

69

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1883-86.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 25. febbrajo 1886.
dal Ministro Dei Lavori Pubblici*

OGGETTO

Relatore

Approvata nella tornata del

186

Cadolini

26

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(JACINI)

nella tornata del 25 febbraio 1866.

Modificazioni della
Commissione

Classificazione delle strade ferrate e disposizioni organiche
per le linee secondarie.

SIGNORI! — Colla presentazione dell'unito progetto di legge, il referente viene a sciogliere un impegno assunto mediante l'articolo 5 della legge 14 maggio 1865 relativa al riordinamento delle strade ferrate del regno.

Convinto della importanza economica ed anche finanziaria, quando si tenga conto delle vistose garanzie accordate alle ferrovie principali, di facilitare lo sviluppo della rete secondaria, senza con ciò aggravare l'erario, il Governo del Re, in occasione del riordinamento delle strade ferrate del regno, aveva già stipulato colla maggior parte delle grandi società l'obbligo dell'esercizio delle diramazioni od a prezzo di costo od al 50 per cento del prodotto lordo. Il che peraltro non poteva ancora ritenersi sufficiente a raggiungere lo scopo, sia perchè importava di facilitare anche la costruzione delle ferrovie a buon mercato, mentre dette stipulazioni si riferivano particolarmente all'esercizio; sia perchè non tutte le linee complementari si diramano dalle primarie, nè quindi possono invocare il beneficio di quei patti; sia perchè vi possono essere compagnie costruttrici di piccole linee,

Originale da farsi
nell'incartamento

le quali, per circostanze speciali ovvero grazie ai progressi della locomozione e ad altre semplificazioni, di alcuna delle quali sarà tenuto in seguito discorso, credano di poter fare esse medesime l'esercizio (come qualche esempio se ne incontra su linee economiche della Scozia) con minore spesa o con altra maggior convenienza di quello che se si giovassero della clausola suddetta e si rimettessero in mano delle grandi società.

A riempire in certo qual modo siffatta lacuna, a cui d'altronde non è pienamente provvisto mediante la legge generale dei lavori pubblici, la quale si preoccupò particolarmente delle condizioni che si adattano piuttosto alle linee primarie, venne appunto preso col già citato articolo 5 della legge 14 maggio 1865 l'impegno della presentazione di speciali disposizioni legislative; e sono queste che oggi il referente ha l'onore di presentarvi.

L'unito schema di legge riguarda due oggetti distinti: 1° la divisione delle ferrovie in classi; 2° la determinazione di disposizioni speciali ed organiche per le ferrovie complementari.

Il primo oggetto, ossia la classificazione, consiste nello stabilire innanzi tutto i caratteri generali secondo la diversità dei quali una linea può essere costrutta sia a carico dello Stato, sia col concorso sussidiario dello Stato ed il concorso diretto delle provincie e comuni, sia per iniziativa e concorso esclusivo di privati, provincie e comuni: — in secondo luogo poi consiste nel determinare regole uniformi per la misura del sussidio governativo, nei casi in cui può essere accordato.

Il principio della classificazione raggiunge già per se stesso uno scopo d'interesse generale finanziario, in quanto che, enunciando, che le linee locali debbono essere intraprese dagli interessati, tende a liberare il Governo da gran numero di domande e sollecitazioni, e così dal pericolo che gli venga addossato un onere poco conforme alla sua missione e di troppo superiore alle sue forze.

Ma ottiene poi un altro scopo finanziario anche in quei casi in cui è dallo Stato accordato un concorso sussidiario, come avviene per le linee che nel progetto vengono denominate *complementari di prima categoria*.

Infatti è da notarsi come parecchie delle linee principali, od arteriali che dir si vogliano, vennero, massime nell'Italia meridionale, per ragioni cui non importa di qui ripetere od esaminare, collocate all'esterno e quasi alla cute delle terre, di guisa che per la mancanza, o la lontananza di comunicazioni ordinarie coi centri di popolazione, accade che quelle ferrovie corrano talvolta in località abbandonate, gettando scarsi prodotti, e perciò rendendo grave all'erario il peso delle garanzie. Or bene, il presente progetto, mirando ad affrettare la costruzione delle diramazioni ferroviarie, avvisa appunto ad attrarre sulla rete principale il movimento delle popolazioni e merci interne, e così ad aumentare i prodotti ed alleggerire la passività annua del regio erario.

Certo che un concorso pecuniario per linee complementari implica l'idea d'una spesa; ma se la differenza della diminuita passività delle linee primarie riesca a superare o a pareggiare, come se ne ha fondata speranza, l'ammontare del concorso stesso, non potrà questo venir considerato come un nuovo sacrificio. Si otterrà all'incontro lo scopo di trasformare gradualmente i presenti oneri finanziari che nascono dalle garanzie, senza per questo aumentarli, in tanti lavori utili i quali stimoleranno potentemente le forze produttive del paese. E tutto questo nel mentre vien procurato un relevantissimo vantaggio economico a popolazioni e città, talune delle quali, per la loro importanza, non avrebbero potuto essere a lungo lasciate disgregate dal movimento generale; il che costituirà un altro risultato utile del disegno di legge.

Dovendo d'altronde il contributo governativo essere solamente sussidiario, e rappresentare non più di una parte aliquota di quello prestato da comuni e provincie, potrà essere tenuto in limiti moderati, nè si correrà nell'accordarlo il pericolo di compromettere lo Stato in imprese meno serie; imperocchè si avrà una presunzione della utilità e buona riuscita dell'opera negl'impegni già assunti dagli altri corpi morali delle località più direttamente interessate.

Passando ora a discorrere del secondo oggetto del presente disegno di legge, quello cioè delle disposizioni speciali relative alle linee

complementari, voi vedrete, o signori, che si è trovato conveniente di abbracciare in una sola classe e sotto una sola denominazione le due categorie di strade complementari suscettibili o meno di concorso governativo; perchè in entrambe primeggia, quantunque forse in diversa misura, il concetto dell'interesse locale; e perchè il disegno di legge le ha entrambe guardate sotto dei punti di vista comuni, salvo a stabilire, dove occorra, delle differenze.

