento gli consente nell'interesse delle migliori costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Spaventa ha voluto fare un confronto fra il costo delle strade ferrate Meridionali e quello delle Calabro-Sicule.

Ma l'onorevole Spaventa non ha computato forse tutto ciò che costano le Calabresi.

Io voglio rimanere sopra i dati, che egli ha citato.

Egli domanda: qual differenza di spesa trovate voi fra le concessioni fatte nel 1862 alle Meridionali ed il costo delle strade ferrate Calabresi?

Ma il confronto che egli vorrebbe istituire non regge, perchè le lire 20,500 al chilometro che si danno alle Meridionali non sono il costo di costruzione delle strade, ma una sovvenzione chilometrica data alla Società perchè si assumesse di costruirle e quindi di esercitarle a determinate condizioni durante un determinato tempo. Decorso questo tempo la sovvenzione cessa e le strade diventano libera proprietà dello Stato. Al contrario le cifre citate a proposito delle Calabresi rappresentano le sole e semplici spese di costruzione, e il debito che si è dovuto fare per costruirle peserà perpetuamente sopra il bilancio dello Stato.

La differenza del prezzo, prosegue l'onorevole Spaventa, non è che di 800 lire al chilometro. Verissimo, stando al suo conto; ma il confronto, come ho detto, non regge; e poi, ben altre sono state le condizioni di costruzione per le Calabresi e per le Meridionali.

Le Calabresi corrono per la massima parte sopra terreni di pochissimo valore. E poi noti che anche dopo tutte le spese fattevi dallo Stato, non viene una pioggia torrenziale, senza che non si renda necessario di sospendere l'esercizio di qualche tronco, ed oggi stesso una pioggia ha reso impossibile l'uso di un ponte. Ebbene guardate le strade Meridionali, e vedrete quale diversità di costo, quale diversità di solidità. E la quantità del suo materiale mobile? Crede, l'onorevole Spaventa, che basti il materiale mobile delle Calabresi che danno un prodotto di 4500 o 5000 lire a chilometro, per servire le altre che ne danno 16,000 in media?

Ecco un'altra differenza della quale, volendo fare i conti esatti, conviene tener calcolo.

Ed un'altra ancora è che le Meridionali, come tutte le Società, compresa la Guastalla, computarono nelle loro spese non soltanto le somme che materialmente consegnarono nelle mani del costruttore, ma anche le perdite subite per procurarsi queste somme. Ebbene, onorevole Spaventa, con-

sideri le condizioni dell'Italia nel 1862, e attraverso l'epoca del 1866, quando la rendita precipitò al 38 e fu introdotto il corso forzoso, e la Società Guastalla ebbe il suo crollo (perchè non riuscì a trovare i capitali che le erano necessari se non che a patti onerosissimi); tenga conto di tutto questo, e vedrà quali siano le differenze. Ripeto che, quando si vogliono citare dei confronti, bisogna rendere prima comparabili i dati.

Gli errori commessi nella citazione dei confronti della percentuale di esercizio si sono ripetuti oggi dall'onorevole Spaventa in questa comparazione del costo delle ferrovie Calabresi e delle Meridionali. (Benissimo! a destra)

Spaventa. Chiedo di parlare per fatto personale.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Gabelli ha detto che con questo nostro progetto, noi non risolviamo la questione, perchè abbiamo già 60 linee cominciate. Ebbene, onorevole Gabelli, supponiamo 60 linee incominciate; ma come può il Governo fare che non siano incominciate? Come può fare, che i contratti che esistono non esistano? Come si può pretendere di non tener conto dello stato di fatto, quando si risolve una questione concreta? (Bene!)

L'onorevole Gabelli vorrebbe strappare la legge del 1879.

Ma chi la può strappare? Sarete voi che toglierete il diritto alla costruzione delle strade votate? Sarete voi che sospenderete i lavori sui tronchi iniziati? Che lascerete disperdere una parte di quei capitali che vi sono impiegati? Io dico che quella può essere una fissazione, ma non è certo un criterio da potersi seguire. (Movimenti diversi)

Gabelli. Chiedo di parlare per fatto personale.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Gabelli ha detto che nei cottimi queste facoltà che chiediamo potranno servire non già alla miglior costruzione, ma ad altri scopi; come servirono già le costruzioni ferroviarie dopo il 1879. Ora io affermo con fronte alta che non mai nella mia amministrazione, e sfido chiunque a dirlo, ho fatto un atto che possa essere anche lontanamente ispirato da un sentimento partigiano. (Benissimo! — Approvazioni)

E quando il Governo chiede una facoltà di questo genere, il Parlamento può darla o non darla; ma, se la dà, può star sicuro che, almeno chi la chiede, non ne userà che nell'interesse vero dello Stato. (Bravo!) Infine in nome della dignità del Parlamento e del Governo, ed anche per la dignità della mia amministrazione, prego di nuovo l'onorevole Gabelli a voler dire il nome ed il

fatto al quale egli ha alluso. (*Benissimo! — Applausi*)

Presidente. Onorevole Gabelli, ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Lo accenni.

