

XII.

1ª TORNATA DI SABATO 7 LUGLIO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VILLA.

INDICE.

Disegni di legge:

Quarto censimento della popolazione del Regno (<i>Discussione</i>)	245
CARCANO (<i>ministro</i>)	245-46-47
LUCIFERO (<i>relatore</i>)	246
RADICE	246
Alunni delle cancellerie (<i>Approvazione</i>)	247
Biblioteca Marciana di Venezia (<i>Approvazione</i>)	247
Leva militare per il 1880 (<i>Discussione</i>)	248
LEMMI	248-49
PONZA DI SAN MARTINO (<i>ministro</i>)	248
Aula provvisoria (<i>Discussione</i>)	249
MAZZIOTTI	2 0
PRESIDENTE	249-50
SANTINI	249
Ferrovia Domodossola-Iselle (<i>Discussione</i>)	250
BRANCA (<i>ministro</i>)	257-61
CAMPI (<i>relatore</i>)	256-61
CURIONI	255
DE NAVA	260
GUERCI	255
LACAVALA	250-61

Osservazioni e proposte:

Comitato segreto:	
PRESIDENTE	260

Relazioni (Presentazione):

Bilancio della Camera (SOLA, <i>questore della Camera</i>)	260
---	-----

Verificazione di poteri.	267
---	-----

La seduta comincia alle ore 10.

Discussione del disegno di legge: Quarto censimento della popolazione del Regno.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Quarto censimento della popolazione del Regno.

Consente l'onorevole ministro di agricoltura e commercio che la discussione si faccia sul disegno della Commissione?

Carcano, ministro di agricoltura e commercio. Volentieri acconsento; anzi, per abbreviare, dichiaro che sono interamente d'accordo con la Commissione referente, la quale cortesemente m'invitò a prender parte al suo lavoro, e tutti gli articoli ora proposti sono concordati tra Ministero e Commissione.

Presidente. Allora si dia lettura del disegno di legge della Commissione.

Pavia, segretario, dà lettura del disegno di legge. (Vedi *Stampato* n. 42-A).

Presidente. Poichè non c'è nessuno iscritto nella discussione generale, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

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

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Art. 3.

« I sindaci, assistiti dalle Giunte municipali, divideranno il territorio comunale in frazioni e sezioni di censimento e provvederanno, ove occorra, a far rivedere e com-

pletare la denominazione delle vie e piazze e la numerazione progressiva delle case, secondo i criteri che saranno stabiliti dal Regolamento di cui all'articolo 8.

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

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

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

Radice. Chiedo di parlare.

Lucifero, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Radice.

Radice. Volevo unicamente domandare all'onorevole ministro, se la domanda della religione cui appartenga il cittadino ammessa dalla Commissione sia anche accettata dal ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lucifero, relatore. Era solamente per notare che nella stampa dell'articolo è incorso un errore alla fine del primo capoverso; dove si dice: « di cui all'articolo 8 » deve invece dirsi: « di cui all'articolo 9 ». Ed è così che deve essere corretto.

Presidente. Dunque la fine del primo capoverso di questo articolo s'intenderà corretta in questo modo: « di cui all'articolo 9. » Infatti è l'articolo 9 che tratta del regolamento.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Carcano, ministro di agricoltura e commercio. Io sono lieto di poter dare al collega Radice una risposta non disforme dal desiderio suo.

Già accennai di aver consentito, in massima, nelle raccomandazioni fatte dalla Commissione, la quale si è pure occupata dell'argomento richiamato dall'onorevole Radice. Ora ho l'onore di aggiungere che nello studio in

corso del regolamento, da farsi, per la esecuzione del censimento della popolazione e del relativo questionario, è pur compresa una domanda che si riferisce alla confessione religiosa.

Radice. La ringrazio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, l'articolo terzo con la correzione sopra detta s'intenderà approvato.

(È approvato).

Art. 4.

« I capi di famiglia, i capi dei corpi e i proprietari o direttori di istituti, convitti, alberghi, locande ecc., che riuniscono in comune convivenza più persone, come pure gli individui che vivono soli, dovranno iscrivere, o far iscrivere dai commessi comunali a ciò destinati, nelle schede distribuite a domicilio per il censimento, le notizie richieste, tanto per sé, quanto per le persone conviventi con essi, e dovranno riconsegnare le schede così riempite ai commessi che si recheranno a ritirarle. »

(È approvato).

Art. 5.

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

« Le contravvenzioni alle disposizioni dell'articolo precedente sono di azione pubblica, e si applicheranno ad esse i procedimenti indicati agli articoli 201, 202 e 203 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Regio Decreto 4 maggio 1898, n. 174. »

(È approvato).

Art. 6.

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

(È approvato).

Art. 7.

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

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

(È approvato).

Art. 8.

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

Carcano, ministro di agricoltura e commercio. Onorevole Presidente, in questo articolo ottavo conviene correggere un errore di ortografia, di stampa: dopo le parole « Amministrazione dello Stato » non ci dev'essere il punto e virgola, ma semplicemente una virgola, perchè è tutto un periodo.

Presidente. Va bene: con questa correzione pongo a partito l'articolo ottavo.

(È approvato).

Art. 9.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Retribuzioni degli alunni delle cancellerie e segreterie giudiziarie.

Presidente. Passeremo ora alla discussione del disegno di legge: Retribuzioni degli alunni delle cancellerie e segreterie giudiziarie.

Si dia lettura del disegno di legge.

Fulci Nicolò, segretario, legge. (V. Stampato n. 43-A).

Presidente. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Se nessuno chiede di parlare, non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale e procederemo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

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

« Vi saranno inoltre 150 alunni gratuiti. »

(È approvato).

Art. 2.

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

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

(È approvato).

Art. 3.

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

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

(È approvato).

Procederemo a suo tempo alla votazione segreta su questi disegni di legge.

Discussione del disegno di legge: Approvazione della spesa straordinaria di lire 200 mila per il trasferimento della Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia dal palazzo ex-ducale al Palazzo della Zecca, e per i lavori di adattamento della nuova sede della Biblioteca stessa.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Approvazione della spesa straordinaria di lire 200 mila per il trasferimento della Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia dal Palazzo

ex-Ducale al Palazzo della Zecca e pei lavori di adattamento della nuova sede della Biblioteca stessa. »

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

Articolo unico.

« È autorizzata la spesa straordinaria in lire 200,000 per il trasferimento della Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia dal Palazzo ex-Ducale al Palazzo della Zecca, e pei lavori di adattamento della nuova sede della Biblioteca stessa.

« La detta somma sarà iscritta nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione in eguale misura nei due esercizi 1900-1901 e 1901-902. »

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, sarà poi votato, a scrutinio segreto, questo articolo unico di legge.

Discussione sul disegno di legge: Disposizioni per la leva sui nati del 1880.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Disposizioni per la leva sui nati del 1880.

Si dia lettura del disegno di legge.

Fulci Nicolò, segretario, ne dà lettura. (Vedi Stampato n. 41-A).

Presidente. Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

« Gli iscritti della leva sulla classe 1880, che saranno riconosciuti idonei alle armi e non abbiano diritto all'assegnazione alla 3ª categoria, saranno arruolati tutti in 1ª categoria. È fatta eccezione per quelli provenienti dalle leve anteriori a quella sulla classe 1872 e per quelli provenienti dalla leva sulla classe 1876, che, pel numero già avuto in sorte, avessero dovuto essere assegnati alla 2ª categoria, i quali, in caso di riconosciuta idoneità alle armi, saranno arruolati in quella categoria. »

(È approvato).

Art. 2.

« Gli iscritti che furono rimandati dalle leve precedenti sulle classi 1878 e 1879 come rivedibili, a senso degli articoli 78 e 80 della legge sul reclutamento, se saranno dichiarati

idonei ed arruolati nella 1ª categoria della leva sulla classe 1880, assumeranno, quelli nati nel 1878 la ferma di anni uno, e quelli nati nel 1879 la ferma di anni due. »

(È approvato).

Art. 3.

« È fatta facoltà al Ministero della Guerra di stabilire il numero degli uomini nati nel 1880 ed arruolati nella 1ª categoria, che dovranno assumere la ferma di anni due prevista dalla legge sul reclutamento. »

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Lemmi.

Lemmi. Raccomando all'onorevole ministro della guerra l'ordine del giorno proposto dalla Commissione per accordare la ferma di due anni agli iscritti al tiro a segno nazionale che superarono con buon esito un esperimento pratico determinato dal Ministero stesso.

Ponza di San Martino, ministro della guerra. La proposta di ridurre a due anni la ferma per i giovani che hanno frequentato il tiro a segno, fatta dall'onorevole Lemmi, fu ripetuta, parecchie volte, in occasione della presentazione del disegno di legge per la leva annuale.

Però si fecero sempre molte obiezioni, le quali decisero le Commissioni parlamentari a non insistere sopra di essa.

Le stesse obiezioni sussistono oggi, ed io le riassumerò brevemente. La prima è che le popolazioni non si trovano nelle stesse condizioni rispetto al tiro a segno, perchè i poligoni di tiro non esistono dappertutto.

In secondo luogo nello stesso Comune i cittadini, a seconda della loro professione e del luogo in cui abitano, non si trovano tutti in ugual condizione rispetto alla facilità di frequentare il tiro a segno. E questa è già una buona ragione per non consentire ad un vantaggio che non sarebbe uguale per tutti.

Inoltre questo vantaggio sarebbe assai maggiore per le popolazioni delle città, poichè quivi l'istruzione è più diffusa. Quindi noi, che dal contingente di tre anni dobbiamo trarre fuori tutti i nostri graduati di truppa, saremmo in condizioni abbastanza difficili per farlo, perchè dovremmo ricorrere quasi esclusivamente ai militi delle campagne.