Ciò premesso, sarà opportuno toccare di volo alcuni dei concetti ai quali questa parte del disegno di legge si è ispirata.

Riguardo alle concessioni, si è creduto che, riservata al potere legislativo l'approvazione per i casi in cui è accordato un concorso dallo Stato, non vi fosse la stessa necessità quando non si porti un vincolo al bilancio.

Libertà, semprechè parve possibile, si è lasciato ai concessionari; massime dove il non prestato concorso non faccia al Governo un certo quale obbligo di avvisare a che non vada inutilmente consumato il pubblico danaro.

Sul riflesso che il concorso principale deve per le linee complementari senza distinzione di categorie essere prestato dagli interessati locali, vennero discentrate parecchie attribuzioni e trasmesse dal Ministero all'autorità provinciale, naturale tutrice di simili interessi.

In ogni caso poi venne stabilito che si abbia sempre a sentire il parere dei Consigli delle provincie interessate.

Le eccezioni che dovettero essere introdotte al principio di un assoluto discentramento furono dettate, o da un motivo di convenienza, come quando una linea attraversa il territorio di più provincie; o dal bisogno di tutelare interessi finanziari in caso di concorso dello Stato, come di sopra si è detto; o dalla necessità di assicurare condizioni di pubblica sicurezza; o dalla opportunità di giovarsi dei lumi di eminenti corpi consultivi, come il Consiglio di Stato e quello dei lavori pubblici; o da quell'interesse generale indiretto che la grande viabilità, in cui vogliansi le ferrovie di ogni classe comprendere, non tralascia mai di presentare.

Coll'essersi rese applicabili a questo genere

di ferrovie le disposizioni relative ai consorzii già consegnate nella legge dei lavori pubblici per le strade comunali ed altre opere, si è mirato a mettere a profitto di quelle delle più feconde ed utili forme di associazione, ed a rendere agevole la raccolta dei mezzi finanziari mercè un armonico e giusto concorso di tutti i principali interessati. (69)

Non farà poi bisogno di dichiarare, a miglior intelligenza del progetto, che se in esso non è parola delle relazioni che possono stabilirsi fra il servizio delle ferrovie e quelli delle poste e telegrafi, ciò avviene perchè a queste materie come a diverse altre, provvede abbondantemente la legge dei lavori pubblici, le disposizioni della quale continueranno ad essere applicabili anche alle ferrovie complementari in tutto ciò che non è contrario alla presente nuova legge.

Del resto uno degli ostacoli principali che si sono opposti finora in Italia allo sviluppo della rete ferroviaria consiste nell'alto costo di costruzione e di esercizio delle nostre ferrovie; per conseguenza, partendosi dall'idea che la possibilità dell'esecuzione delle strade complementari da compiersi in tutto od in parte coi mezzi limitati delle località, sia principalmente subordinata alla diminuzione del costo di costruzione e di esercizio, si è posto un particolare studio a temperare o rimuovere quelle tra le prescrizioni della legge generale dei lavori pubblici che formano ostacolo al conseguimento di tale risultato.

Per altra parte, poichè si presentava l'opportunità di una legge sulle ferrovie complementari, metteva ben conto di preoccuparsi dei fatti e degli studi che, in ordine alle strade ferrate a buon mercato, si vanno oggi ripetendo presso altre nazioni.

E valga il vero, ben meritavano, per non uscire dall'Europa, la nostra attenzione il centinaio di chilometri costruito per iniziativa di autorità ed interessi locali, dal 1858 a questa parte, nei dipartimenti dell'Alsazia, con un costo chilometrico non superiore a lire 120 mila compreso il materiale mobile; così pure la piccola diramazione di Peeble in Scozia collegantesi alla linea Edimburgo-Berwich, la quale diramazione non avrebbe costato più di lire 104 mila al chilometro;

emeglio ancora la piccola linea di sette chilometri di Mondalzac a sezione ridotta o, per meglio dire, a larghezza di binario minore dell'ordinaria, costrutta dalla compagnia d'Orléans con una spesa non superiore a lire 50 mila al chilometro in tutto, linea l'esercizio della quale si fa con locomotive leggiere circolanti entro curve di 40 metri di raggio, ed in modo tanto economico da bastare, perchè se ne ottenga un beneficio, un prodotto brutto di pochissime migliaia di franchi; e per ultimo la linea pure a sezione ridotta della lunghezza di 38 chilometri da Grunsted ad Hamar in Norvegia, del costo chilometrico, compreso il materiale mobile, di 46 mila lire, per non parlare di parecchie altre. Che anzi è in via di esperimento in Francia una strada ferrata stabilita sopra la banchina della strada ordinaria da Pont de Neuilly al monte Valérien, sulla quale ferrovia con un nuovo sistema di locomotiva si possono percorrere curve di 40 metri di raggio e salire pendenze del 4 per cento con un carico utile di 10,000 chilogrammi ed una velocità di 8 chilometri all'ora; mentre nei tratti rettilinei e su pendenze dell'1 per cento ad una velocità di 30 chilometri all'ora vengono facilmente rimorchiati da 30 a 40,000 chilogrammi di carico utile.

Prova questa tanto più importante, ed alla quale conviene augurare tanto miglior successo, inquantochè detta locomotiva, la quale non emette nè fumo nè fischi, ha nascosto i movimenti della sua macchina, non spaventa gli animali, può essere facilmente fermata, e permetterebbe di stabilire binarii sulle strade comuni senza danneggiare le condizioni degli ordinarii trasporti; ciò che procaccierebbe utilissimi risultati, ai quali appunto intese un articolo del nostro disegno lasciare aperta la via.

Anche in siffatta materia i fatti economici precedettero, come per solito avviene, le teorie; ma queste non si fecero, colla sequela delle analisi e discussioni, a lungo attendere.