Gabelli. Sono due le cause per le quali ho chiesto di parlare per fatto personale.

La prima è quando l'onorevole Genala ha detto che l'opinione mia intorno agli effetti della legge del 1879 era una *fissazione*. Poco su, poco giù siamo alla monomania. (*Viva ilarità*)

L'onorevole Genala poi ha domandato che dal momento che io aveva accennato all'esistenza di fatti che anche a lui parevano non regolari, accennassi nomi e luoghi...

Presidente. E date.

Gabelli. Quanto alla prima parte, cioè alla fissazione, *vulgo* monomania; dirò all'onorevole Genala... (*Diniego del ministro Genala*)

Lo so, onorevole ministro, che Ella non ha voluto dir cosa che anche lontanamente potesse offendermi; lo so che è una parola sfuggita; ma mi permetta di rilevarla e di giustificare le mie convinzioni.

Le linee decretate colla legge del 1879 sono in molte parte cominciate, ed io non sostengo che debbano sciogliersi tutti i contratti conclusi, ed arrestare tutte le costruzioni. Sarebbe impossibile, dannoso, inconveniente.

Date pure esecuzione a quella parte dei contratti che sarebbe per qualunque causa dannoso di non eseguire. Ma volete voi continuare a far sopportare al paese tutti i danni che la pessima esecuzione della legge del 1879 finora ha prodotto, e che vi sono stati rimproverati da tutte le parti della Camera?

Credete utile, per non tentar la risoluzione di alcuni di questi contratti, sostenendo pure il carico di qualche compenso, di continuare a spizzico piccole parti di lavori che in molti luoghi dovete rifare, se l'intera costruzione della linea di cui fanno parte dovrà trascinarsi in lungo i dieci, i dodici, i quindici, i venti anni?

Non vedete a qual somma enorme ascenderanno gl'interessi di questi capitali immobilizzati inutilmente tanto nel senso finanziario che nel senso economico?

Sono le 7 e non è possibile dare quell'ampia dimostrazione che io vorrei per iscagionarmi da ciò che la mia continua, ferma, quasi direi feroce opposizione a che il Governo si mantenga su questa strada non merita d'essere attribuita a *fissazione o monomania*. In qualunque caso se vi sono fissazioni o monomanie, io resto

nella mia la quale da 12 anni avrebbe impedito parecchi di quegli errori che voi volete adesso rimediare e che per mia opinione non arrivate a rimediare con questo disegno di legge del 1885.

Mi chiede l'onorevole ministro Genala che io declini nomi di persone e di luoghi per un fatto che egli stesso crede non approvabile, cioè che uno il quale ha una direzione per parte del Governo e figura come stazione appaltante, possa da un'altra parte figurare come appaltatore di fronte al Governo.

Io son lieto che il Governo abbia la stessa opinione che ho io, che il Governo cioè creda inconciliabili, non compatibili queste due qualità in un solo individuo. Ma non è mio dovere di dire nè i nomi nè i luoghi. (*Mormorio*) Questo gli dirò, che i fatti sono abbastanza pubblici, abbastanza ritrovabili perchè gli sia molto facile di sapere il chi ed il dove. Quando uno di questi fatti sia additato, io credo non tocchi proprio al deputato di dirlo. (*Bisbiglio*) Quando ho dichiarato al Governo non solo che questo fatto esiste ma che gli è molto facile di appurarlo per condizioni che sono pubbliche, oh! creda l'onorevole ministro, il deputato ha fatto abbastanza il suo dovere.

Voci. No! no! (*Rumori.*)

Valsecchi. Chiedo di parlare. (*Rumori — Esclamazioni*)

Presidente. Se non facessero tanto chiasso, il presidente sentirebbe chi domanda di parlare.

L'onorevole Valsecchi ha facoltà di parlare.

Valsecchi. Io mi associo all'onorevole ministro Genala per richiedere che siano dichiarati i nomi. Io pure son direttore e non vorrei qui dentro essere sospettato. (*Bravo!*)

Prego dunque l'onorevole Gabelli di fare questa dichiarazione; altrimenti dovrò dire non essere vero il fatto che egli afferma. (*Benissimo! — Conversazioni animate*)

Presidente. Facciano silenzio. Finiscano una volta questi rumori, altrimenti sarà impossibile procedere nella discussione.

Onorevole Gabelli, vuole o non vuole parlare?

Gabelli. (*Segni di attenzione*) Io non so come l'onorevole Valsecchi si sia chiamato in causa in questo fatto. (*Mormorio — Interruzione dell'onorevole Valsecchi*)

Non è certamente a lui, direttore generale, che erano rivolte le mie parole. (*Benissimo!*)

Valsecchi. Questo lo so!