Io non disconosco certo l'utilità del tiro

a segno; osservo però che questa utilità non è uguale per tutte le armi; per esempio, per la cavalleria, artiglieria e genio questa istruzione non è certamente la prima, ed io direi che non è nemmeno la prima per la fanteria, perchè quello che ci interessa più di tutto è di dare al soldato l'istruzione morale, abituarlo ad obbedire a chi ne sa meno di lui; perchè ad obbedire a chi ne sa più di noi sono buoni tutti; le difficoltà cominciano quando si deve obbedire a chi ne sa meno. (Si ride).

Così accadrà che uno studente il quale abbia fatto il liceo e, magari, qualche anno di Università, dovrà obbedire a chi ne sa meno di lui. Arriva a farlo, e non possiamo che essere sodisfatti dello stato disciplinare del nostro esercito; ma non è una cosa facile ed occorre una lunga permanenza dei giovani nei Corpi perchè tale scopo si possa conseguire.

Dunque l'attribuire un vantaggio così grande a chi soltanto è abile nel tiro a segno, non mi pare sia molto giusto.

Ma c'è anche un'altra ragione, che mi pare la più grave, ed è che il numero degli uomini la cui ferma può limitarsi a due anni non può essere variabile, come necessariamente sarebbe se la riduzione di ferma si facesse dipendere dalla frequenza al tiro a segno.

In una compagnia di cento uomini, oggi in media ve ne sono cinquanta che hanno la ferma di tre anni, quaranta di due e dieci di uno; all'atto del congedamento vanno via i dieci che hanno la ferma di un anno, metà dei 40 che hanno la ferma di due, ed un terzo dei cinquanta che hanno la ferma di tre anni, ossia in totale 47 uomini, e ne restano cinquantatre. Ora questo numero corrisponde appena alle necessità del servizio territoriale ed anche dell'istruzione invernale nel tempo della forza minima. Vi sono cifre che non si possono assolutamente ridurre in nessuna stagione dell'anno.

Ora, concedendo la ferma di due anni a tutti coloro che abbiano frequentato il tiro a segno, accadrebbe questo: che il numero di coloro che si dovrebbero congedare dopo due anni sarebbe instabile e potrebbe aversi per conseguenza che nelle compagnie in certe epoche dell'anno non rimanesse la forza occorrente ai vari servizi.

Il sorteggio invece è stato sinora consi-

derato come il sistema più giusto, poichè limitato ad un numero prestabilito, esclude tali inconvenienti ed altri ancora.

Per tutte queste ragioni prego l'onorevole Lemmi di non insistere nel suo ordine del giorno e prendo impegno di vedere se sotto altra forma qualche vantaggio a coloro i quali frequentano il tiro a segno sia possibile concedere.

Presidente. Onorevole Lemmi, insiste?

Lemmi. Dal momento che l'onorevole ministro prende impegno di studiare questo argomento, io non insisto nell'ordine del giorno presentato.

Presidente. Allora, se nessun altro domanda di parlare, non mi resta che di porre ai voti l'articolo 3.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 4.

« Per gli effetti contemplati nella legge suddetta, nelle provincie della Venezia ed in quella di Mantova, il distretto amministrativo rappresenta il mandamento. »

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge di maggiore spesa per la costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei Deputati.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Autorizzazione di maggiore spesa di lire 125 mila in aumento all'assegnazione di lire 300 mila per la costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei deputati.

Si dà lettura del disegno di legge.

Articolo unico.

« È autorizzata sull'esercizio 1899-900 la maggiore spesa di lire 125,000 in aumento all'assegnazione di lire 300,000 approvata colla legge 1° aprile 1900, n. 110, per la costruzione di un'aula provvisoria per la Camera dei deputati. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Santini.

Santini. Io ho domandato di parlare, e parlerò brevemente, su questa questione, che si agitò ieri anche in seno alla Giunta del bilancio. Noi abbiamo veduto con sorpresa, che la spesa, preventivata per quest'aula

in 300 mila lire, già assurge a 420 mila, detratte le spese per il sistema di riscaldamento, così che si può prevedere sino da questo momento che quest'aula, nella quale ci troviamo alquanto a disagio, e che è anche antistatutaria, nel senso che ogni deputato, secondo lo Statuto, deve parlare dal suo banco, costerà circa 600 mila lire.

È per me quasi un impegno d'onore il parlarne, perchè nella discussione, che ebbe luogo nel Comitato segreto, mi opposi con tutte le mie forze, per ragioni finanziarie, igieniche, tecniche, alla costruzione dell'aula definitiva. Membro della Commissione della passata Legislatura per l'aula definitiva, fui della minoranza, la quale sostenne che, dopo le ingenti spese che si erano incontrate per la famosa auletta e per questa, dovesse votarsi una sospensiva, nel senso di sperimentare l'aula, dove attualmente ci troviamo, rimandando ogni decisione.

Io non sono stato mai convinto, lo dico in coscienza e lo dissi nel Comitato segreto, del pericolo che l'aula vecchia potesse rovinare; ma, se pur questo periodo esisteva, l'ingegneria moderna è ricca di tali mezzi, da assicurare, non solamente la cupola di Montecitorio, ma quella di San Pietro. Ed io aggiungo che con 50 o 100 mila lire al massimo l'aula vecchia si poteva mettere in condizioni perfette statiche ed igieniche. Ed in questa opinione ebbi l'appoggio di un mio amico personale, per quanto non politico, l'onorevole Taroni, che, distinto ingegnere, è di me assai più autorevole. Io vorrei, quindi, prima di avventurarci a nuove spese, e ne fo proposta formale, che si restaurasse l'aula vecchia ed all'aula vecchia si ritornasse...

Presidente. Qui si tratta di spese già fatte. Le sue osservazioni potrà farle nel Comitato segreto.

Santini. Tengo conto della sua osservazione, e la prego di portare la questione al più presto in Comitato segreto.

Presidente. Domani vi è Comitato segreto.

Mazziotti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mazziotti. Non entro nelle osservazioni fatte dall'onorevole Santini, perchè ora, come bene osservava l'illustre nostro presidente, si tratta semplicemente di approvare una spesa già eseguita; ma debbo dare alla Camera uno schiarimento, ed è questo: Le spese per

la costruzione dell'aula provvisoria ammontano effettivamente a 460 mila lire, ma con le 300 mila lire che furono oggetto di un precedente disegno di legge, e con le 125 mila lire di cui autorizziamo con questo il pagamento, viene ad essere saldato l'importo dei lavori, in quanto che l'Ufficio di Presidenza fa assegnamento sopra un fondo di 35 mila lire, che è rimasto disponibile per economie sulla dotazione della Camera. Così verrebbe completamente saldata la spesa complessiva dei lavori che, lo ripeto, ascende a 460 mila lire.

Quanto al riscaldamento si provvederà, come ho detto nella mia relazione, col bilancio della Camera.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, l'articolo unico sarà votato poi a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge per la ferrovia d'accesso al valico del Sempione.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Provvedimenti per la ferrovia di accesso al valico del Sempione da Domodossola ad Iselle.

L'onorevole ministro consente che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Acconsento.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge.

Fulci Nicolò, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 58-A).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. La Convenzione per la concessione della costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle fu firmata dal mio collega onorevole Boselli e da me. Chiedo quindi alla cortesia della Camera di concedermi di dare alcune spiegazioni su questa convenzione.

Anzitutto debbo ringraziare gli attuali ministri dei lavori pubblici e del tesoro, di averla alacramente sostenuta in seno alla Giunta del bilancio. Ma, leggendo la relazione del mio amico Campi, ho rilevato che in seno alla Giunta si sono fatte alcune osservazioni, alle quali è debito mio di rispondere.

Si lamentò in primo luogo che si sia ritardato a presentare al Parlamento la Conven-

zione con la Società Mediterranea. Su ciò mi permetto di dare alcuni brevi schiarimenti, dai quali si rileverà come il ritardo non è imputabile a chi ha l'onore di parlarvi, ma tutto al più agli eventi parlamentari.

Io assunsi il Ministero dei lavori pubblici il primo di luglio 1898, e trovai che il mio predecessore aveva firmato una Convenzione con la Società Mediterranea il 4 giugno dello stesso anno, con la quale si affidava alla Società stessa l'esecuzione dei progetti di massima ed esecutivi per tale linea, assegnandole 18 mesi di tempo. Tutti sanno che la Domodossola-Iselle è una di quelle ferrovie che attraversano le montagne Alpine. Quindi i 18 mesi di tempo accordati non possono certamente ritenersi troppi, perchè non in tutte le stagioni si può lavorare in quelle contrade e specialmente fare gli studi esecutivi. Questo dico anche per difendere il mio predecessore. Il termine dei 18 mesi scadeva il 15 dicembre 1899, e la Società Mediterranea presentò il progetto soltanto pochi giorni più tardi, cioè il 27 dicembre.

Il progetto fu per mio ordine mandato immediatamente al Consiglio Superiore dei lavori pubblici con autorizzazione di convocare apposita adunanza, ed infatti il 23 gennaio successivo quel Conseggo lo esaminò e lo riformò in parte.

Il progetto proponeva la linea a doppio binario e diverse altre cose; ma il Consiglio Superiore ritenne che, conformemente alle disposizioni del trattato internazionale, pel momento si dovesse costruire ad un solo binario, costruendosi però la sede stradale, a binario doppio, e limitando il doppio binario ai piani delle stazioni ed ai raccordi. Il progetto così riformato fu rimandato alla Mediterranea, la quale il 12 marzo presentò il nuovo progetto. Fu rimandato al Consiglio Superiore, e siccome si dovettero fare tante altre pratiche amministrative, passò l'aprile, e solamente il primo di maggio fu definitivamente approvato dal Ministero. Nel frattempo feci cominciare le trattative per la costruzione, e comprenderà la Camera che il tempo passato dal 1º al 22 maggio, giorno in cui fu firmata la Convenzione, fu breve; e, se gli eventi parlamentari lo avessero permesso, il giorno 23 maggio avrei presentato la Convenzione. Quindi, se si è ritardato a presentarla fino al 2 luglio, il ritardo non è imputabile, che agli eventi parlamentari che voi sapete.