Così noi vediamo in Francia il Governo stesso impadronirsi dell'argomento, e dare, con decreto del 5 novembre 1861, l'incarico di studiare il tema della costruzione e dell'esercizio a buon mercato delle ferrovie, ad una commissione presieduta dall'illustre senatore Michele Chevalier,

commissione la quale formulava in un dotto rapporto del 1° maggio 1863 le sue conclusioni, dopo aver fatto assumere sulle ferrovie economiche in allora già esistenti in Iscozia, in Alsazia ed in qualche altra località, le più precise e particolareggiate informazioni per mezzo di persone competentissime, e dopo il più maturo esame: in seguito di che il Governo stesso propose ed ottenne approvata dalla rappresentanza legislativa la legge del 12 luglio 1865.

Oggi poi sono i Consigli generali dei dipartimenti che attuando il concetto della legge, s'investono dell'iniziativa ad essi per le ferrovie di interesse locale abbandonata dal Governo; che per queste ultime diramazioni votano fondi nei loro bilanci: ed oggi la questione è colà discussa nei più accreditati periodici.

I giornali andarono ripetendo di recente che il Governo svedese, apprezzando i risultati della menzionata linea Grunsted-Hamar, avrebbe nello scorso anno fatto concessione di un quattrocento altri chilometri di linee simili a sezione ridotta.

In Germania poi ed anche in Italia cominciano ad apparire pregevoli pubblicazioni sull'argomento delle linee economiche (1).

Non è questo il luogo di entrare nella particolareggiata esposizione e nell'apprezzamento dei mezzi mercè cui per le sovraccennate linee, le quali corrisponderebbero in certo qual modo a quelle che nel presente disegno di legge vengono denominate *complementari di seconda categoria*, si è potuto ottenere un risparmio tanto considerevole nella costruzione; nè tanto meno è il luogo di esaminare se, come e fino a qual punto abbiano bastato i prodotti di un movimento per sua natura assai limitato a coprire le spese dell'esercizio.

Non tornerà però del tutto inutile di toccare di volo come nei paesi dove furono introdotte e fanno buona prova le ferrovie a buon mercato, economie di qualche riguardo nella costruzione si poterono in generale conseguire per via di amichevoli trattative, quali soltanto

(1) V. fra gli altri un recente opuscolo sulle ferrovie comunali e provinciali per l'ingegnere Alfredo Cottrau — Firenze, 1866.

persone che si conoscono e che sono legate da comunione di interessi locali riescono a condurre a buon fine ed a sostituire alla lenta, formale e gravosa procedura delle espropriazioni per l'acquisto dei terreni; che così pure si raggiungesse il medesimo scopo coll'evitare, per quanto fosse possibile, i movimenti di terra seguendo le naturali sinuosità del terreno con giuste ed ardite combinazioni di curve e pendenze; ovvero collo sbandire dalle opere d'arte ogni idea di lusso.

Tenendo dietro a quanto si è fatto in altri paesi si rileva eziandio che il limite minimo del costo di costruzione ha potuto essere raggiunto dalle linee a sezioni ridotte, come quelle dianzi nominate di Mondalzac e di Norvegia. Or bene, da attento esame di questa questione che fu, massime in Francia, assai discussa, parrebbe risultare che siffatto eccezionale armamento permetta fra le altre cose di restringere considerevolmente il raggio delle curve, di proporzionare il peso delle guide di ferro, la robustezza delle opere d'arte, la struttura della strada ed anche la forza delle locomotive al traffico limitato di piccole diramazioni di esclusivo interesse locale ed alla velocità moderata di venti o trenta chilometri all'ora, non potendosi qui avere bisogno delle grandi velocità dei treni dritti. È vero che a questi vantaggi si contrappongono le spese e gli inconvenienti della necessità del trasbordo delle merci laddove si effettua lo sbocco delle linee a sezione ridotta nelle grandi ferrovie ordinarie. Questi inconvenienti però sarebbersi mostrati di piccola rilevanza, massime grazie agli ultimi perfezionamenti delle macchine di caricamento e scaricamento.

E qui sarà bene notare, a scanso di equivoci, che la questione non consiste già in altri paesi nel permettere la riduzione della sezione ordinaria per le linee che si potrebbero chiamare di primo e di secondo ordine; essa consiste invece nel decidere se per le diramazioni di terzo ordine, come per esempio per le linee che fanno capo ad una valle chiusa o per quell'altre, la costruzione delle quali è subordinata alla sufficienza di mezzi limitatissimi, e per le quali occorre di prevedere la tenuità dei prodotti, convenga o meno di accordare l'agevolezza di cui si tratta.

La premenzionata Commissione francese non dubitò di concludere che l'uniformità della larghezza della via non dovesse essere eretta a regola assoluta; ed un corpo tanto prudente come il Consiglio di Stato di quella nazione non ebbe difficoltà di accostarsi a tale sentenza.

Or bene, nel presente progetto non si poteva non tener conto di ciò che avviene oggidì in altri paesi assai avanzati nell'industria delle ferrovie; per cui, conservata la regola generale della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, prescrittiva dell'uniforme larghezza, si è studiato di togliere coll'articolo 12 l'ostacolo assoluto che presentava ad un armamento diverso detta prescrizione, con rimandare la decisione dei casi particolari al giusto apprezzamento di chi dovrà promuovere e fare concessioni di strade ferrate pubbliche di ultima categoria.

Per ciò che concerne le altre agevolzze introdotte nel presente disegno di legge, si ebbe con esse di mira di facilitare l'esecuzione delle ferrovie a buon mercato, e di prepararne la diffusione anche in Italia; procurando che la formola della legge riescisse abbastanza larga per non escludere alcuno dei progressi dell'arte, ma senza però trascurare le necessità della pubblica sicurezza. È a prevedersi o per lo meno a sperarsi che alcune delle semplificazioni, or quasi a modo di prova ammesse per ferrovie di minor importanza, possano in un tempo non remoto estendersi anche alle linee primarie, adempiendo ad uno dei desiderati dell'opinione pubblica, che è quello di vedere, più o meno per tutteindistintamente le ferrovie, diminuite le ora assai gravi spese della costruzione e dell'esercizio.

