

37

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 16. Aprile 1861.

dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Authorizzazione di spese per acquisto di materiale
mobile ad uso delle strade ferrate esercitate dallo Stato.

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1º Mattei

» 2º Menichetti

» 3º Leopardi

» 4º Monxicelli

» 5º Biancoli

» 6º Aquilio

» 7º Riccioli

» 8º Possenti

» 9º Conelli

Relatore Aquilio

Adottata nella tornata del 22. Maggio 1861.

~~RELAZIONE~~

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Divisione

No.

*By
Corino, il*

Oggetto

Sig^{ri} Deputati

sull'acquisto fatto dallo Stato delle Ferrovie

Sociali Di Stradella, dove furono concentrate

atto una Amministrazione unica) tutte le ferrovie

che avevano congiunzione immediata colla linea

principale di Genova, grande emporio che fornisce

tutti i generi d'oltremare non tanto ai paesi Subalpini

quanto anche quegli Uffici medici, e dell'alta Italia.

Questa riunione delle diverse ferrovie che
in Pisa si incontrano

trans. in sostanza Duranazione. Sulla linea principale,
le somme si esibiscono nel bilancio.

che funziona inoltre, e probabilmente, l'idea di Gurdjieff.

Del Lago maggiore nel tempo commercio coll' Ospedale

e quelle stipulate colle Amministrazioni delle

strade V.C. Lombardo, e dell' Italia Centrale

perche si fanno spedizioni Dirette Da Genova all-

estremo limite delle strade medesime, facilitarono ~~essere~~

三

L'ammontare il cambio dei viaggiatori e delle merci, ed aumentarono notabilmente il movimento su tutte le linee.

Così il prodotto delle ferrovie ericate dall'Amministrazione che nel 1859 non arrivò ai 15 milioni fu nell'ultimo anno di milioni 49, mentre le spese di esercizio furono sempre minori della metà del prodotto: così nel 1^o bimestre del corrente anno i prodotti arrivarono a L. 3.016.448,75 con aumento di L. 614.350,00 sul 1^o bimestre 1860.

Questo crescendo nel movimento continuerà ancora, coll'unione al nostro esercizio delle strade da Vercelli a Valenza, e da Correbarretto a Pavia, acquistata (la prima) dalla convenzione 22 febbraio 1860 approvata colla legge del 27.8^{me} stesso anno, concepita dall'onorevole Cossandretti colla legge del 16.8^{me} 1859 con riserva al Governo di assumere l'esercizio mediante il ^{concessivo} ~~purches~~ della metà dell'importo. Questa comunicazione che sarà aperta al pubblico sul finire del corrente anno (per la più breve tra Genova e la Lombardia) deve attrarre tutto il movimento fra i due paesi.

Verso la fine dell'anno è tutt'al più sul principio del 1862 saranno compiute le linee tra Bologna-Rimini ed Ancona, colla quale si avranno consigli diretti continuo ^{tramontano di} ~~tra~~ ^{verso quelli che gio furo} ~~già~~ stabiliti ^{fino a} con Bologna.

Se ~~all'apertura~~ ^{per l'apertura} dell'intera strada del littorale per le gravi difficoltà di notabil parte del suo tracciamento ^{occorreranno} ancora vari anni di sforzo lavoro, ^{per} una delle sue sezioni tra Speria, e Napa sarà aperta

3 ^{anno} anche nel principio del prossimo anno. ~~che~~ facilitando
 le comunicazioni aumentando ancora il movimento colla Toscana,
 cui già si cerca di ~~aggiornare~~ ^{antibruco} le convenzioni tra la nostra
 Amministrazione e quella delle ferrovie Livornesi e della
~~Campagna~~ dei Batelli a vapore che fanno il servizio
 tra Genova e Livorno; ^{merito qual Convenzione} per cui il viaggiatore, e la merce
 Da qualunque Stazione delle Due ^{reti ferroviarie tutte dirigate proprio} ~~regioni hanno facoltà~~
~~per salire~~ ^{per} Del servizio Diretto.

Conseguenza naturale del movimento sulle strade
 ferrate si è ~~la~~ ^{Istoria} consumo del materiale mobile demente
^{I quale} ^{Dopo} gestire ^è impossabile, nonché deve ^{essere} proporzionato al movi-
 mento cui ^{destinato a} provvedere.