Detto questo, per giustificare e spiegare il preteso ritardo, passo ad un'altra delle osservazioni fatte dalla Giunta generale del bilancio. La Giunta ha domandato perchè la linea Domodossola-Iselle non si faccia per costruzione diretta dello Stato, a mezzo di pubblici incanti, oppure per concessione, ed eventuale sovvenzione chilometrica, a Società private, giusta la legge del 3 agosto 1898 che ne autorizzò la costruzione, e perchè invece la Convenzione segua un terzo sistema, quello cioè di affidare la costruzione della linea alla Società esercente. Dirò brevissimamente le ragioni per cui non furono seguiti i primi due sistemi, e fu invece seguito il terzo.

Credo non vi sia alcuno, oramai, che non abbia deplorato, in questa Camera, le costruzioni dirette, fatte finora per conto dello Stato, ad appalti pubblici. Non ho bisogno di ricordare gli appalti fatti per le Calabro-Sicule e per le Liguri; ma mi permetto di rammentare alla Camera due altre linee di costruzione recente, le quali sono state date per appalto a pubblici incanti: cioè la linea Eboli-Reggio e la linea di Sulmona.

Ebbene, o signori, bisognerebbe sapere quali furono le spese di diversa natura che si dovettero e si debbono sostenere oltre quelle stabilite negli appalti ai pubblici incanti! È una storia lunga e dolorosa che tutti i miei predecessori sanno, come la sa certamente l'attuale ministro dei lavori pubblici. Ogni volta che si è trattato di costruzioni dirette dello Stato, per pubblici incanti, le spese suppletive e le liti sono state all'ordine del giorno, e dimostrerò fra breve come queste spese abbiano superato parecchie decine di milioni. Tralascio poi la questione se si dovesse dare il lavoro per lotto unico o per diversi lotti, perchè la relazione presentata dal Ministero vi dimostra quali sarebbero stati, con l'uno o con l'altro metodo, gli svantaggi nell'interesse dello Stato, ed i pericoli cui si andava incontro.

E passo al sistema della concessione ad una società privata.

Tutti sanno che la linea Domodossola-Iselle è una linea che chiamerei internazionale, perchè si congiunge con un valico internazionale, quale è il traforo del Sempione.

Ora, come è possibile immaginare di dare per concessione ad una società privata una

linea di 19 chilometri, la quale starebbe come cuneo fra le linee dello Stato, dalle quali è circondata? Le risposte esaurienti date dal ministro dei lavori pubblici alla Commissione del bilancio mi dispensano dal proseguire in questo sistema. Soggiungo poi, quanto al sistema di appalto diretto, che, qualora ciò si fosse fatto affidandolo in più lotti a private imprese, sarebbe bastato che una sola avesse fatto una lite, per fermare la costruzione, la quale si trova in una condizione speciale. La condizione speciale è questa: che pel trattato internazionale di Berna del 25 novembre 1895, questa linea deve essere finita per l'epoca in cui sarà ultimata la grande galleria che è prevista pel maggio 1904, e qualsiasi ritardo nell'esecuzione del tronco di accesso, causato anche da litigio insorto per un solo lotto, ci avrebbe occasionato danno non lieve e con molto disdoro ci avrebbe fatto mancare ad un patto internazionale.

Credo di aver dimostrato ad esuberanza la necessità di non seguire nè l'uno nè l'altro sistema, di cui nella legge del 1898, e vi dirò ora brevemente le ragioni per cui preferii la Società della Mediterranea. Non è propriamente il solo ministro che tratta degli appalti e delle concessioni, ma egli si circonda di tutte le garanzie che gli danno l'ufficio suo ed i suoi corpi consultivi; è vero che egli deve ultimamente giudicare e decidere, perchè egli deve assumere tutte le responsabilità, siccome le ho assunte e le assumo io, ma voglio dire che non è il ministro che spontaneamente o di propria volontà dà le concessioni o fa le Convenzioni. La prima cosa che fa è quella, come ho detto, di richiedere il parere dei corpi consultivi e delle Commissioni speciali. Ora io ho seguito in questo uno dei sistemi che ha seguito uno dei miei predecessori, l'onorevole Saracco, cioè di fare delle Convenzioni con le Società esercenti, stabilendo nel bilancio dello Stato una somma annuale per pagare la costruzione di dette strade, siccome avvenne nella convenzione del 1896, firmata dall'onorevole Saracco, per alcuni tronchi della Isernia-Campobasso, pel tronco Balsorano-Avezzano e per altri tronchi della Sanseverino-Salerno. Nominai tre ispettori superiori delle ferrovie, a cui diedi l'incarico di trattare della costruzione della detta strada, e questi ispettori superiori delle ferrovie, che nomino a cagion

d'onore, sono i commendatori Muzi, Crosa e Nicolai. Questi trattarono con la Mediterranea e con altre Ditte, e poi mi proposero di preferire la Società della Mediterranea, prima di tutto perchè, essendo una Società esercente offre maggiore garanzia su tutte le altre, sia per la bontà del lavoro che per la sicurezza della esecuzione. Egli è vero che qualcuno potrebbe dire: ma badate, il primo periodo delle Convenzioni finisce nel 1904 e quindi questa Società esercente non avrà poi tutto l'interesse di fare una cosa per bene. Questo non è esatto, poichè (senza discutere ora la questione gravissima circa l'esercizio delle ferrovie dopo il 1905) certo è che la Mediterranea ha la speranza di continuare nell'esercizio anche modificando le Convenzioni, e per ciò ha tutto lo stimolo e l'interesse di fare una cosa per bene: come chi, per esempio, voglia abitare un palazzo, la prima cosa che fa è quella di costruirlo bene,

Dunque la prima garanzia che essa dà sta nella bontà del lavoro e nella certezza della ultimazione, poichè, ripeto, la costruzione di questa linea ha un termine stabilito; nè si può, ho già detto, oltrepassare il maggio del 1904. Ma oltre la certezza della esecuzione che si ha con una Società esercente, quale è questa (una delle maggiori nostre Società ferroviarie, la Mediterranea), v'è l'articolo secondo della Convenzione su cui richiamo tutta la vostra attenzione. Quest'articolo secondo dice che non solamente la Società è obbligata a costruire nel termine voluto dal trattato internazionale, ma, se mai, per circostanze speciali, la Società del Giura-Sempione, che è quella che costruisce il traforo del Sempione, dovesse accelerare i lavori in modo che prima del primo maggio ne ultimasse l'apertura, la Società della Mediterranea deve affrettare i suoi lavori affinchè sia per quell'epoca pronta la costruzione della linea Domodossola-Iselle, senza ulteriori indennizzi. È scritto così nell'articolo secondo: « qualora il tronco Briga-Iselle venisse aperto prima di detta epoca, la Società Mediterranea si impegna ad accelerare da sua parte, senza ulteriore corrispettivo, i lavori, per modo che l'apertura della linea possa farsi contemporaneamente a quella della linea Briga-Iselle. »

Esposte queste ragioni, che dirò d'ordine morale, per cui io preferii di concedere la

costruzione alla Società Mediterranea, vengo brevissimamente alla questione del prezzo. Come ho già detto, io sottomisi il progetto della Mediterranea al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il quale, nel primo esame che ne fece, trovò che i prezzi dovevano essere ridotti, e con un esame scrupoloso, degno dei funzionari che compongono quel consesso, ridusse del 20 per cento tutti i prezzi stabiliti dalla Mediterranea nel progetto riformato del 12 marzo, e ridusse la somma di 18 milioni e mezzo e più, a 16 milioni e 900 mila lire.

Nello esame posteriore che si fece del progetto della Mediterranea, si trovò che era necessario anche rivestire interamente le due maggiori gallerie della linea Iselle-Domodossola.

Prima si era pensato di non far ciò, ma poi tanto la Società Mediterranea quanto gl'ispettori superiori osservarono che era necessario rivestirle interamente perchè la Società, che costruisce la linea Iselle. Briga e il traforo del Sempione, riveste le gallerie, e le rocce sono della stessa natura. Fu pure osservato che se non si rivestissero ora le gallerie, si sarebbe probabilmente costretti a rivestirle dopo il primo infiltramento, ed il rivestimento, fatto dopo, costerebbe molto di più. Questo maggior lavoro di rivestimento fu calcolato secondo i criteri del Consiglio Superiore nella somma, diminuita del 20 per cento, di un milione 195 mila lire. Di più si noti che nel primo progetto non era considerata la spesa per le difese sul torrente Bogna, torrente che scorre lungo la linea e che in certi punti la minaccia. Si credette dunque anche necessario di aggiungere le difese della ferrovia dal torrente Bogna, opera la quale importa la somma di 217,600 lire, somma diminuita, anche essa del 20 per cento; e quindi si ha un totale di 18,312,383 lire. Togliendo da questa somma il costo del materiale metallico, che è a carico dello Stato e che importa la somma di lire 1,103,000, resta la somma di lire 17,209,000: ed aggiungendo a questa la somma di lire 40,000, prezzo per gli studi del progetto fatto dalla Mediterranea, si ha la somma di 17,250,000 lire in cifra tonda. Dunque la somma occorrente per l'opera (prego la Camera di tenere presente questa cifra) come è stata stabilita dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, e secondo i criteri dal medesimo adottati, sarebbe stata

di lire 17.209,000; io invece ho fatta la Convenzione con la Mediterranea per la somma di 16,650,000 lire, cioè per 560,000 di meno di quella che il Consiglio Superiore e la Commissione degl'ispettori avevano opinato che si dovesse pagare; alla quale somma, aggiunte le lire 40,000, prezzo degli studi dovuto alla Mediterranea, ed al quale ha rinunciato, si ha la cifra tonda di lire 600,000 in meno.