Giunto al termine di questa relazione rimane al referente di rendere le più vive grazie alle chiarissime persone, presiedute dall'illustre generale Menabrea, le quali, malgrado le altre loro gravi occupazioni, animate dal vivo interesse del pubblico bene non gli risparmiarono il loro concorso nello studio di questo disegno di legge, soccorrendolo della loro dottrina ed esperienza (1).

(1) La Commissione alla quale venne con decreto del Ministero dei lavori pubblici 5 dicembre 1865 dato l'inca-

Or egli nutre fiducia che la rappresentanza nazionale, consentendo nelle ragioni di convenienza e nei principii ai quali si è questo progetto ispirato, si compiaccia accordare allo stesso la sua approvazione.

rico del lavoro preparatorio di cui è cenno nella relazione, era così composta:

Conte generale L. Menabrea, *Presidente*

Commendatore Oberty, ispettore del Genio civile

Commendatore Correnti, deputato

Commendatore Buglione di Monale, deputato } *Membri*

Cavaliere Casaretto, deputato

Professore cavaliere Torrigiani, deputato

Commendatore Devincenzi, deputato

Avvocato C. I. Ferraris, segretario nel Ministero dei lavori pubblici, *segretario*.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

Le strade ferrate pubbliche si distinguono in linee primarie ed in linee complementari.

Art. 2.

Sono considerate come primarie quelle che hanno un'importanza politica o commerciale tale da interessare immediatamente l'intero Stato.

Vengono comprese nella stessa classe quelle aventi uno scopo puramente militare.

Art. 3.

Le ferrovie complementari si dividono in due categorie.

La prima comprende quelle che tendono ad allacciare colla rete principale o fra loro, i capoluoghi di provincia, i grandi centri di commercio ed industria, ed i porti di prima categoria.

La seconda comprende le altre ferrovie destinate a legare tra loro o con ferrovie già esistenti, città e comuni, od a favorirne interessi agricoli, commerciali od industriali.

Art. 4.

Le ferrovie primarie sono a carico esclusivo dello Stato. Esse vengono costruite per conto diretto o dello Stato medesimo, o dell'industria privata, alla quale possono essere concesse per un tempo determinato, con o senza concorso dello Stato.

La misura della sovvenzione od assicurazione è determinata dalla legge di concessione.

Art. 5.

Le strade ferrate complementari possono essere stabilite ed anche esercitate:

a) da provincie, comuni, consorzi di provincie e comuni;

b) da privati concessionari con o senza concorso delle provincie, dei comuni e dei consorzi.

Lo Stato può, per le linee complementari di prima categoria, ~~per~~ in una o più volte e mediante cautele da stabilirsi negli atti di concessione, un concorso

265

N. 200

*1889**---**H. J. d. d. d.*

*1 della metà e non mi-
sura del terzo*

12

non maggiore del terzo di quello prestato dalle provincie, comuni, o consorzi di questi.

Detto concorso potrà essere in danaro, in lavori, od in quell'altro modo che le circostanze saranno per suggerire, escluse le assicurazioni d'interessi o prodotti.

Per le strade complementari di seconda categoria, non potrà essere dal Governo concesso più di quel sussidio che equivalga al capitale corrispondente alle spese di adattamento e di manutenzione delle strade nazionali che lo Stato risparmiasse, passando dette strade a carico delle provincie e dei comuni.

Art. 6.

Le provincie od i comuni i quali prendessero l'iniziativa per le linee complementari potranno richiedere il concorso di tutti gli altri corpi morali interessati, promovendo lo stabilimento di un regolare consorzio obbligatorio nei modi e nelle forme prescritti all'articolo 43 eseguenti della sezione III, capo III, titolo II della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.

Quando si verifichi il bisogno di creare una speciale amministrazione per interessi permanenti, come nel caso in cui l'esercizio sia assunto direttamente da consorzi di provincie o comuni, saranno applicabili per la costituzione ed organizzazione dei consorzi stessi le norme contenute nel capo II, titolo III della suddetta legge.

Art. 7.

L'autorizzazione di fare studi di progetti di ferrovie pubbliche sarà di competenza ~~del Prefetto o del Ministro secondo che queste dovranno attraversare una sola o più provincie.~~

Art. 8.

Uguualmente le domande delle concessioni delle linee complementari dovranno essere dirette al Prefetto se interessano una sola provincia, al Ministro dei lavori pubblici se ne riguardano diverse.

Le domande dei privati per le quali non sia chiesto alcun sussidio ai corpi morali, potranno essere rivolte ~~ed alla autorità provinciali, od anche direttamente al Ministero.~~

Nei casi in cui la domanda sia stata regolarmente diretta al Prefetto, spetterà al Consiglio provinciale di statuire, previa le opportune inchieste e trattative, intorno ai patti della concessione, subordinatamente però agli esami ed alle approvazioni superiori di cui nell'articolo successivo.

Art. 8

La concessione di una linea complementare alla quale sia accordato il concorso governativo, ovvero che

1 dei Prefetti.

1 dei Prefetti

Le corruzioni, ~~del governo~~ /

260

F

Le corruzioni nelle quali non sia interposto
il Gov., ma semplicemente le forme di i communi
~~se saranno~~ esse fatte a tempo, e preferanno alla
sindaca in proprio delle rispettive forme.

Potranno pure essere fatte a perpetua, ma
tanto in un caso, come nell'altro
~~se saranno~~ resterà sempre salvo al Governo il
diritto d'ira nell' art. 284 della legge sulle
pubbliche -

Ho
per

faccia concorrenza immediata ad altre già esistenti, dovrà essere fatta per legge.

Negli altri casi la concessione verrà fatta per decreto reale sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e consultati sempre i Consigli delle provincie, sul territorio delle quali dovrà la ferrovia passare.

Basterà la forma del reale decreto per la dichiarazione di pubblica utilità delle linee, la concessione delle quali non richieda sanzione legislativa.

Art. 9

Potrà essere data una concessione a perpetuità, sempre quando non vi sia concorso per parte dello Stato, fermo a questo il diritto di riscatto di cui all'articolo 284 della legge sulle opere pubbliche.