Così da regola generale sulle strade più frequentate
 ritengono ^{occorre} per il servizio dei viaggiatori non meno
~~che una metà~~ ^{Carri} per Kilometro ^{corrispondente} ^{risulta} insufficiente
~~quando~~ ^{varie} varie tronchi speciali, ~~e~~ non lunghe
~~tutt'uno~~ ^{oppure} per devousi tenere in comunicazione coll'arteria
 principale, come appunto ^{avviene} per le linee di
 Vigevano, Valtellina, Pinerolo, Acqui, ^{sufficienza} ^{caso}, ~~ma se le~~ ^{caso} ~~non~~ ~~cessano~~
 brevi, Devono però essere moltiplicate per gli interi locali;
 se benissimo, non ^{rispondendo} ~~abbiamo~~ colle corse della linea principale.
 Le ^{opposte} linee tuttoché di poco rilievo quanto al movi-
 mento vanno poi soggette a corsi speciali o per feste o fiere
 e mercati, paesaggi. Di troppo ^è ^{gli} ^{che} Devono avere un
 Deposito ^{spedire} ^{di} ^{assunzione} veicoli per linea.

In Oifatto Difatti Depositi per le linee secondarie e
 sui punti principali delle linee di maggior importanza sive

oggetto a molte corse a vuoto con perdita di tempo e ^{con eufisico} consumo del materiale mobile.

P. L. auto
~~strade~~ alle Locomotive insegnano i pratiche per la buona conservazione delle medesime e per prevenire gli accidenti in viaggio per rotture e guasti delle ^{Mechanizmi} ~~meccanismo~~. Debba regolare l'esercizio in modo che ciascuna locomotiva non abbia nell'anno a percorrere più di 25 fm Kilometri.

Quanto poi al servizio delle merci, il numero dei veicoli vuole essere proporzionato al movimento giornaliero non perdendo di vista che un terzo circa ^{questo} di tale materiale è sempre fermo per le riparazioni; ^{e che} altri molti veicoli debbano lasciare nelle Stazioni anche di secondo e di terzo ordine dove possono presentarsi delle Merci da spedire.

I moltissimi trasporti eseguitisi sulle nostre ferrovie nell'ultima guerra avevano notabilmente deteriorato questo materiale; ma col fondo stanziato dalla legge del 13 g^o 1859 si è potuto completarlo portandone il numero a 3 fm veicoli, ^{grandi e pesanti} sufficienti per alcuni anni ancora.

La cosa è ben diversa per veicoli ^{Treni} ~~carrozze~~ di viaggiatori, e per le locomotive: ^{imponibili} per l'esercizio di strade finite di Kilometri 600. ^{di strade finite} composta da tre esercenti dallo Stato, ^{le quali si estendono} fra poco ai Kilom^o 700. -

per le aggiunte delle strade di Vercelli a Valenza, e di Correbarretti a Pavia, si hanno soltanto 573 veicoli, e 159. Locomotive; una parte ~~delle~~ queste è destinata a servizi speciali come sono i piani inclinati di Dusino e di Busalla, e le brevi strade di Vigevano, Voltri,

Acqui, e Pinerolo.

Ora chiunque ^{andò a quindici giorni dalla permanenza della} ~~se del~~ spese insufficiente del numero
Dei voci destinati al servizio Dei viaggiatori e ^{dello nuovo fatto} ~~carri e corse~~
^{meno} di portarlo a 743, coll' acquisto ~~di~~ ^{dei} Di 170 nuovi voci;
e quanto ~~più~~ alle locomotive, Dall' unito Stato Del percorso Dei
Convogli vedi che per completare il numero necessario
ne mancano 21, almeno.

Quindi fatti Dagl' Ingegneri Dell' Amministrazione
il calcolo Della spesa per tali provviste coi relativi freni;
e con 100 Vagoni per trasporto Dei materiali destinati
alla manutenzione Della strada, ~~ma solo quando non sono spese~~
^{anche più} indispensabili per il servizio, trovasi l' ammontare
Della spesa ascendere a £ 3,500,000. -.

Convinto il Ministro sottoscritto Della necessità
Di questa spesa, la quale i Da collocarsi ^{sul numero delle} ~~per~~ quelle
Spese utili; ^{Dappiù che l'industria non ha} ~~mentre~~ ^{è quale comune} ~~è~~ ^{impiegato nell'industria;}
gia' raggiugendo quasi l' interesse legale Del Capitale ~~è~~ ^{impiegato nell'industria;}
ha l' onore Di presentare alla Camera il seguente
progetto Di legge con fiducia Di veduto Dalla medesima
approvato.