Ma qui si dice: ci sono state altre ditte le quali pure avevano fatte delle proposte con prezzo minore per ottenere la costruzione della linea Domodossola-Iselle. È vero, perchè non debbo dirlo?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici attuale ne può far fede; vi sono state due imprese che hanno fatte proposte, l'una per lire 14,445,000, l'altra per lire 15,750,000, ridotte in una seconda offerta a lire 15,250,000. Ma io avrei desiderato, e rivolgo queste mie parole specialmente all'onorevole presidente della Giunta Generale del bilancio, che si fossero chiesti al Ministero dei lavori pubblici, oltre che le proposte fatte da queste due ditte, anche i precedenti delle medesime, perchè così la Giunta Generale del bilancio avrebbe potuto conoscere di quali ditte si trattava, e quante liti e quanti strascichi abbiano esse lasciato nel Ministero dei lavori pubblici. (*Interruzioni*).

Zeppa, membro della Giunta generale del bilancio. Lo ha detto il ministro dei lavori pubblici.

Lacava. Giova sempre ricordarlo alla Camera. Io non sono uomo che porta qui questioni di persone; faccio soltanto questioni generali. Prendiamo una di queste ditte, quella che ha fatta la proposta minore, cioè per lire 14,445,000. Bisogna anzitutto osservare che questa proposta fu fatta prima che si accogliesse il parere che si dovessero rivestire interamente le due gallerie che si trovano lungo la linea, la quale opera importa, come testè diceva, la somma di lire 1,195,000, diminuita del 20 per cento secondo il criterio stabilito dal Consiglio Superiore. Oltre a ciò nella proposta fatta da questa ditta non è compreso l'importo per le opere di difesa dal torrente Bogna in lire 217,600, anche questa somma diminuita del 20 per cento, nè le lire 40,000 dovute alla società Mediterranea per gli studi da essa fatti del progetto. Inoltre, se io avessi affidata ad una di queste ditte la costruzione della linea, avrei dovuto

stabilire assolutamente un apposito ufficio di vigilanza per dirigere e sorvegliare la esecuzione dei lavori, ciò che non si è mai fatto nè occorre di fare per la Mediterranea; e questo ufficio si può calcolare che avrebbe portato un nuovo carico di lire 1,350,000. Del resto, anche riducendo tale spesa magari solo ad un milione, e sommando questo con tutte le altre cifre che son venute enumerando, si sarebbero dovute in complesso, dando la costruzione alla detta ditta, spendere lire 17,000,000, mentre affidandola alla Mediterranea si spendono sole lire 16,650,000, ossia circa 350,000 lire di meno.

Come si vede, la ditta non avrebbe offerto che un ribasso apparente di fronte alla somma prevista come sopra, ed invece si è ottenuto un vero risparmio affidandola alla Mediterranea di fronte alla Ditta minore offerente. Questa è la verità.

Inoltre, a proposito di tutto ciò, meritano ogni considerazione le seguenti parole dell'onorevole relatore Campi, che faccio mie:

« Ricordarono pure i ministri che l'esperienza del passato dimostra che il *forfait* alla Mediterranea sarà un vero *forfait*, che si conterrà nella previsione precisa della spesa, senza strascico di liti, senza pericolo di postumi compensi che rendono illusori, e peggio, i ribassi d'asta. »

Infatti, colla Mediterranea, come con la Adriatica, lo Stato non ha mai dovuto spendere una lira di carta da bollo per contestazioni o liti, perchè, e lo dico a cagion di onore, hanno sempre mantenuto i loro impegni.

Ed ora permettete che io accenni brevemente a qualche precedente alle due Ditte di cui non faccio il nome, ma delle quali avrei desiderato che la Giunta generale del bilancio avesse esaminato i precedenti.

Campi, relatore. La fedina!

Lacava. Quello che dico è, d'altronde, tutto documentato negli atti del Ministero. Una di queste Ditte sopra un lavoro di 29,662,000 lire, pretese maggiori compensi per 13 milioni e ne ottenne circa sei per un lodo che non discuto: sopra un altro lavoro di 33 milioni ne ottenne circa tre! Come poteva il ministro accordare il lavoro a Ditta simile? (*Approvazioni*).

Campi, relatore. Pare che il 13 fosse la sua cifra!

Lacava. Quello che è certo è che lo Stato

ha dovuto pagare. Queste somme non fanno impressione perchè non si leggono nei preventivi, mentre poi nei consuntivi nessuno più se ne occupa, nè le va a cercare dopo tanto tempo. Ma quando la Camera riprenderà i suoi lavori, io domanderò al ministro dei lavori pubblici che si pubblichi l'elenco, che io già avevo iniziato, di tutte le maggiori spese sostenute per arbitrati e transazioni. (*Approvazioni*).

Tralascio parlare dell'altra, ed infine, onorevoli colleghi, udite quello che dicono i tre ispettori superiori parlando della proposta della Mediterranea:

« Dalla quale proposta risulta che noi non esitiamo a proporla all'Eccellenza Vostra la accettazione (parlasi della somma da me convenuta con la Mediterranea), sia perchè essa è per sè stessa conveniente dal lato finanziario, sia perchè a dare la preferenza alla Società concorrono tutte le ragioni d'ordine generale che furono esposte in altro rapporto dalla Commissione, di cui i sottoscritti facevano parte, sia specialmente perchè con l'articolo secondo dell'annesso schema di Convenzione viene assicurata l'apertura all'esercizio del nuovo tronco contemporaneamente a quello del gran tunnel, rispondendo così all'impegno che il Governo ha assunto con l'articolo 4 del trattato internazionale con la Svizzera. »

Ho voluto citare la conclusione di questo rapporto dei miei ispettori, e dopo ciò metto fine al mio dire, perchè credo d'aver detto abbastanza per dimostrare la convenienza da parte di coloro che sottoscrissero quella Convenzione nell'interesse dello Stato.

Non ho nulla da dire intorno all'articolo 2 della Commissione del bilancio, perchè non spetta a me di farlo; sarò lieto se quello che la Commissione dice sarà accettato, perchè io qui non vengo a difendere interessi di Società, ma difendo soltanto l'opera mia e gl'interessi dello Stato. E qui mi preme aggiungere poichè si tratta di diversi esercizi per il pagamento, che le ditte che avevano fatto offerte per la costruzione della detta linea volevano il pagamento entro i tre anni, mentre con la Convenzione con la Mediterranea questo termine è di quattro anni, ed ora la Giunta ne propone cinque.

Signori, firmando insieme col mio collega Boselli questa Convenzione, noi abbiamo creduto di fare l'interesse del paese; mi sono

circondato delle migliori garanzie, per affidare la costruzione della linea alla società esercente, la quale, lo replico, rappresenta la più sicura garanzia che l'opera sarà compiuta in tempo ed eseguita bene, senza strascichi di liti e senza maggiori compensi, di cui, come l'esperienza ci dimostra, il tesoro dello Stato risente i danni, che non appaiono e che si scontano amaramente nel giorno della liquidazione dei conti. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni. Prego l'onorevole Giunta del bilancio e il relatore onorevole Campi di consentirmi di non lasciar passare inosservata una considerazione che leggo nella sua relazione. L'onorevole relatore dice: « che egli non crede per l'impossibilità materiale del tempo di riferire tutte le discussioni che nel seno della Giunta si sono fatte.

« Basterà di accennare, per esempio, che alcuni colleghi ricordarono la necessità e l'urgenza di sistemare e completare l'accesso al Sempione secondo i voti delle Provincie e dei comuni di Torino, Milano, Genova, ed insieme la necessità e l'urgenza di provvedere a sfogare il porto di Genova mediante i più indispensabili lavori. »

La Giunta intera, aggiunge il relatore, consente, ma essa reputa che non sia questa la sede, nè questa l'ora di dare istruzioni e di rivolgere raccomandazioni al Governo di avviarli a compimento.

Ora a me fa specie che, dopo che il relatore dichiara che la Giunta intera consentì e che fa voti al Governo, perchè avvii al più presto alla soluzione di questo problema, all'attuazione, cioè, dei voti dei comuni e Provincie di Torino, Novara e Genova, e mentre la Giunta ha formulato due ordini del giorno, che rappresentano i suoi convincimenti, tra questi non trovo manifestata una tale deliberazione. Qualora questa deliberazione fosse stata formulata in uno degli ordini del giorno, la Camera avrebbe avuto certamente il dovere di occuparsi seriamente di una gravissima questione nella quale, lo dichiaro subito, io dissentirei interamente e da quanto ha manifestato il relatore, onorevole Campi, e da quanto egli dice avrebbe consentito l'intera Giunta. Ma, poichè nei vari ordini del giorno votati dalla Giunta questo concetto non è in alcun modo formulato, a me basta dichiarare che lo ri-

tengo più che altro il pensiero del relatore e non mai quello della Giunta generale del bilancio. E non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

Guerci. Ho ascoltato la relazione dell'ex ministro dei lavori pubblici e dichiaro subito, che mi compiaccio altamente di tutto quel procedimento tecnico-legislativo, da lui tenuto per assicurare che il contratto con la Mediterranea è vantaggioso per il Governo. E mentre ascoltavo questa relazione, pensavo ad un'altra relazione identica, precisa, che fu fatta qui da un altro ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Saracco. È noto che per l'opinione pubblica, come simbolo del paese, l'onorevole Saracco è ben altro economo, che Lei, onorevole Lacava: Saracco è l'uomo parsimonioso all'estremo, il misuratore del centesimo e della lira, mentre Ella, onorevole Lacava, per il pubblico, passa per uno scialone.

Ho letto le due relazioni e sentite un po' che cosa accade. Lo dico alla Camera, perchè bisogna far tesoro di certe esperienze, non per votare contro, ma per imparare a votare e ad essere attenti.