Per le linee state costrutte senza concorso dello Stato, ma con quello di provincie o comuni, la proprietà passerà alle rispettive provincie, alla scadenza delle concessioni temporanee.

Art. 11.

Potranno essere esentati dall'obbligo di prestare cauzione le provincie, i comuni o loro consorzi per le concessioni da essi direttamente assunte.

Art. 12.

I binari delle ferrovie complementari dovranno generalmente aver la larghezza ordinaria.

Eccezioni potranno ammettersi per le ferrovie complementari di seconda categoria, purchè ne sia riconosciuta la convenienza dall'autorità concedente.

Art. 13.

Potranno, compatibilmente colle esigenze del servizio e della sicurezza pubblica, accordarsi all'atto della concessione, dispense dall'obbligo del collocamento delle chiusure stabili lungo tutta o parte della ferrovia e delle barriere agli incrociamenti delle strade poco frequentate, come pure tutte le agevolezze e semplificazioni per le stazioni, opere d'arte, curve e pendenze, che corrispondano al carattere economico della strada, e che sieno acconsentite dai progressi tecnici, non che dalla presunta limitazione del numero e della velocità delle corse, e del traffico in generale.

Art. 14.

Potrà permettersi, sotto l'adempimento delle disposizioni della presente legge, che venga usufruttata in tutto o in parte la larghezza delle strade ordinarie per il collocamento di binari percorsi da convogli tratti da locomotive o da forze animali.

Nel caso di occupazione parziale, la rimanente parte

*Dovrà pavimenti essere fatti per legge
in concessione quando vi sia difetto
per gli interventi ed al concorso obbligatorio.*

*Per sentito il Consiglio superiore
dei lavori pubblici, qualora quest'
ultimo proponga varianti al Pro-
getto, saranno nuovamente con-
sultati i Consigli provinciali.*

Art. 10

dovrà avere una larghezza sufficiente per il cambio delle vetture.

Art. 15.

Le tariffe delle linee complementari potranno essere stabilite in modo che i prezzi dei trasporti risultino, rispetto alle distanze percorse, sia proporzionali sia differenziali.

Quelle che verranno fissate negli atti di concessione o nei regolamenti generali, a senso dell'articolo 272 della legge 20 marzo 1865, saranno considerate come prezzi massimi.

È permesso di ribassarle sotto le riserve e limitazioni di cui all'articolo seguente.

Art. 16.

Le convenzioni speciali tra concessionari e privati, per ribasso di tariffe, o per altre facilitazioni previste dall'articolo 274 della legge sui lavori pubblici, continueranno ad essere subordinate al prescritto dell'articolo stesso.

Eccezione potrà essere fatta per ferrovie aperte al pubblico, ma specialmente destinate al servizio delle industrie di determinate località, come cave e miniere, ad esclusivo favore degli intraprenditori delle industrie stesse.

Le convenzioni per le agevolanze di cui nel presente articolo dovranno essere dal concessionario notificate all'autorità provinciale od al Ministero dei lavori pubblici, secondo che la linea scorre in una o più provincie.

Nel caso in cui sieno pattuite assicurazioni di interessi o compartecipazioni di utili per parte di corpi morali o consorzi, non potranno essere accordati dai concessionari ribassi di tariffe od altre agevolanze nè per convenzioni speciali, nè per disposizioni estensibili a tutto il pubblico, senza il previo consenso dei corpi morali stessi.

Art. 17.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulle ferrovie complementari sarà applicata una tariffa speciale non superiore a quella stabilita all'articolo 92 del capitolato d'onori approvato colla legge di concessione delle strade ferrate Calabro-Sicule 25 agosto 1863, n° 1440.

Art. 18.

L'approvazione degli orari delle corse sarà data dal Ministero per le linee state costrutte col concorso dello Stato e per quelle indistintamente che scorrono nel territorio di più provincie, dall'autorità provin-

ciali per le linee costrutte col solo concorso di provincie e comuni.

Niun vincolo è imposto per le ferrovie eseguite senza sussidio di corpi morali.

Art. 19.

Per le linee complementari di seconda categoria cessa di essere obbligatorio il servizio cumulativo con altre compagnie.

Art. 20.

È abrogata per tutte le linee complementari costrutte senza concorso dello Stato la compartecipazione dello stesso agli utili previsti dall' articolo 285 della legge.

Art. 21.

Verrà posto a carico dei concessionari un' annua somma fissa, nei limiti della maggior moderazione, per le spese della sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

Detta sorveglianza potrà, per il servizio locale, essere delegata agli uffici tecnici del Governo o della provincia, sotto la dipendenza del Commissariato generale governativo.

Art. 22.

Verificandosi disastri nell'esercizio delle ferrovie complementari, i concessionari saranno passibili non solo di multe a termine dell' articolo 317 della legge sui lavori pubblici ma eziandio di indennità a favore dei danneggiati da stabilirsi in disposizioni d'ordine generale.

Art. 23.

Per parte del Governo potranno essere accordate ai concessionari le agevolzze indicate sotto la lettera F dell' articolo 6 della legge 14 marzo 1865, numero 2279, e le facilitazioni di transito e di trasporto che per promuovere la costruzione di nuove linee sono • saranno consentite dalle concessioni con altre società di strade ferrate.

Le agevolzze che venissero accordate a ferrovie complementari di seconda categoria, a norma del presente articolo e dell' ultimo capoverso dell' articolo 5, non saranno considerate come concorso finanziari dello Stato per tutti gli effetti di cui nella presente legge.

Art. 24.

In tutto ciò che non è contrario alla presente legge, le ferrovie complementari continueranno ad essere soggette alle disposizioni della legge generale sui lavori pubblici, 20 marzo 1865.

69

- 1269

Relazione
al
Progetto di legge sulle ferrovie complementari

Signori

Numero 11.

Colla presentazione dell'unito progetto di legge ^{in quattro articoli} a pioghere un impegno imposto al Governo del Re - dall'articolo 5 della Legge 14 Maggio 1865, relativa al riordinamento delle strade ferrate del Regno.