Progetto Di Legge:

E' autorizzata la spesa nuova Di £ 3,500,000. -
per l' acquisto Di materiale mobile Da impiegarsi nell'
esercizio Delle ferrovie esercitate Dallo Stato, ^{esclusa} ~~esclusa~~

L'posta spesa ^{sara imputata} per la metà sul Bilancio Del Ministero
dei Lavori Pubblici per l'anno 1861, e per l'altra
metà su quella dell'anno 1862.

1137.

Progetto di legge presentato dal Ministro
dei Lavori pubblici (Scoppì)

Autotrujazzone di strade nei Comuni 1861 e 1862
del Ministro dei Lavori pubblici per acquisto
di materiale mobile ad uso delle strade finite
esistente dello Stato.

SESSIONE 1861

Nº 37-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**MATTEI, MENICCHETTI, LEOPARDI, MONTICELLI, BIANCOLI,
AGUDIO, MAGHI, POSSENTI, TONELLI**

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 16 aprile 1861

Autorizzazione di spesa nei bilanci 1861-62 del Ministero
dei lavori pubblici per acquisto di materiale mobile ad
uso delle strade ferrate esercitate dallo Stato.

Tornata del 18 maggio 1861

SIGNORI,

La chiesta autorizzazione della spesa di 3,500,000 in
acquisto di materiale mobile ad uso delle strade ferrate eser-
citate dallo Stato entra in quella sfera di provvide e necessa-
rie disposizioni che non richiedono molta discussione.

La vostra Commissione riconobbe appieno che l'accennata
estensione delle linee in esercizio, è più ancora l'incremento
considerevole che subì il movimento sulle strade ferrate,
dovette produrre un grave deperimento del materiale mo-
bile dei vagoni, delle vetture e delle locomotive, ed arre-
care quindi una deficienza nei mezzi di trasporto.

Studiando ben addentro la questione apparì alla Commis-
sione che la somma che vien dimandata dal Ministero pint-
tostoché essere soverchia potrebbe forse sembrare insuffi-
ciente a sopprimere alle esigenze dell'attuale movimento ed alla
aggiunta di nuove linee, e gli allegati uniti alla proposta mi-
nisteriale palesano che se si tenne conto del prossimo aggre-
garsi delle nuove linee di Vercelli-Valenzà e di Torreberetti-
Pavia, non fu però considerata l'importante linea Bologna-

(37-A) Rimini-Ancona che, verso la fine dell'anno, comparirà probabilmente a far seguito alla grande arteria principale delle strade ferrate dello Stato.

Una circostanza di rilievo deve innanzi tutto determinare nelle contingenze attuali ad aumentare fors'anche in modo eccezionale il materiale mobile delle nostre strade ferrate. Sappiamo quanto tali mezzi di comunicazione giovino strenuamente sotto il punto di vista militare, e come a buon diritto si debbano considerare le ferrovie quale elemento di difesa del paese, onde poter concentrare rapidissimamente su punti determinati sufficienti masse da porre di fronte all'inimico, e possia debitamente approvvigionarle.

Ma, lasciando in disparte e l'osservazione dell'aggiungersi alla rete ferroviaria della linea Bologna-Ancona, ed anche volendo trascurare la questione strategica, la quale sola richiederebbe la formazione sollecita d'un grande deposito generale di riserva di materiale mobile, risulta dagli allegati suddetti che il numero delle locomotive che si trovavano occorrere nello scorso gennaio era di 34 e non di 21 come sembra volersi richiedere, dovendosi nel computo totale delle locomotive in esercizio escludere quelle che pel servizio già reso sono oramai inette a perdurare più a lungo.

La vostra Commissione, o signori, ha creduto opportuno d'insistere su questo punto, onde incoraggiare il Ministero a dare più ampio sviluppo all'acquisto dell'accennato materiale mobile, per così prevenire il rapido deperimento che già ebbe a subire in brevissimo tempo, cagionato non tanto per deficienza di mezzi di trasporto, che per causa degli straordinari trasporti di truppe che vennero attuati, i quali, quantunque scemati momentaneamente, possono, al primo grido di guerra, riprendere di nuovo quello svolgimento considerevole che le circostanze sarebbero per imporre.

Un altro desiderio si espresse pure nel seno della Commissione, e sul quale non parlerò che di passaggio, semplicemente coll'accennario, il miglioramento, cioè, delle vetture pel trasporto dei viaggiatori; giacchè a questo intento sono rivolte le precipue sollecitudini del Ministero, e da esse possiamo riprometterci di vedere fra breve le nostre vetture munite di quei comodi e perfezionamenti che sono compatibili col migliore e più economico esercizio.