L'onorevole Saracco presentò nell'interesse del paese un omnibus ferroviario. Non è mai detto abbastanza che gli interessi del paese erano tutelati, tutte le regioni rappresentate, e non trascurò la sua, ed è giusto.

Luporini. Non era giusto.

Guerci. Era giusto.

Ma strana combinazione: i grandi ingegneri e ispettori del Genio civile non avevano compiuto lo studio del primo tronco Roma-Napoli ed era la Roma-Napoli che doveva limitarsi al primo tronco Roma-Genova. L'onorevole Saracco, il parsimonioso, aveva consultato, come Lei, gli ispettori del Genio civile ed aveva, come Lei, consultato l'ufficio tecnico abile, che aveva tutte le esperienze delle costruzioni del passato, e venne alla Camera a dire: Signori miei, ho un contratto vantaggioso per il Governo; di me vi potete fidare, perchè sapete che sono il ministro della lesina e che dovrò un giorno far risorgere finanziariamente il paese, in quanto che tutto quanto vi è di economia e di speculazione nell'interesse dello Stato l'ho organizzato nella mia testa calma, precisa e misurata. Il Parlamento davanti a queste dichiarazioni disse: ma sì, onorevole

ministro, lo autorizziamo a fare il contratto con la Mediterranea per 21,500,000 lire.

Ebbene, o signori, il contratto con la Mediterranea pel primo tronco Roma-Segni fu stipulato: Paese e Camera dormirono tranquilli, nella piena certezza di aver fatto, almeno per quella volta, persino un contratto usurario a vantaggio dell'Italia. Così la Mediterranea appaltò in dieci lotti quel primo tronco, cedendo precisamente il contratto con le stesse condizioni.

Ebbene, ciò è stato provato, è fuori discussione; non si mette in dubbio che il tratto Roma Segni costò alla Mediterranea dieci milioni, mentre essa ne percepì dallo Stato 2 milioni e 500 mila.

Non fanno liti! Ma sfido, non ne farei nemmeno io! Delle liti! Ma io vorrei fare dei contratti e non delle liti! Però a vostro onore voi avete avuto delle offerte di imprenditori; avete fatta una specie di licitazione privata, e per questa licitazione privata, senza dubbio, il vostro criterio è stato logico e voi non potevate fare di meglio.

Avete detto: la Mediterranea è un ente che è un organismo di Stato.

Ebbene, anche per questo concetto doveva essergli data la preferenza, perchè certe considerazioni bisogna pur tenerle sempre presenti.

Ma badate che le vostre intenzioni possono ispirare fiducia anche oltre là logica.

Cosa volete? Ho paura che questa volta, contrattando, dovremo trovarci forse in acque non troppo chiare, perchè tutto il cardine della questione è il contratto che deve essere stipulato su quel punto essenziale, che riguarda il tempo della costruzione. Perchè noi abbiamo determinato e tassativo il tempo per la costruzione della linea; e se non ci trovassimo esatti, la locomotiva del Gottardo certamente non verrebbe nè in Piemonte, nè in Lombardia.

Badate che se non fosse finito il lavoro per il tempo stabilito, ci potremo trovare anche con la scadenza delle Convenzioni ferroviarie. E da più parti si dice che le azioni, il movimento finanziario e tutti insomma gli interessi finanziari di quella Società non vadano per la meglio.

Pensate che, in questo caso, la responsabilità (giacchè la costruzione dovrebbe essere compiuta proprio per il 1904, periodo in cui scadono appunto anche le Convenzioni), la

responsabilità verrebbe a ricadere sul Governo e non sulla Mediterranea.

Ad ogni modo ho fatto così a casaccio queste osservazioni, perchè ho sentito voi, onorevole Lacava, parlar così bene e con tanta fiducia.

Capisco che ho fatto la parte del diavolo, ma d'altra parte vi dichiaro subito che voterò la legge.

Lacava. È sta bene; soltanto debbo dirle ed assicurarla che non sono affatto scialacquatore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Campi, relatore. Tre, onorevoli colleghi, hanno parlato di questo disegno di legge: l'onorevole Lacava, che ha difesa la Convenzione da lui predisposta da tutti i punti di vista, ciò che semplifica l'ufficio del relatore; l'onorevole Curioni e l'onorevole Guerci, i quali due hanno combattuto però la Convenzione, ma hanno anzi dichiarato, se non isbaglio (e certamente lo ha dichiarato l'onorevole Guerci), che finiranno per votarla. Quindi mi limiterò a rispondere pochissime parole ad alcune osservazioni fatte intorno alla relazione che presentai alla Camera.

E prima di tutto darò una breve risposta al collega Curioni. Egli dice che, nella relazione, è accennato come nella Giunta sia stato notato che il presente disegno di legge non intende risolvere tutto intero il problema delle comunicazioni tra il valico del Sempione e l'Italia, e che alcuni dei commissari, col consenso di tutta questa, hanno espressa l'opinione che dovranno essere soddisfatti i voti che specialmente furono formulati da Torino, da Milano e da Genova.

L'onorevole Curioni qui si è permesso di fare un'amichevole insinuazione. L'epiteto tolga il veleno al sostantivo. Egli dice: io credo che questo è un pensiero personale del relatore e non della Giunta; altrimenti la Giunta avrebbe formulato un ordine del giorno in proposito, come ne aveva già formulati altri due. Noi abbiamo creduto che bastassero due ordini del giorno; e fare una filza di ordini del giorno, proprio non lo credevamo conveniente.

Debbo, però, dire all'onorevole Curioni, che questo pensiero fu precisamente quello della Giunta, e che in seno alla Giunta, anzi, il relatore non ne disse una parola. Vi furono colleghi, e lo dico a loro onore, appartenenti alle

province meridionali, i quali si sono preoccupati... (*Interruzione*).

Curioni. Ecco fatto: io sono settentrionale! (*Si ride*).

Campi, relatore. Ma Lei è novarese, almeno politicamente!

Dunque questi voti furono espressi dai colleghi di altre parti d'Italia con sentimento nazionale e al di fuori di ogni sentimento regionale. La Giunta non ha creduto che fosse questa la sede ed il momento di sollevare una questione, la quale non ha nulla a che fare con quella di cui oggi si tratta; perchè il disegno di legge che è presentato, e credo che la Camera lo vorrà senz'altro votare, è inteso a soddisfare un obbligo internazionale portato dalla Convenzione di Berna, e la necessità materiale di congiungere il valico del Sempione con la rete ferroviaria italiana. Nella relazione (per quanto brevemente, perchè già non ci sarebbe stato il tempo di fare di più, essendo stato io nominato relatore ieri a mezzogiorno), nella relazione sono stati accennati i vari argomenti dibattuti in seno alla Giunta rispetto al punto che fu il più discusso, e di cui ha tenuto anche parola testè l'onorevole Lacava, vale a dire l'aver adottato il sistema dell'approvazione della Convenzione conclusa dall'onorevole Lacava con la Mediterranea, anzichè applicare uno dei metodi che erano stati previsti dalla legge del 3 agosto 1898. Noi dichiariamo che la maggioranza della Giunta ha trovato, che l'opera dell'onorevole ministro Lacava era stata interamente lodevole.

La Giunta si è preoccupata, per altro, per quanto sommariamente, come le era imposto dalla brevità del tempo, di vedere se le condizioni, e, specialmente, i prezzi che erano stati convenuti fra l'onorevole ministro e la Società Mediterranea, fossero accettabili. La Giunta ha creduto, e crede, che qualche miglioramento in questa Convenzione si possa introdurre, ed in questo senso ha proposto un emendamento all'articolo 2 del disegno di legge.

Ma, tutto sommato, la Giunta crede che l'onorevole Lacava abbia ben difeso l'interesse dello Stato. Ed, a venire in questo concetto, la maggioranza si è persuasa, perchè dagli onorevoli ministri, i quali sono intervenuti nel suo seno, si è avuta notizia delle precise offerte che erano state fatte da altre ditte private. Si sono istituiti calcoli; si è te-

nuto conto dei lavori in meno a cui queste ditte si obbligavano in confronto dei lavori che invece ha assunto l'obbligo di fare la Società Mediterranea; si è tenuto conto delle spese di sorveglianza, e si è visto che in linea materiale e di semplice calcolo aritmetico, il prezzo a cui questa linea viene appaltata alla Società Mediterranea non è punto superiore ai prezzi che erano stati offerti da queste ditte. L'onorevole Lacava accusa la Giunta di aver mancato di curiosità, e dice: dovevate chiedere agli onorevoli ministri quali sono state le ditte che hanno fatto queste offerte che si pretendono minori, e informarvi anche dei fasti, dei precedenti di queste ditte. Forse se la Giunta come ente ha mancato di curiosità, i membri della Giunta individualmente sono stati abbastanza curiosi; e questi nomi si sono sussurrati, si sono saputo, e, diciamo una parola sola, hanno ispirato a noi il medesimo terrore che hanno ispirato all'onorevole Lacava.

Lacava. La ringrazio.

Campi, relatore. Noi crediamo dunque, onorevoli colleghi, che sia il caso che la Camera voti questa legge, non solo sotto la pressione dell'urgenza, perchè è evidente la triste figura che farebbe l'Italia, se nel giorno ormai prossimo nel quale sarà aperto il valico del Sempione tutto fosse pronto dalla parte della Svizzera, ed invece la vaporella dovesse arrestarsi ad Iselle e non potesse arrivare a Domodossola per congiungersi alla Rete italiana; sarebbe una vera vergogna, una vera inferiorità, la quale farebbe gravissimo torto al nostro paese; ma io credo che la Camera, oltre che per questo sentimento della sua assoluta necessità ed urgenza (in vista anche delle eventuali responsabilità giuridiche nelle quali lo Stato italiano potrebbe incorrere verso la Compagnia Giura-Sempione, quando non costruisse questo tronco, per gli impegni assunti verso la Società stessa), io credo che la Camera possa votare il presente disegno di legge anche con la convinzione che esso soddisfa in modo conveniente agli interessi del Paese.

