

sarei pertanto a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad essere cortese di dirmi se questa protesta può esercitare influenza alcuna in quel progetto che il Ministero ha presentato intorno alla convenzione tra il Governo e la società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale; se in una parola questa protesta abbia un legale fondamento.

MINISTRO PE' LAVORI PUBBLICI. Egli è bensì vero che una concessione era stata fatta dal Governo pontificio ad una compagnia per una strada ferrata da Bologna a Ferrara.

Nel capitolato di quella concessione, che data dal 1836, tra le altre cose era detto al paragrafo 31, come :

« Se nel termine di un anno, a far tempo dalla concessione, la società non ha incominciato i lavori, ella per questo solo fatto, e senza che sia bisogno di costituzione in mora e di significazione giuridica qualunque, sarà decaduta di pien diritto dalla presente concessione. »

Per questo e per molti altri motivi il Governo della Romagna, e credo in seguito anche il Governo dell'Emilia, ha creduto, fallite che furono le trattative che ebbero luogo colla società stessa, di doverla dichiarare decaduta.

Io mi sono procurato tutti gli atti riferibili a questa pratica, e dal loro esame mi risultò che esiste una quantità di ragioni quattro volte maggiore di quello che occorre per ritenere decaduta la compagnia dalla concessione Bologna-Ferrara. Ad ogni modo, per togliermi ogni scrupolo, ho voluto consultare il regio procuratore, il quale anche egli è di parere che non esista alcun dubbio sulla validità delle ragioni, perchè quella compagnia debba ritenersi decaduta.

Pertanto se la protesta, di cui parla il preopinante, si riferisce alla concessione anteriore al nuovo ordine di cose, di certo essa non ha nessun valore; se poi questa protesta vuol alludere ad una conferma di concessione posteriore, ossia ad un atto recentissimo contenuto nel giornale ufficiale di Roma del 14 giugno, la quale rimette la compagnia nel diritto di concessione della strada ferrata da Bologna a Ferrara, dal che si deduce, se non altro, che anche la Corte di Roma la riteneva decaduta, allora io credo che mi permetterete, o signori, di non prendere sul serio la cosa, e non mi occorrerà di aggiungere altre parole per provare come la protesta sia priva di fondamento.

MENICHETTI. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle spiegazioni che mi ha favorite.

FINALI. Io credo sia interesse tanto del Ministero come della Camera di sapere come stiano le cose relative a quella società, che, nella protesta distribuitaci, dice di avere la sua residenza a Bologna, che scrive in francese e che non confessa il suo titolo, che è quello di *Pio centrale*.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È quella di cui io testè parlava.

FINALI. Per la conoscenza che ho avuto degli atti del Governo delle Romagne mi consta che la società *Pio centrale* fece atti costanti di ostilità e quasi di negazione politica verso il Governo delle Romagne, di cui non rispettava gli ordini e talora villanamente trattò i più ragguardevoli personaggi del Governo stesso.

Il capo di quella società, il signor Mirès, era proprietario di due grandi giornali politici, il *Pays* ed il *Constitutionnel*; questa circostanza non fu forse senza influenza nella longanimità che il Governo credette dover usare verso la società.

Finalmente quando il Governo delle Romagne, insieme al Governo delle altre parti dell'Emilia, passò in una mano più vigorosa e ferma, che è quella dell'or ministro Farini, il ministro dei lavori pubblici delle Romagne dichiarò che la

società *Pio centrale* era decaduta da ogni diritto per la costruzione delle ferrovie delle Romagne.

È per altro un fatto che il decreto di decadenza dell'8 dicembre 1859 era stato preparato da atti precedenti di quel Governo, il quale per frustranee speranze di buoni accordi si mostrò così tollerante e lunganime verso la società.

Bisogna notare che questa società pretende le sia conservato il diritto di costruire le ferrovie delle Romagne con la garanzia dell'interesse del 6 per cento sopra una media di costo, stabilita col Governo di Roma, di 350,000 franchi, credo, per chilometro; mentre questa media fu fissata su tutta la linea da Bologna a Roma in vista del maggior costo che avrebbe portato il tronco di ferrovia da Ancona a Roma, dove le difficoltà sono immense e i prodotti prevedibili sono d'assai scarsi.

Il tronco da Ancona a Bologna, per l'opposto, nel quale è compreso lo speciale e più breve da Rimini a Bologna, importa minor spesa comparativa e darà maggior prodotto; e quindi la garanzia che si pretende in ragione di 350,000 fr. per chilometro di ferrovia è certamente enorme ed assurda.

Questo tronco, che si estenderà nella pianura di Romagna, non ha difficoltà alcuna di costruzione e di passaggi; percorrerà paesi ricchi di prodotti e di frequenti e popolate città; le società industriali faranno a gara di ottenerne la concessione senza garanzia d'interessi.

Io poi credo che questa società, avendo, dopo compiuta la annessione, accettata la concessione di una ferrovia da costruirsi nel territorio delle Romagne dal Governo di Roma, sia di diritto e di fatto decaduta da ogni concessione.

E siccome con quell'atto si è messa in flagrante opposizione col Governo, ed anzi, accettando ora una concessione dal Governo di Roma, non ha riconosciuto il nostro, credo che il Governo debba, per la propria dignità, por fine alle trattative e non riconoscere neppure l'esistenza di questa società.

BRUNET. La parte sostanziale di questa convenzione consiste, a mio avviso, nella concessione di una garanzia d'interesse del 5 per cento delle ferrovie lombarde, e di una rendita netta per ciascun chilometro delle ferrovie dell'Italia centrale.

Sebbene questa garanzia, che noi consentiamo, non sia altro che la ricognizione di una garanzia già precedentemente stipulata, tuttavia io ravviserei opportuno che in questa circostanza si avessero alcune nozioni speciali circa all'onere che può arrecare allo Stato una simile condizione. Se si trattasse di una strada non ancora eseguita, se si trattasse di una concessione affatto nuova, io converrei che non sarebbe cosa facile il farsi un'idea della rendita che se ne potrebbe ricavare, e quindi un'idea del sacrificio che, in caso di rendita insufficiente, dovrebbe sopportare lo Stato; ma riguardo a queste strade, tanto per la strada della Lombardia, come per la strada centrale, già esistono tronchi in esercizio; quindi io non dubito che il signor ministro, nell'atto che stipulava questa convenzione, si sarà procurato gli elementi indispensabili per avere un'idea esatta del sacrificio che forse farebbe il Governo assumendo questa garanzia.

Io quindi pregherei il signor ministro a dare qualche spiegazione a questo riguardo.

Siccome poi vedo che la Commissione ha proposto varie modificazioni sia alla convenzione, sia al capitolato, io pregherei il signor ministro di dare ancora uno schiarimento intorno all'articolo 25 del capitolato, al quale articolo crederei opportuna una breve aggiunta.

Mentre noi assumiamo l'onere di una garanzia d'interesse