Ma a questo non si arrestò l'accurata disamina della vostra Commissione. Volle riconoscere se era il caso d'invitare il Ministero a promuovere e sostenere validamente l'industria nel paese per ciò che riguarda la costruzione del materiale mobile, tanto dei vagoni e vetture e delle macchine locomotive, ed in tale questione il sentimento della Commissione ondeggia fra differenti pareri.

Per una parte, e precisamente per quanto riguarda la costruzione dei vagoni e delle vetture, i dati che ci pose avanti il Ministero soddisfecero compiutamente, per cui si può ritenere il quesito affatto risoluto;

Nel grande stabilimento del Governo a Savigliano si fabbricano tuttogiorno vetture e vagoni d'ogni specie perfettamente allestiti che nulla lasciano a desiderare in confronto a quelli che ci inviava la Francia e per la finitezza del lavoro e per la modicità del prezzo di costo; ciò che torna a massima lode della direzione del suddetto stabilimento, il quale, colla opera di 600 operai è in istato di soddisfare alle maggiori esigenze dello Stato.

E però da desiderare che in altre parti dell'Italia si promova siffatta costruzione, la quale, diede anche buone prove a Milano, a Firenze ed a Lucca.

La questione della costruzione delle locomotive nello Stato non si presenta sotto un aspetto così ridente. La necessità di dover tirare dall'estero i principali materiali occorrenti per la fabbricazione di queste macchine, ed il combustibile per lavorarle, è d'inciampo a che si possa sostenere la concorrenza per raggiungere cioè insieme e il buon mercato e quella perfezione di lavoro che è tanto indispensabile al loro continuato e regolare funzionamento. Con tutto ciò non è a dire in modo assoluto che noi dovremo essere perennemente tributari in questo ramo importantiissimo all'industria estera.

Lo stabilimento di Pietrarsa, e quello di San Pier d'Arena, d'Ansaldo, diedero già diverse locomotive, le quali, se non offrirono quell'alto grado di perfezione e quel basso prezzo che si hanno altrimenti, non è da disperare che arriverassi fra breve allo scopo desiderato, specialmente, allor quando siasi formato un sufficiente ed abile personale nazionale, giacchè l'economia che potrassi realizzare sul buon prezzo della mano d'opera, compenserà forse e toglierà il disequilibrio sul maggior costo d'acquisto della materia prima.

Certamente il Governo, seguendo ad incoraggiare la costruzione delle locomotive nello Stato, avrà sempre dato un grandissimo impulso alla prosperità del paese, dapprima perchè avrà promossa la formazione di un numeroso stuolo di operai meccanici dei quali tanto si sente difetto; in secondo luogo avrà dotata l'Italia di un'industria la quale, quando che fosse ben condotta, profitando dei materiali nostrani e specialmente del buon ferro delle nostre montagne, ed utilizzando le grandi forze naturali che tanto abbondantemente si hanno a disposizione, potrà servire alla creazione delle grandi officine di riparazione, che necessariamente fra breve si dovranno installare su molti punti della penisola, onde sopperire a quei più urgenti bisogni, che sopra una scala vastissima si manifesteranno collo sviluppo che s'attendono i nostri mezzi di trasporto di terra e di mare.

Con tali considerazioni, o signori, la vostra Commissione crede opportuno di sottoporre alla vostra approvazione il seguente schema di legge per essere adottato in un modo puro e semplice.

AGUDIO, relatore.

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Articolo unico.

È autorizzata la spesa di L. 3,500,000 in acquisto di materiale mobile ad uso delle ferrovie esercitate dallo Stato.

Questa spesa sarà imputata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici metà per l'anno 1861, e metà per l'anno 1862.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Articolo unico.

Identico al qui contro.

Approvato nella Commissione del 22. Maggio 1861.

Pelletti

256

VITTORIO EMANUELE III

RE D'ITALIA

Sulla proposizione del Vostro Ministro
Segretario di Stato dei Lavori Pubblici;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Abbiamo decretato quanto segue:

Articolo Unico

Il Vostro Ministro Segretario di Stato per i
Lavori Pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento
il progetto di legge per approvare una spesa nuova di lire
3,500,000. per acquisto di materiale mobile per le strade
ferrate esicate dallo Stato.