E la Giunta non ha altro da dire. (*Bene!*)

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non ripeterò la storia delle trattative fatta dall'onorevole mio predecessore; la responsabilità per questa parte è sua; ma io dirò semplicemente

alla Camera le ragioni che debbono tranquillarla in modo assoluto, e dirò di esse solo in quanto riguardino la continuità dell'ente Governo.

L'onorevole Lacava ha accennato nei particolari le trattative, io riassumerò dicendo che, comprese anche tutte le spese complementari, vi era stata in ultimo un'offerta la quale si differenziava di un milione da quella che fu base del contratto. Dirò di più che anche il ministro del tesoro aveva insistito perchè si risparmiassero almeno 500 mila lire.

Però anche ammessa questa cifra, facendo il lavoro mediante costruzione diretta occorreva consegnare ai nuovi intraprenditori gli studi ed i profili e poi istituire un ufficio di sorveglianza per le costruzioni.

Tutto questo secondo le convenzioni ferroviarie è ragguagliato ad una percentuale del 9 per cento, che applicato ai 16 milioni e 500 mila lire avrebbe data una spesa di un milione e 500 mila lire.

Ma poichè ritengo che tale aliquota rappresenti in verità un compenso contrattuale, mentre io intendo limitare il calcolo alla spesa effettiva, così pur riducendola al solo 3 per cento, cifra relativamente piccola, abbiamo sempre una spesa di circa 500 mila lire.

Aggiungasi a questa la rettifica fatta dalla Giunta del bilancio e dal Governo consentita, cioè di prolungare di un'annualità i pagamenti, e si hanno altre 400 mila lire circa. Quindi si faccia il conto come si vuole, la convenzione quale è approvata dalla Giunta del bilancio rappresenta in linea tecnica e finanziaria il migliore contratto che si possa immaginare.

E qui debbo dire al mio amico Lacava di non formalizzarsi di questa aggiunta della Commissione del bilancio...

Lacava. Ma no!

Branca, ministro dei lavori pubblici ...perchè è antico costume (e l'onorevole Lacava, che ha esperienza di tali cose, lo sa) che la Giunta del bilancio (anzi è la sua parte utile) tenti sempre di ottenere qualche cosa, e se questa cosa si ottiene, tanto meglio!

E dico di più che gl' intraprenditori hanno ragione di cedere alla Giunta parlamentare e non al Governo, perchè essendo la Giunta il giudice che decide in grado di appello, se essi consentissero prima, non si sa, con le aggiunte e le rettifiche, dove si arriverebbe.

Dunque, anche per tale parte si può essere tranquilli; ed io a questo proposito cito un precedente della Commissione che ebbi l'onore di presiedere e di cui facevano parte gli onorevoli Gielitti, Fortunato ed altri molti, la quale approvò le ultime Convenzioni Saracco accennate dall'onorevole Guerri.

Ora appunto, dietro diligentissimo esame fatto dalla Commissione, fra il contratto presentato dal Ministero e quello approvato in definitivo dal Parlamento, vi fu una differenza di circa 50 milioni.

Io debbo dire che l'onorevole Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, appoggiò moltissimo l'opera della Commissione per ottenere questo guadagno.

L'onorevole Guerri ha detto cosa vera affermando che le Società non fanno liti, perchè hanno avuto prezzi remuneratori nei quali ogni maggior compenso era compreso; però l'inventore dei prezzi fatti non fu l'onorevole Saracco, ma l'onorevole Genala.

Nella Convenzione Saracco i patti furono più rigorosi, e se le Convenzioni riuscirono alquanto larghe, fu perchè nel frattempo avvenne un grande mutamento nelle condizioni del lavoro. A misura che le grandi opere ferroviarie andavano diminuendo, e coincidendo per giunta questa diminuzione con la crisi edilizia, si ebbe una grande riduzione nei salari ed in tutti i prezzi di appalto; quindi accadde che le Convenzioni Saracco del 1888, eseguite sino al '96-97, ma stabilite coi criteri dei prezzi dell'88, diedero un largo margine; e ciò non per effetto di poca oculatezza dell'amministrazione e della Commissione parlamentare, ma per effetto di un'alea dei tempi.

Perchè poi bisogna considerare questo, che se vi sono delle ingiuste pretese circa l'esecuzione dei lavori pubblici da parte degli appaltatori, un'alea vi è sempre. Anzitutto qualunque progetto, anche bene studiato, non può prevedere con sicurezza quello che si trova nel seno di un monte, quando si va a fare un lavoro. Vi sono poi le alea generali, come è accaduto appunto per queste Convenzioni Saracco, le quali furono fatte nel 1888, cioè nel momento in cui la mano d'opera per la concorrenza di lavoro che faceva sorgere nuove imprese tutti i giorni, aveva per coefficiente un prezzo altissimo, e vennero eseguite quando tale prezzo si ridusse a proporzioni non solo eguali alla media, ma molto

al disotto, durante il tempo della crisi edilizia. Ecco perchè vengo anche a ratificare quanto diceva l'onorevole Lacava, il quale mi ha rivolto formale domanda, di fare uno studio su quello che sono costati i così detti sopra prezzi. Io dico all'onorevole Lacava che divido perfettamente le sue idee, e poichè ho raccolto una interruzione sotto voce dell'onorevole Fortunato, il quale ha detto: non basta mettere i sopra prezzi a carico degli appaltatori, vi sono quelli dei loro avvocati e protettori, assicuro l'onorevole Lacava e l'onorevole Fortunato ch'io non mancherò di far fare lo studio desiderato, purchè l'opinione pubblica sostenga il Governo ed il Ministero dei lavori pubblici, il quale deve spendere, ma deve spendere nell'interesse delle popolazioni, non nell'interesse degli appaltatori e dei loro protettori. E qui soggiungo quello che dicevo a proposito dei prezzi fatti. Se nei prezzi fatti con le Società vi sono stati guadagni lauti del 10, 15, 20 per cento, ed anche più, abbiamo avuto appaltatori i quali non essendo neppure ingegneri, ma semplicemente capi d'arte o semplici speculatori, sopra opere di pochi milioni hanno mostrata l'abilità, in dieci anni, di crearsi fortune di 8 o 10 milioni. Io comprendo che sopra una grande concessione, per l'abilità di chi dirige e sa inventare nuovi metodi di costruzione, si possano guadagnare anche milioni, ma non comprendo come si possano costituire grandi fortune, a furia di liti e di vertenze, sulla costruzione di una galleria o di un piccolo tratto.

Fortunato. È la sola professione che ha creato il Regno d'Italia. (*ilarità*).

Branca, ministro dei lavori pubblici. No, protesto, onorevole Fortunato; ne ha create altre molto più utili, ma, in mezzo alle utili, ha creato purtroppo anche questa.

Siamo però d'accordo a porvi un rimedio, e bisogna dire la verità, che anche l'Amministrazione dei lavori pubblici si è andata sempre perfezionando.

Quindi per questo verso la Camera può con coscienza sicura votare questa Convenzione, sapendo di fare cosa utile. Soggiungerò poi, rispetto ad altro dubbio sollevato dall'onorevole Guerci, che questa linea rappresenta assai poca cosa rispetto all'intera Rete Mediterranea. E questa è una garanzia di più, perchè la Società la compia nel termine prescritto, perchè il non compierla,

danneggerebbe il suo credito, in quanto che per una grande Società, la quale ha per centinaia di milioni di azioni, il non compiere un lavoro relativamente piccolo, sarebbe causa di grave discredito. Perciò noi possiamo essere sicuri che il lavoro sarà compiuto esattamente e diligentemente nel termine prescritto.

Debbo poi una parola di risposta ad una questione incidentale sollevata dall'onorevole Curioni ed alla quale ha accennato anche la Giunta. Anche qui debbo fare dichiarazioni molto nette. Certamente è interesse supremo dello Stato che tutto quanto sia sviluppo delle comunicazioni dei valichi alpini e del porto di Genova, venga curato con la massima diligenza. Io credo che noi, se vogliamo che l'Italia sorga a ricchezza, dobbiamo anzitutto sostenere e svilupparne i fattori economici. Ed io, appena arrivato al Ministero dei lavori pubblici, mi sono messo il problema: quale è il modo per attrarre il maggior traffico sulle reti italiane? Perchè se ogni Stato ha interesse di sostenere il traffico per le sue linee e per i suoi porti, nessuno Stato ha interesse a sostenere quello del vicino. Dico un esempio.

Se il Belgio, la Germania e l'Olanda hanno interesse a sostenere il traffico di Anversa, di Amburgo, di Amsterdam, non l'hanno a sostenere quello di Marsiglia, come, se altri ha interesse a sostenere il traffico di Trieste, tale interesse non l'ha certo la Svizzera.

Dunque noi, profittando della nostra posizione geografica centrale che è quella, direi quasi, d'un immenso ponte slanciato sul Mediterraneo, dobbiamo studiare di attrarre a noi quanto più possiamo del traffico di altri paesi, i quali possono essere resistenti quando si tratta di concorrenza ad interessi propri, ma non sono affatto resistenti quando si tratta di concorrenza ad un interesse esterno; e creare così una vera risorsa economica. Perchè, ripeto qui quanto ho detto dal banco di deputato, che il credere vi possa essere un paese ricco, senza ricchi, è un'illusione.

Dunque dobbiamo cercare di arricchire il paese, di alimentare i nostri porti, e così anche i poveri avranno la loro parte.