Tale disegno riguarda due oggetti distinti: 1. la classificazione delle ferrovie in classi; 2. la determinazione di norme speciali per le ferrovie complementari.

Colla classificazione vengono primariamente stabiliti i caratteri generali secondo la diversità dei quali una linea può essere costituita a carico dello Stato; ovvero col concorso sussidiario dello Stato e il concorso diretto delle provincie e comuni; e per iniziativa e concorso esclusivo di privati, provincie e comuni; in secondo luogo sono fissate regole uniformi per l'uniformità del sussidio governativo nei casi in cui può essere accordato.

Questa classificazione comincia col porre uno scopo di interesse generale finanziario, in quanto che ponendo innanzi il principio che le linee locali debbono essere intraprese dagli interessati tendendo a liberare lo Stato da gran numero di domande e sollecitazioni, e così dal pericolo di adoperarle in favore del loro consumo.

alla sua natura e di troppo superiore alle
sue forze.

Lo scopo finanziario più supposto fino ad
un certo punto ancora genuino e dallo Stato
accordato in concorso giudiziario, come per
le linee - che nel progetto vengono designate
come complementari di 1^a categoria.

È infatti noto che parecchie delle
linee principali ed arteriali che in si-
volgaro vennero, massime nell'Italia
Meridionale, per ragioni cui non importa
di qui ripetere, di esaminare, collocate
allo esterno e quasi alla corte della terra,
di guisa che - avvenga che per la mancanza
o la lentezza di comunicazioni ordinarie
in centri di popolazione, dette ferrovie
corrono talvolta in località abbandonate,
per ora prodotte gettando, o perciò rendono
grave all'Erasio il peso delle garanzie.
Or bene il presente progetto mirando ad
affrettare la costruzione delle diramazio-
ni ferroviarie più importanti, arriva
anche ad attrarre sulla rete principale
il movimento delle popolazioni e merci
interne, e così ad aumentare i prodotti
ed alleggerire la popolarità annua del de-
gitto Erasio.

Certo che il concorso per linee comple-
mentari importerà nuova spesa: ma per
la differenza della diminuita popolarità
delle linee primarie superiori o paragoni
come se non ha fondata speranza, l'am-
montare del concorso stesso, non potrà que-
sto venire considerato come un nuovo sa-
grificio.

Importa frattanto d'avvertire che vien

Alpini C

procurati un rilevantissimo vantaggio econo-
mico a popolazioni e città, taluno delle
quali per la loro importanza non avreb-
bero potuto essere a lungo beneficate disgre-
gate dal movimento generale: ciò che
costituisce il secondo scopo del disegno di
legge.

Essendo poi il contributo governati-
vo essere solamente sussidiario, e rappre-
sentare non più di una parte aliquota
di quello prestato da Comuni e Provincie,
potrà essere tenuto in limiti moderati,
e non si correrà nella accordato il pe-
ricolo di compromettere lo Stato in impe-
gni meno felici; imperocchè si avrà una
preoccupazione della utilità e buona suc-
cita dell'opera negli impegni già
assunti dagli altri corpi morali delle
località più direttamente interessate.

Esponendo ad apporre del secondo og-
getto del disegno di legge cioè delle dispo-
sizioni relative non tanto alla classifica-
zione quanto alla natura delle linee comple-
mentari considerate indipendentemente
dal costituire esse o meno diramazioni
dalle linee principali, la loro impor-
tanza economica è provata dal bisogno
in genere di procurare in tante parti
d'Italia e nei suoi stretti dalle valli e ca-
valli alla marina, e di legare e mettere
tra di loro in commercio di interesse i
centri di popolazione per non parlare
di quei vantaggi di civiltà e di progresso

quella scala del quale muovono lenti ed incerti passi. Le mappe di parecchie nostre terre, e del quale la locomotiva è ricomparsa così potente strumento.

Ricorrerebbero poi anche - per molti di queste linee locali le considerazioni di finanza sovra esposte, e della diminuzione del peso erariale - delle garanzie delle grandi linee; ad alimentare le quali dovrebbero pur sempre ^{o dirette o indirette} ~~o dirette o indirette~~ giovare; si avrebbe anzi per le linee complementari che vengono nominale di seconda categoria un utile netto, in quanto che - a queste non farebbe dato alcun concorso dallo Stato.

Si è creduto conveniente di abbracciare in una sola classe - sotto una sola denominazione - le due ~~categorie~~ ^{classi} di strade complementari - percellibili o non di concorso governativo, benchè in entrambe le primaggia, quantunque forse in diversa misura, il concetto dell'interesse locale, e perchè il disegno di legge - le ha entrambe guardate sotto dei punti di vista comuni, (salvo a stabilire, dove parve occorrere) le differenze.

Ecco locati di solo alcuni dei concetti ai quali questa parte del disegno di legge si è ispirato.

Per le concessioni - si è creduto che riservato al potere legislativo l'approvazione per i casi in cui è accordato un concorso dallo Stato, non si fosse la stessa necessità quando ^{non} si porta un vincolo al bilancio.

Libertà, semprechè parve possibile.

Altra C

si è lasciato ai concessionarii, massime dove il prestato servizio non faceva al Governo un certo quale obbligo d'arrivare a che non arrivasse inevitabilmente, consumato il pubblico denaro.

Sul riflesso che il concorso principale deve per le linee complementari senza distinzione - di categorie e per lo stato dagli interopati locali, vennero dispendiate per esclusione attribuzioni del Ministero all'Autorità Provinciale, naturale tutrice ^{di simili} degli interessi, di tale natura.

In ogni ipotesi si stabilì che si abbia sempre a sentire il parere dei Consigli delle provincie interopate.

Le eccezioni che dovettero essere introdotte al principio d'una assoluta discontinuità furono dettate, o da un motivo di convenienza, come quando una linea attraversa il territorio di più provincie, o dal bisogno di tutelare interessi finanziari in caso di concorso dello stato come sopra si è detto, o dalla necessità di appianare condizioni di pubblica sicurezza; o dalla opportunità di giovare dei termini di eminenti consigli consultivi, come il Consiglio di Stato, e quello dei lavori pubblici; o da quell'interesse generale indiretto che la grande riabilitazione, in cui vogliono le ferrovie d'ogni classe comprendere, non tralascia mai di presentare.

