

a carico della società per il corso di un anno dopo che la strada stessa sarà stata aperta al pubblico, dichiarando che per manutenzione della strada s'intende anche quella delle opere d'arte, dei regoli e di tutto il materiale fisso.

« Art. 44. Il Governo delegherà un suo ingegnere commissario tecnico per sorvegliare l'esecuzione dei lavori, e riconoscere se questi siano perfetti e compiti conformemente al prescritto dal progetto. Una tale sorveglianza però nell'atto di esecuzione delle opere non esclude quella verifica finale o collaudazione della strada, cui il Governo potrà far procedere, e la quale dovrà seguire coll'intervento dell'ingegnere della società.

« Art. 45. Compita la strada e collaudata, prima di essere rimessa al Governo per l'esercizio, si procederà in contraddittorio dei commissari dell'amministrazione superiore alle testimoniali di stato, od alla formazione di un piano geometrico sulla scala di 1/4000, della strada, de' suoi fabbricati e di tutte le parti annesse e dipendenti. Le spese di tali atti, il cui originale per doppio verrà rimesso al Governo, non meno che le spese tutte relative alle visite di sorveglianza, ispezione e collaudazione, saranno a carico metà del Governo, e metà della società.

« Art. 46. Qualora insorgessero discussioni o differenze fra il Governo e la società intraprenditrice, le parti si rimetteranno al giudizio di due arbitri, di cui uno sarà nominato dal Governo, l'altro dalla società. E se questi due arbitri non potranno convenire fra loro, interverrà il giudizio di un terzo che deciderà la questione inappellabilmente; questo arbitro pel caso di dissenso sarà scelto preventivamente d'accordo fra le due parti.

« Art. 47. Li danni che per qualunque causa straordinaria potranno essere cagionati alla strada ferrata per forza maggiore dopo la sua costruzione, quali sarebbero le irruzioni dei torrenti, gli uragani, gli incendi nelle stazioni e simili, saranno riparati a spese del Governo; di essi però se ne terrà conto affinché il Governo possa esserne indennizzato sull'eccedenza del prodotto netto della strada, appena questo sorpasserà il 4 1/2 per cento dell'interesse dovuto alle azioni.

« Art. 48. La società appaltatrice non potrà dar mano ai lavori, nè procedere ad alcuna espropriazione di terreni, se entro due mesi dalla data della legge di concessione non avrà versato in una delle casse delle regie finanze che le verrà indicata la somma di lire 200 mila in numerario od in effetti pubblici dello Stato al valor nominale, a titolo di cauzione per l'esatto adempimento degli obblighi che la società si assume in dipendenza della presente concessione.

« Non adempiendosi al versamento della cauzione nel citato termine, la concessione s'intenderà come non avvenuta.

« Art. 49. Questa cauzione sarà restituita sulla domanda della società appena farà constare d'aver acquistato terreni od eseguito lavori o depositato materiali per la somma di lire 500 mila.

« Art. 50. I lavori di costruzione della strada saranno incominciati non più tardi di tre mesi a datare dalla legge di concessione, quale tempo trascorso senza che la società appaltatrice li abbia intrapresi, perderà il montare della cauzione depositata di cui all'articolo 47.

« Art. 51. Qualora la società appaltatrice non abbia dato pieno esequimento alle contratte obbligazioni nel termine di due anni, di cui all'articolo primo, senza che abbia fatto risultare di legittime cause d'impedimento, sarà tenuta di pagare al Governo lire 10 mila per ogni settimana di di-

lazione ad ultimare, e ciò oltre al disposto del paragrafo terzo dell'articolo 25.

« Art. 52. Che se una tale dilazione si potrà oltre sei mesi, e la società non avrà dato le disposizioni occorrenti per ultimare i lavori entro un tal tempo, in guisa che la strada dopo il periodo di 27 mesi dalla legge di concessione non sia compiuta ed in istato d'essere messa in esercizio, giusta l'avviso dell'amministrazione superiore, il Governo potrà in tale caso far completare egli stesso i lavori in quel modo che crederà più conveniente, e la società intraprenditrice non avrà più il diritto di prender parte ai lavori, ed il Governo potrà valersi di tutto il materiale che si troverà sulla strada e nei magazzini per ultimare i lavori medesimi.

« Art. 53. Qualora per completare tali lavori si richiedano spese maggiori della somma fissata fra il Governo e la società a tenore della presente convenzione, cotale spesa potranno essere prelevate a vantaggio del Governo sul montare della cauzione di cui all'articolo 25, paragrafo terzo; e se questa non bastasse, il Governo avrà pure il diritto di disporre d'una parte o della totalità del materiale o di qualsiasi oggetto di proprietà della società intraprenditrice, che si trovasse sulla strada o nei magazzini, rimborsandosi col valore di esso di quelle maggiori spese che avesse dovuto incontrare per ultimare la strada.

« Art. 54. La società dovrà designare uno de' suoi membri per ricevere le notificazioni o le intimazioni che occorresse al Governo d'indirizzarle. Il membro designato eleggerà il domicilio a Torino. In mancanza di tale designazione od elezione del domicilio, sarà valida la intimazione che verrà fatta al segretario dell'intendenza generale di Torino.

« Art. 55. La presente convenzione non sarà definitiva nè valida che per legge. »

Qui ha fine il capitolato; ora porrò in discussione l'articolo primo di cui ho già dato lettura.

Il signor Bianchi ha facoltà di parlare, gli faccio però osservare che la discussione deve essere essenzialmente ristretta a quest'articolo.

BIANCHI P. Ho chiesto di parlare sull'articolo primo della legge, perchè si è questo il perno su cui fondasi tutto il progetto, sul quale debbo emettere il mio voto.

Questo voto mi farò a motivarlo acciò sappiano i miei committenti, sappia la nazione che io non sono insensibile alle pubbliche gravzze.

Come mai, colleghi onorevolissimi, può razionalmente il Ministero proporre nuovi debiti alla nazione, mentre le due ferrovie di Genova a Torino, e del lago Maggiore, che per errore economico commesso di farle costrurre ed esercire per conto diretto del Governo, e intorno alle quali si sta lavorando da otto anni, giacciono nella dolorosa incertezza della loro continuazione, mancando ancora pel compimento circa 70 milioni?

La ferrovia di Genova...

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Bianchi che ora la discussione è ristretta al solo articolo primo, e che perciò non è più il caso di ritornare sovra argomenti che appartengono alla discussione generale.

BIANCHI P. Intendo motivare il mio voto, addurre cioè le ragioni per cui intendo darlo negativo; ma, ove la Camera non intenda ascoltarmi, dirò allora che io non voto nè pel progetto del Ministero, nè per quello della Commissione, sintantochè non veda assicurata la ferrovia di Genova.

Voci. Parli! parli!

BIANCHI P. La ferrovia di Genova è l'arteria principale,