Quindi come concetto sono favorevolissimo, ma date le espressioni di questo concetto, debbo dichiarare all'onorevole Curioni

e ad altri i quali hanno già presentato interpellanze ed interrogazioni, che di mezzi finanziari apparecchiati non ce ne sono, tranne tranne che il premio chilometrico secondo le modalità stabilite per legge, benchè tali premi siano tutti costretti nell' annualità fissa di 500 mila lire da stanziare nel bilancio del tesoro. Quanto ai mezzi finanziari, bisogna dunque escogitarli, perchè, ripeto, io trovo un lungo elenco di bisogni giustificati e utili, alcuni dei quali sodisfatti, potranno essere sorgente di guadagno pel paese, ma i mezzi finanziari pronti per sodisfarli io non se ho, e bisognerà trovarli.

Quindi, su questo, posso dire all'onorevole Curioni, che il Governo si impegna a provvedere; ma, circa ai modi ed al tempo, siccome la questione non riguarda soltanto il Ministero dei lavori pubblici, ma riguarda l'intero Gabinetto, così dico che bisognerà appunto provvedere secondo le circostanze ed il tempo permetteranno.

Debbo finire con una lieve correzione. Nel testo del disegno di legge della Giunta, e precisamente nell'articolo 2, si deve aggiungere l'esercizio 1905-906.

Campi, relatore. Ha ragione.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Fatta tale aggiunta, sono sicuro che la Camera, la quale ha discusso questo disegno di legge con ampiezza, per quanto gli oratori sieno stati brevi e concisi, vorrà ora approvarlo senza alcun dubbio e con piena sicurezza di coscienza. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Invito l'onorevole Sola a venire alla tribuna, per presentare una relazione.

Sola, relatore. Anche o nome del mio collega onorevole Giordano-Apostoli, mi onoro

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Sola, questore della Camera, a venire alla tribuna per presentare una relazione.

Sola, questore della Camera. Mi onoro di presentare alla Camera, anche a nome del mio collega onorevole Giordano-Apostoli, il bilancio consuntivo delle spese interne per l'esercizio 1897-98, il preventivo 1899-900, ed una nota di variazioni al preventivo stesso, proponendo che siano tutti ripresi allo stato di relazione.

Presento inoltre il conto consuntivo dell'esercizio 1900-901, approvato dal Consiglio di Presidenza nella tornata del 17 maggio

ultimo scorso; ed infine una nota di variazioni al detto preventivo 1900-901, approvata dal Consiglio di Presidenza, nella tornata di oggi, 7 luglio.

Presidente. Do atto all'onorevole Sola della presentazione di questi documenti, che riguardano il bilancio della Camera, e che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati. Propongo che la Camera si riunisca domani mattina in Comitato segreto per deliberare intorno al suo bilancio.

Voci. Alle nove!

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intende stabilito che la riunione debba aver luogo alle 9.

Si riprende la discussione del disegno di legge per la ferrovia d'accesso al valico del Sempione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

De Nava. Non è mio intendimento di fare alcuna osservazione sul disegno di legge e sulla convenzione in generale, che credo utile, poichè ritengo che sia stato opportuno affidare alla Mediterranea la costruzione a prezzo fatto, anche per una considerazione non trascurabile, e cioè perchè agli utili della costruzione potrà anche partecipare, in una misura lieve, lo Stato. Desidero però richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro sull'articolo 6 della Convenzione, il quale sembrami molto importante. Anzi dirò che, se una certa efficacia potrà avere l'ordine del giorno della Giunta del bilancio sui miglioramenti che si potranno apportare a questa Convenzione, potrà averla appunto migliorando questo patto. È bene che la Camera lo senta, e che il ministro porti su di esso la sua attenzione. È così concepito: « La Società, in qualunque stadio della costruzione, potrà proporre al Ministero dei lavori pubblici varianti d'esecuzione al progetto approvato, sulle quali il Ministero pronuncerà in via definitiva, sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici. » E poi, nell'ultimo capoverso, aggiunge: « Queste varianti però non daranno luogo in alcun caso a variazioni nel prezzo d'appalto. »

Ora una certa esperienza m' insegna che coloro, i quali sono incaricati della costruzione d'opere, non presentano mai varianti

le quali debbano portare aumenti nel prezzo di appalto, quando si tratta di prezzo a corpo; ma ne presentano sempre di quelle, che portano economia nella costruzione delle opere. È perciò che in tutti i capitolati relativi, ad opere a prezzo fatto si è inclusa la facoltà delle varianti in coloro che le opere eseguono; ma in tutti questi capitolati si è stabilito non potersi mai presentare varianti, che aumentino il prezzo à forfait, ma solo varianti che portino economia; e si è disposto inoltre che quest'economia vada a beneficio metà del costruttore e metà dell'appaltante.

Noi abbiamo, invece, in questa Convenzione stabilito che, quali che siano le varianti nell'esecuzione, il prezzo a corpo fisso di sedici milioni non sarà mai variato. Ora, poichè potranno presentarsi varianti, che producono economie, il vantaggio andrà tutto a beneficio di colui, che costruisce l'opera. Mi pare chiaro che il miglioramento si possa ottenere, rientrando nella norma ordinaria di tutti i capitolati per opere a corpo, e cioè che si possano proporre solo varianti da cui deriva economia, e questa sia a beneficio dell'uno e dell'altro contraente, con la qual cosa nessun danno si arreca all'appaltatore.

Su questo punto richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, augurandomi che riesca ad ottenere dalla Società Mediterranea la modificazione di tale articolo.

Lacava. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Parli.

Lacava. L'onorevole Branca nel suo discorso ha detto che, se questa Convenzione potesse essere migliorata, io, che ne sono l'autore, me ne dovrei compiacere.

Ora io ho detto appunto che accettavo con piacere l'articolo 2 proposto dalla Giunta del bilancio. E auguro a Lei, onorevole ministro, che possa modificare questa Convenzione nel miglior modo possibile, perchè certamente sarà sempre un guadagno per lo Stato.

Su di questo m'affido interamente all'onorevole ministro; e approverò, come ho già dichiarato, l'articolo secondo.

Quanto a ciò, che ha detto l'onorevole De Nava, poichè non è il caso di fare ora una discussione su questo punto, noto che le varianti debbono essere approvate dal ministro, il quale pronunzierà in via definitiva. Ora il ministro, chiunque sia, non mancherà di curare gli interessi dello Stato.

Campi, relatore. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ne ha facoltà.

Campi, relatore. La Giunta generale del bilancio approva le osservazioni fatte, ed ha anzi inteso di esprimerle col primo degli ordini del giorno proposti.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Per pura cortesia debbo una risposta all'onorevole De Nava. Certamente, se nella esecuzione del contratto potranno sorgere occasioni propizie per migliorare le condizioni del contratto a favore dello Stato, l'onorevole De Nava può essere sicuro che questo sarà fatto. Però devo dirgli, per mia esperienza di oltre quindici mesi di ministro dei lavori pubblici, che le varianti proposte degli appaltatori per ribassi si sono tutte mutate in aumenti, perchè, quando l'appaltatore può rompere l'antico contratto, trova il modo di passare a maggiori compensi. Io quindi trovo opportunissimo quest'ultimo capoverso, perchè è più una difesa che un'offesa; ma ad ogni modo dichiaro nel modo più solenne che, se l'ipotesi dell'onorevole De Nava dovesse avverarsi, egli non avrà parlato a sordo.

Presidente. Così è esaurita la discussione generale. Veniamo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È approvata l'unita Convenzione stipulata il 22 maggio 1900 fra il Ministero dei lavori pubblici e quello del Tesoro da una parte e il Direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo dall'altra, per la costruzione della ferrovia da Domodossola a Iselle.

Si dia lettura della Convenzione.

Fulci Nicolò, segretario, legge:

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

Fra le Loro Eccellenze il commendatore avvocato Pietro Lacava, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore avvocato Paolo

Boselli, ministro del tesoro, contraenti in nome dello Stato, ed

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

Art. 1.

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

Art. 2.

L'epoca di ultimazione del tronco di linea sovracitata resta fissata per il 1° maggio 1904.

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

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

Art. 3.

La ferrovia dovrà essere eseguita in conformità ai tipi costituenti il progetto 12 marzo 1900 compilato dalla Società stessa ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici con Decreto del 22 maggio 1900; nel quale progetto si contempla la costruzione della sede ferroviaria a doppio binario per le gallerie e per tutti i manufatti speciali che normali, mentre vengono previsti pel semplice binario i rilevati e le trincee (fatta eccezione per la trincea compresa tra le progressive 0,000 e 1100 che dovrà essere costruita a due e più binari a norma del progetto stesso) nonchè la massiciata e l'armamento della via da eseguirsi con rotaie da kg, 36 a 45 al metro lineare.

Art. 4.

I detti tipi di progetto, che formano parte integrante del presente contratto, sono i seguenti:

- a) la planimetria generale sagomata;
- b) il profilo longitudinale;
- c) le sezioni trasversali dal n. 12 al 941;
- d) i tipi delle sezioni normali della strada, tanto all'esterno che in galleria e tanto per semplice che per doppio binario;
- e) i tipi normali dei manufatti, dei muri di sostegno, dei cippi chilometrici e per capisaldi, dei parapetti in ferro;
- f) i tipi dei fabbricati per le case di guardia e relative opere accessorie;
- g) i tipi dei fabbricati per le stazioni di Preglia, Varzo e di Iselle e relative opere accessorie;
- h) i tipi dei marciapiedi delle stazioni;
- i) i tipi particolareggiati di ciascuna opera d'arte maggiore per doppio binario;
- l) i tipi particolareggiati delle opere d'arte minori cadenti nel corpo stradale per doppio binario;
- m) i tipi dei portali di gallerie;
- n) i piani generali delle stazioni di Preglia, Varzo e di Iselle;
- o) i tipi relativi ai meccanismi, chiusure, segnali ed apparecchi diversi qui appresso indicati, i quali meccanismi tutti la Società provvederà e collocherà in opera nel numero e quantità pure in appresso dichiarati.