Del resto, partendosi dall'idea che la possibilità dell'esecuzione delle strade complementari in tutto o in parte -

coi mezzi limitati delle località inter-
fate, fosse più o meno subordi-
nata alla diminuzione del costo di
costruzione e di esercizio, si è posto in
particolare studio a rinnovare nel
disegno di legge quelle prescrizioni
non più troppo onerose che s'ombra-
vano opposte dalla legge generale dei
lavori pubblici.

Alcuni sistemi di locomotiva che si
metterebbero in corso e pendenze affatto ca-
pionali, ed altri privati dell'arte in par-
te già applicati in loco & vicini vicini
parrebbero appunto affrettare la diffusi-
one delle ferrovie economiche.

Si è quindi procurato, senza perdere
di vista la sicurezza pubblica, che la
formula della legge riuscisse abba-
stanza lata, per non escludere alcun
dei progressi dell'arte.

Colla opportunità del presente
lavoro non si è dubitato di introdurre
nel nostro diritto positivo alcuni tra i
principii e le combinazioni della
scienza e della prassi giuridico-
economica più caldeggiati: come la
perpetuità delle concessioni riunite
fidate dallo Stato; le tariffe a scala
mobile; le indennità ai danneggiati
nei disastri dell'esercizio; ^{principii} fatto a ve-
dere più tardi, quale di essi (e con
quali riferre) e temperamenti propor-
venire trasportati nella legge gene-
rale delle opere pubbliche.

Si ommetterà per ora di parlarne
mentre ragionarne; imperocché troppo

a lungo portello - il dicastero.

Signor S. Moravale - ho presentato
za razionale - se possa conferire nelle
ragioni di convenienza - e nei principi
che ispirarono il presente progetto
di legge, accordando alla stessa la mia
approvazione.

W. G.
Progetto di legge presentato
dal Ministro del Commercio pubblico - Piacini
Completamento della rete delle ferrovie
secondarie -

Formata del 23. febbraio 1866.

V.

Prima annuata
W. G.

Progetto di Legge sulle ferrovie
complementari del Regno.

MP

Articolo 1°

Le strade ferrate pubbliche si distinguono
in linee principali ed in linee complementari.

Articolo 2°

Sono conferate come principali quelle
che hanno un'importanza politica o com-
merciale tale da interessare immediata-
mente l'intero Stato; come anche quelle
aventi uno scopo puramente militare.

Articolo 3°

Le ferrovie complementari dividono in
due categorie.

La prima comprende quelle che ten-
dono ad allacciare colla rete principale
i capi luoghi di Provincia, i grandi centri
di commercio ed industria, ed i porti di 1°
categoria.

La seconda comprende quelle destinate
a legare tra loro o con altre ferrovie città
e Comuni, ed a farvi innanzi ogni altro
modo gli interoppi, e che già non fossero
contemplate in questo o nel precedente
articolo.

Articolo 4°

Le strade principali sono a carico
esclusivo dello Stato. Esse vengono costruite
per conto diretto dello Stato medesimo, e

dell'industria privata, a la quale possono essere concesse per un tempo determinato con l'enzia assicurazione d'interessi ed il prodotto.

La misura della concessione ed assicurazione è determinata dalle leggi di concessione.

Articolo 52

Le strade ferrate complementari possono essere stabilite ed anche esercitate

- a) da Provincie, Comuni, Consorzi di Provincie e Comuni

- b) da privati Concessionari, con o senza concorso delle Provincie, dei Comuni, dei Consorzi.

Lo Stato potrà per le linee complementari di 1^a categoria prestare in una o più volte, mediante contante o titoli, lazi negli atti di concessione, un concorso non maggiore del terzo di quello prestato dalle Provincie, Comuni o Consorzi di questi.

Questo concorso potrà essere in danaro, in lavori, ed in quell'altro modo che le circostanze faranno per suggerire, esclusa le assicurazioni d'interessi e prodotti.

Per le strade complementari di 2^a categoria non potrà essere dal Governo concesso più di quel sussidio che equivalga al capitale corrispondente alle spese di adattamento e di manutenzione delle linee nazionali che lo Stato imporrà per proprio della strada a carico delle Provincie e dei Comuni.

Giulio

Articolo 6.

- 6 ²⁴⁴

Quelle provincie o quei Comuni i quali prendono l'iniziativa per le linee complementari potranno richiedere il concorso di tutti gli altri corpi morali interessati, promuovendo lo stabilimento di un regolare servizio obbligatorio nei modi e nelle forme prescritte all'art. 43 e seguenti della Legge III^a Capo III^a Titolo II^a della Legge sui lavori pubblici 20 Marzo 1863.

Quando si verifichi il bisogno di creare una speciale amministrazione per interesi permanenti, come nel caso in cui l'esercizio sia appunto esclusivamente dei servizi di Provincie o Comuni saranno a preferibile per la costituzione ed organizzazione dei servizi stessi le norme contenute nel Capo II^a Titolo III^a della suddetta legge.

Articolo 7.

Le domande delle concessioni delle linee complementari dovranno essere dirette al Prefetto se interessano una sola provincia, al Ministero dei lavori pubblici se riguardano diverse.

Le domande dei privati per le quali non sia chiesto alcun sussidio ai corpi morali potranno essere rivolte ad all. autorità Provinciale, ed anche direttamente al Ministero.

Nei casi in cui la domanda sia stata regolarmente diretta al Diretto (proposta al Consiglio Provinciale di studiare) specie le opportune inchieste e le notizie, intorno ai fatti della concezione: subordinatamente però agli esami ed alle approvazioni superiori di cui nell'articolo succedente.

Articolo 8°

La concezione di una linea complementare alla quale sia accordato il concorso governativo, o che faccia concorrenza immediata ad altre già esistenti, dovrà essere data per legge.

Sugli altri casi la concezione verrà fatta per Decreto Reale, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, o consultate sempre i Consigli delle Provincie, nel territorio delle quali dovrà la ferrovia farsi.

Articolo 9°

Potrà essere data una concezione a perpetuità, sempre quando non si sia concorso per parte dello Stato; fermo a questo il diritto di riscatto di cui all'articolo 285 della Legge sui lavori pubblici.

Per le linee state costrutte senza concorso dello Stato ma con quello di provincia

- 7 -

e comuni, la proprietà passerà alle rispettive provincie alla parenza delle concezioni temporanee.

Rey

Articolo 10:

Potranno essere esentati dall'obbligo di prestare cauzioni le Provincie, i Comuni e loro Consezii per le concezioni da essi direttamente operate.

Articolo 11:

I binarii delle ferrovie complementari dovranno avere la larghezza ordinaria: lecezioni potranno ammettersi per le ferrovie complementari di seconda categoria, purché sia riconosciuta la convenienza dell'impiego di detto sistema.

Articolo 12:

All'atto della concezione, anche se fatta per Decreto Reale, potrà accordarsi dispensa dall'obbligo de' collocamenti delle chiusure stabilite lungo tutta o parte della ferrovia, non che delle barriere agli incrociamenti delle strade poco frequentate.

Potranno di più essere accordate ^{sempre d'arte} per le stazioni, curve e pendenze tutte le

agere e semplificazioni che, compatibilmente colle esigenze del servizio e della sicurezza pubblica, corrispondano al carattere economico della strada, alla prefinita limitazione nel numero e nella velocità delle corse, ed ai progressi dell'arte.

Articolo 13^o

Potrà permettersi, sotto l'adempimento delle disposizioni della presente legge, che venga occupata in tutto o in parte la larghezza delle strade ordinarie per il collocamento di buoi, pecore, da carri, batti da locomotore e da forze animali.

Nei casi di occupazione parziale la rimanente parte dovrà avere una larghezza sufficiente per il cambio delle vetture.

Articolo 14^o

Le tariffe che verranno fissate negli atti di concessione delle linee complementari o nei regolamenti generali a forza dell'articolo 9^o della Legge 20. Maggio 1855 faranno fede come proprii.

Potranno essere autorizzate, tanto all'atto della concessione, che successivamente dall'Autorità Provinciale, tariffe a forza mobile:

Giuseppe C

1940

a) per riduzioni di prezzi coll'ammontare dei biglietti di percorrenza, il prezzo in biglietti per ogni chilometro diminuendo - quando il numero di chilometri da percorrere aumenta -.

b) per abbonamenti annui in favore degli industriali che si impegnano a far trasportare dalla ferrovia la totalità dei loro prodotti, rinunziando ad ogni altro mezzo di trasporto.

c) per abbonamenti bimestrali ed annuali per viaggiatori e per merci, per un biglietto chilometrico determinato.

d) per ogni altra combinazione riconosciuta conveniente.

Articolo 16^o

Le convenzioni speciali per riduzioni di tariffe od altre facilitazioni continueranno ad essere subordinate alle prescrizioni di cui all'articolo 9^o della Legge sui lavori pubblici.

Eccettuata potrà essere fatta per ferrovie aperte al pubblico, ma specialmente destinate al servizio di determinate industrie, come cave e miniere, ad esclusivo favore delle industrie stesse.

Le convenzioni per lo agevolamento di cui nel presente articolo dovranno essere dal concessionario notificate all'Autorità Provinciale ed al Ministero dei lavori pubblici, secondo che la linea ferroviaria sia in una o più provincie.

Articolo 16^o

L'approvazione degli orari delle
corse sarà data dal Ministero per le linee
state costrutte col concorso dello Stato e
per quelle indistintamente che potranno
nel territorio di più provincie - dall'au-
torità Provinciale - per le linee costrutte
col solo concorso di Provincie e Comuni.
Nun. vincolo è imposto per le ferrovie
eseguite senza sussidio di Corpi morali.

Articolo 17^o

Per le linee complementari di se-
conda categoria cessa di essere obbliga-
torio il servizio annuo con altri com-
pagnie.

Articolo 18^o

È abrogata per tutte le linee com-
plementari costrutte senza concorso dello
Stato la compartecipazione dello stesso agli
utili previste dall'articolo 285 della legge.

Articolo 19^o

Non è posto a carico dei concessionari
né alcuna somma fissa, né limiti
della maggior moderazione, per le spese
della sorveglianza alla costruzione ed al-
l'esercizio.

- 9

Questa sorveglianza potrà, sotto la dipendenza del Commissariato generale (o riservato), venire per il servizio locale delegata agli uffici tecnici del Governo o della provincia.

Articolo 20:

Verificandosi disastri nell'esercizio delle ferrovie complementari i Concessionari saranno tenuti di multe ed in demerito di azione pubblica e privata (da stabilirsi nelle concessioni o in regolamenti d'ordine generale - a favore dei danneggiati).

Articolo 21:

Le parti del Governo potranno essere accordate ai Concessionari le agevolazioni indicate sotto la lettera E dell'articolo 6 della Legge 14 Maggio 1863. 5:2279 e le facilitazioni di trasporto e di trasporto che per promuovere la costruzione di nuove linee sono fornite con contributo dalle convenzioni con altre Società di strade ferrate.

Le agevolazioni che vengono accordate a favore dei Concessionari di 2ª categoria non saranno considerate come oneri finanziari dello Stato per tutti gli effetti di cui nella presente legge.

Articolo 22:

Le disposizioni della presente legge relative alle linee complementari di seconda categoria si intenderanno anche

estese alle ferrovie private di seconda
categoria destinate al servizio di imprese
industriali

art. 23

In tutto ciò che non è contrario alle predette
leggi le ferrovie complementari continueran-
no ad essere soggette alle disposizioni della
legge generale sui lavori pubblici 20 Marzo 1865.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i Affari Pubblici
è autorizzato a presentare al Parlamento il progetto di
legge sul completamento della rete delle ferrovie secun-
darie, ed a sostenere la discussione.

Dato a Firenze il 18 febbrajo 1866.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]