Gabelli. Glielo dichiaro! Non ho parlato di direttori generali. Ho detto: direttori di linee.

Dopo di aver detto questo e di aver dichiarato

che era molto facile al Governo, per condizioni che sono pubbliche, di rintracciare nomi e luoghi, io dichiaro che non dico di più. (*Rumori e conversazioni*)

Presidente. Facciano silenzio!

Onorevole Spaventa, Ella ha chiesto di parlare?

Spaventa. Rinunzio.

Presidente. Sta bene.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare. (*Continuano le conversazioni*)

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

Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

Voci. Silenzio! silenzio!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io sono molto dolente che l'onorevole Gabelli non abbia creduto di determinare qui il fatto, la data, il nome...

Una voce a sinistra. Ha ragione il ministro!

Genala, ministro dei lavori pubblici. ... se egli non stabilisce fatto, data, nome, io sarò costretto a ritenere che il fatto non esiste o a lasciare giudice la Camera (*Bravo! bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Io veramente essendo uno dei quattro ex-ministri che si trovano in questa Camera, non credeva di avere più ragione degli altri di parlare sopra accenni d'accuse, quantunque riguardanti l'amministrazione dei lavori pubblici, poichè stimo che le accuse generiche non si dirigano che al banco dei ministri.

Gabelli. Chiedo di parlare.

Baccarini. E, rispondendo com'ha risposto, l'onorevole Genala mi pare che abbia fatto egregiamente il suo dovere. (*Bravo!*) Sono stato poi contentissimo, che l'onorevole Valsecchi, il quale da molto tempo, avrà firmato quasi tutti i contratti che esistono al Ministero dei lavori pubblici, perchè i ministri non ne firmano mai...

Una voce. Mai?

Baccarini. ...o quasi mai, abbia sentito il bisogno di associarsi all'onorevole ministro perchè siano dichiarati i nomi, e specificati i fatti. Quanto a me mi associo di grandissimo cuore all'uno e all'altro, perchè i nomi e le date vengano specificati.

Ma vado più in là, e dico, in tesi generale, che quando un deputato conosce fatti delittuosi è suo dovere, o di fare una interpellanza qui, o di andare a dichiararli al ministro stesso. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Mi pare che queste siano le parole dirette a me dall'onorevole Baccarini: *o dichiarare i fatti in pubblico, o andare a dichiararli al ministro.*

Presidente. Cioè, o dichiararli dinanzi alla Camera, o denunciarli al ministro.

Una voce. Fare una interpellanza.

Gabelli. Ebbene, l'onorevole ministro sa da due minuti il luogo e il nome... (*Vivi rumori e commenti*)

Una voce. Li dica! li dica!

Gabelli. L'onorevole ministro può ricercare negli atti del processo per la costruzione del forte di Masua, sul quale sono caduti tre archi, e può verificare chi fosse o non fosse l'impresario. (*Rumori*)

L'impresa era sotto un altro nome, ma in pubblica udienza relativa a questo processo fu dichiarato essere socio nell'impresa uno che ha una direzione per conto del Governo. (*Oh! oh! — Rumori*) Volete di più?

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro alla Camera che non so nulla, nemmeno da due minuti. L'onorevole Gabelli si è avvicinato a me e ha cominciato a dire qualche cosa che io non ho inteso. Ad ogni modo può esser certa la Camera che se vi è un colpevole, non sarà certamente l'attuale ministro dei lavori pubblici che lo coprirà della sua protezione, come ciò non fece nessuno dei miei predecessori. (*Benissimo! Bravo!*)

Valsecchi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Valsecchi. Io sono lieto che il fatto cui ha accennato l'onorevole Gabelli non abbia nulla a che fare con le ferrovie. (*Vivissima e generale ilarità*)

Presidente. Facciano silenzio! (*Continuano le risa*)

Vogliono o non vogliono far silenzio? Come si fa ad andare avanti così? Domattina si dovrebbe procedere alla costituzione degli Uffici; ma, siccome si è deciso ieri di tener seduta alle 10 antimeridiane per proseguire la discussione sulla questione agraria, così gli Uffici saranno convocati per mercoledì. Dunque, domattina alle 10, seduta pubblica.

La seduta è levata alle 7, 15.

*Ordine del giorno per le tornate di domani.**Seduta antimeridiana.*

Seguito della discussione della risoluzione proposta dal deputato Lucca e da altri relativamente alla crisi agraria.

Seduta pomeridiana.

1° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

2° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

3° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (181)

4° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

5° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

7° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

9° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato *F* della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

10° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

11° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

12° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

13° Estensione alle provincie Venete, di Man-

tova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

19° Impianto, di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

20° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

21° Istituzione della riserva navale. (198)

22° Riordinamento dell'imposta fondiaria. (54)

23° Disposizioni sul divorzio. (87)

24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia e il Madagascar. (227)

25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

26°-27° Convalidazione di Decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

28° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

29° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nella provincia di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).