1. Bilancie a ponte da 30 tonnellate tipo Bianco-Opessi a rotaia continua	N.	3
2. Grue da pesi della portata di sei tonnellate	»	1
3. Sagome metalliche di controllo	»	3
4. Davanzali (tipo lombardo) per piani caricatori di testa	»	3
5. Fermacarri formati di traversi con tavolato	»	8
6. Cancelli in ferro con colonne di ghisa:		
della luce di m. 1.50	»	3
id.	» 6.00	3
7. Semafori in ferro ad un'ala d'avviso o di fermata	»	9
8. Dischetti a due luci per galleria (tipo R. M.)	»	3
9. Apparecchi per deviazione ad angolo retto di trasmissione di manovra, di segnali, compresi i legnami	»	6

10. Compensatori per trasmissioni flessibili N.	3	37. Cancellate con colonne di granito per chiusure di stazioni, specchi di legno della luce di m. 2. »	500
11. Apparecchi Scartazzi-Opessi per spari di allarme su linea a doppio binario »	1	Colonnate di granito . . . »	510
12. Risonatori a sussidio dei segnali »	4	38. Pile Daniell »	72
13. Leve di manovra (tipo P. L. M.) »	5	39. Parafulmini sistema Belga . . »	6
14. Leve di manovra ad arganello (tipo R. M.). »	7	40. Filo di linea compresa la palificazione allo scoperto . . . Ml.	6,500
15. Apparecchi per collegamento meccanico di due leve di manovra di segnali »	6	41. Canape per gallerie compresi gli uncini di sostegno »	2,000
16. Fune d'acciaio a quattro fili di $\frac{m}{m}$ 1.5 per trasmissioni di manovra di segnali.. . . . Ml.	8,000	42. Tubi di ghisa ed in ferro per conduttura di acque potabili, meccanismi ed accessori relativi. Kg.	55,000
17. Picchetti di rovere per trasmissione di segnali e sbarre manovrabili a distanza N.	310	<i>NB.</i> Si avverte che i meccanismi, segnali ed apparecchi per i quali mancano i relativi tipi nel progetto d'appalto, dovranno essere i migliori fra quelli adottati dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo.	
18. Mensole in ferro fatte con ferro a \perp per trasmissioni flessibili in gallerie e su viadotti . . . »	100	Art. 5.	
19. Carrucole universali semplici. »	285	Resta bene inteso che le principali categorie di murature da adottarsi per i singoli lavori sono le seguenti:	
20. Id. doppie . . . »	125	1° Nelle opere di arte maggiori.	
21. Viti a legno per fissare le carrucole a picchetti »	1,500	a) Muratura di pietrame greggio scelto con malta in conformità alle prescrizioni dell'articolo 33 del Capitolato generale tecnico allegato al presente contratto per le pile, spalle, muri d'ala e di risvolto, muri di coronamento, timpani e rin fianchi.	
22. Scansarnote di pietra . . . »	6	Nell'eseguimento di detta muratura si farà uso esclusivamente delle calci idrauliche di prima qualità, provenienti dalle fornaci di Casale, di Palazzolo e di Bergamo.	
23. Pietre d'arresto. »	3	L'impasto della malta sarà composto da calce e sabbia nelle proporzioni di mc. 0.40 di calce in pasta per ogni mc. di sabbia.	
24. Bolloncini con vite e dado per fissare le carrucole alle mensole in ferro »	450	Nelle faccie viste la detta muratura dovrà esser fatta a corsi regolari lavorati a punta mezzana, secondo le prescrizioni dell'art. 36 del Capitolato Generale Tecnico.	
25. Serbatojo in lamiera di ferro a fondo sferico della capacità di 50 m. c. e relativi accessori. »	1	b) Muratura di mattoni forti comuni della provincia di Novara con malta come sopra per i volti con le prescrizioni dell'articolo 41, lettera c, del Capitolato generale suddetto, impiegando nelle faccie viste i mattoni di paramano, oppure muratura di pietrame scarpellato da eseguirsi con le condizioni di cui alla lettera b dell'art. 41 del Capitolato Generale tecnico.	
26. Grue idrauliche complete. . N.	2	c) Muratura di pietra da taglio (gneis), la-	
27. Tubi d'unione delle grue idrauliche alle condotte di m. 0.18.	Kg. 17,400		
28. Tubi per condotta di acqua del diametro interno di m. 0.18.			
29. Tubi di raccordo della condotta d'acqua coi tubi a valvola del diametro di m. 0.18.			
30. Tubi a valvola del diametro di m. 0.18.			
31. Tubi diritti a calice ed orlo per condotta del diametro di m. 0.18.			
32. Maniche di cuojo per le grue idrauliche N.	2		
33. Tini per le grue idrauliche. . »	2		
34. Interruttori di circuito elettrico su segnali »	12		
35. Piastre di terra »	16		
36. Ripetitori ottici »	12		

vorata a grana ordinaria nelle faccie viste per fascie e coronamenti d'imposta per pulvini di imposta degli archi, per cappelli sui rostri delle pile, per i pilastri e copertine di parapetti, per le mensole, piazzette di rifugio e per i banchettoni di coronamento.

Nella esecuzione di detta muratura saranno osservate le prescrizioni tutte del menzionato Capitolato Generale Tecnico.

2° *Nelle opere d'arte minori.*

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

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

Per detto paramento si richiamano le prescrizioni degli art. 35 e 36 del Capitolato Generale Tecnico.

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

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

3° *Nelle Gallerie.*

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

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

h) *Muratura di mattoni forti comuni* come alla lettera *b* del n. 1 per i volti ed archi rovesci, oppure *muratura di pietrame digrossato* da eseguirsi colle condizioni di cui agli articoli 41 lettera *a* e 42 del Capitolato generale tecnico.

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

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

l) *Muratura di pietrame* come alla lettera *a* del n. 1, ma con faccia vista a corsi irregolari

ad eccezione degli archi di scarico da farsi in mattoni od in pietrame scalpellato, delle copertine e delle cornici di coronamento da farsi in pietra da taglio.

5° *Nelle fondazioni dei fabbricati.*

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

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

6° *Sopraelevazione dei fabbricati.*

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

Art. 6.

La Società, in qualunque stadio della costruzione, potrà proporre al Ministero dei Lavori Pubblici, varianti d'esecuzione al progetto approvato, sulle quali il Ministero pronuncerà in via definitiva, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti dall'articolo 2, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta.

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

Art. 7.

Sono a carico della Società assuntrice le espropriazioni occorrenti per la sede della ferrovia a doppio binario, delle stazioni e di tutte le opere inerenti alla ferrovia, anche se fossero all'infuori della sua sede, le difese

del torrente Bogna, secondo il progetto 1° maggio 1900, e la deviazione della strada nazionale in prossimità alla stazione di Iselle; la provvista e la posa completa dell'armamento (esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento di cui al successivo articolo 8), nonchè la provvista e la fornitura in opera del materiale fisso, dei meccanismi e degli impianti per la provvista d'acqua per tutta la ferrovia e le stazioni.

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

Art. 8.

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

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

Art. 9.

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

Art. 10.

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

diritti dei terzi sulle proprietà o diritti immobiliari suddetti.

Art. 11.

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

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

Art. 12.

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

Art. 13.

Alle provviste di meccanismi e del materiale fisso occorrente alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia Domodossola-Iselle saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 21 del vigente Capitolato per l'esercizio della Rete Mediterranea.

Art. 14.

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

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

oggetti di cui sopra, trasportati per loro conto sulle linee della Rete Mediterranea in esercizio.

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

Art. 15.

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

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

Art. 16.

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

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

Art. 17.

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

Il collaudo definitivo dell'opera, che sarà

disposto dal Ministero un anno dopo l'ultimazione dei lavori, resta espressamente riservato, per conseguire i suoi effetti, alla approvazione da parte del Ministero stesso.

Art. 18.

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

Art. 19.

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

Art. 20.

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

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

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

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

Art. 21.

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

Art. 22.

La presente Convenzione non sarà definitiva nè valida per la Società se non quando sarà accettata dal proprio Consiglio di Amministrazione, e per l'Amministrazione dello Stato se non dopo che sarà stata approvata per legge.

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

Il Ministro dei lavori pubblici
firmato: PIETRO LACAVA.

Il Ministro del tesoro
firmato: PAOLO BOSELLI.

*Il Direttore Generale
delle Strade ferrate del Mediterraneo*
OLIVA GIUSEPPE.

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

Il Segretario delegato alla stipulazione dei contratti
firmato: FILIPPO DE ROSSI.

Presidente. Pongo a partito l'articolo primo, che implica l'approvazione della Convenzione.
(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Onorevole relatore, la Commissione intende abbandonare i due ordini del giorno, in seguito alle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ovvero vi insiste?

Guicciardini, *presidente della Giunta generale del bilancio*. La Giunta generale del bilancio vi insiste.

Presidente. Onorevole ministro, li accetta?
Branca, *ministro dei lavori pubblici*. Li accetto.

Presidente. Il primo degli ordini del giorno è il seguente:

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

Lo metto a partito.

(È approvato).

Il secondo è il seguente:

« La Camera invita il Governo a riservarsi il diritto di esercitare una costante ed efficace sorveglianza sulle condizioni delle abitazioni, del vitto degli operai, e sull'assistenza agli operai malati o colpiti da infortunio. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

Nella seduta pomeridiana si procederà alla votazione segreta di questi disegni di legge.

Verificazione di poteri.

Presidente. La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica d'oggi ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti: e, concorrendo negli eletti le qualità, richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime.

Firenze IV, Merci Cesare; Salerno, De Marinis Enrico; Recanati, Ricci Paolo; Larino, Romano Adelelmo.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione; e, salvi i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

La seduta termina alle ore 11,45.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione

