

suo relatore quando proponga un emendamento, che tolga l'alinea introdotto dal proponente e sostituisca questo :

« Per i tronchi di strada per i quali furono fatti i precitati contratti, la società dovrà pagare una multa doppia di quella imposta agl'imprenditori nel caso di ritardo al compimento di quei lavori, ben inteso però che la multa imposta agl'imprenditori sarà devoluta alla società. »

**BONGHI.** Domando la parola per una questione di ordine.

**PRESIDENTE.** Parli.

**BONGHI.** Avendo il ministro dei lavori pubblici detto che vuol riproporre questo emendamento quando venga in discussione la proposta Bastogi, io proporrei che si passasse oltre, giacchè non si tratta di votare nulla, e la Camera è oramai abbastanza illuminata sulla differenza che passa tra le due concessioni rispetto a questo articolo.

**PRESIDENTE.** Si procede oltre.

L'articolo 10 mi sembra identico al 12 della proposta primitiva, quindi non è più il caso di arrestarci al medesimo.

**CINI.** Io non posso negare la grandissima sorpresa che io ebbi nel vedere....

**BONGHI.** Farei una questione pregiudiziale. Essendo identico quest'articolo, non entra in discussione al momento, ma quando sarà il caso di votare.

**CINI.** Solamente chiederei che sia soppresso per metà, almeno quando verrà in discussione.

**PRESIDENTE.** Al momento in cui verrà in votazione l'articolo, il deputato Cini avrà la parola per proporre la soppressione.

L'articolo 12 della proposta Bastogi mi sembra identico all'articolo 13 della proposta ministeriale.

**MICHELINI.** Ne propongo la soppressione.

**PRESIDENTE.** Siccome siamo d'accordo che ora non si fa che riscontrare le differenze tra le due proposte di concessione, così la questione sollevata dagli onorevoli Cini e Michelini viene per ora sospesa, come ho poc'anzi avvertito.

Parimenti l'articolo 13 della proposta Bastogi sembra identico al primitivo articolo 14.

Nell'articolo 15 della proposta Bastogi veggio qualche variante, se non altro, di espressioni dall'articolo 14 della proposta ministeriale.

**SUSANI.** La convenzione quale era stata stipulata col Rothschild considerava l'intera linea da Voghera a Brescia, perchè, sebbene solo in una parte di questa esistesse un diritto a prelazione, questo diritto compete a quella stessa società delle *lombardo-venete*, alla quale il concessionario intendeva di cedere la concessione.

Il conte Bastogi, dovendo aver presente il caso che la società predetta esercitasse il suo diritto di prelazione, doveva considerare la linea da Voghera per Pavia e Cremona a Brescia come distinta in due tronchi, quello da Pavia a Brescia, sul quale esiste per la società delle *lombardo-venete* il diritto di prelazione, e quello da

Pavia a Voghera, sul quale questo diritto non si può far valere.

Con ciò si adoperarono due nomi che insieme significano la stessa, stessissima cosa, così come la somma delle parti è eguale al tutto.

Questo non è dunque un cambiamento sostanziale; è differenza di parole, l'identità della cosa c'è.

**DEPRETIS, ministro pei lavori pubblici.** Qui c'è qualche differenza, e vorrei che mi fosse riservata la parola per far poi presente alla Camera le conseguenze pratiche d'ordine finanziario che nasceranno dall'essere questa concessione alla società Rothschild fatta in modo che la linea Voghera-Brescia per Pavia e Cremona sia fatta alla sola società Lombardo-Veneta, e dall'esser fatta a due persone differenti. Secondo la redazione della Commissione si prevede, come è naturale, il caso che la linea Pavia-Brescia sia data alla società Lombardo-Veneta, alla quale del resto non si può togliere perchè ha il diritto di preferenza, e che la linea da Pavia a Voghera rimanga ad altra società. Quando non abbia luogo l'unione di queste due linee, ne viene che siccome questa unione è stata fatta per questo motivo che il vantaggio che si ricavava dal transitò maggiore sperabile ed indubitabile sulla linea di Voghera debba compensare lo Stato della perdita anche indubitabile a cui per un certo tempo dovrà andar incontro per la linea Pavia-Cremona-Brescia.

La conseguenza della separazione è questa: siccome la linea Pavia-Brescia non può credersi che possa dare per un discreto numero d'anni un reddito maggiore di 16 o 17 mila lire al chilometro e che quindi vi sarà una perdita di 7 od 8 mila lire per chilometro, sarà conseguentemente una perdita annua di 7 od 8 volte 124 mila lire, il che può corrispondere ad una differenza di circa otto milioni tra una proposta e l'altra, cioè quando rimanga la concessione alla società Lombardo-Veneta, lo Stato non avrà alcun pregiudizio, perchè è evidente che il tronco di Voghera compenserà la perdita sul tronco Pavia-Brescia; quando invece fosse fatta la concessione alla società Bastogi, siccome è evidente che la società Lombardo-Veneta non mancherà (almeno tutte le probabilità sono per questa sentenza) di far uso del diritto di prelazione, verrà una perdita pecuniaria per lo Stato di alcuni milioni che dovranno aggiungersi alla sovvenzione di 20 milioni che lo Stato paga alla compagnia Bastogi, il che diminuisce sempre più la differenza che vi è tra la prima concessione e la seconda.

**ALLIEVI.** La questione cui accennava testè l'onorevole ministro è certamente grave, ed io, seguendo il suo esempio, mi riservo di fare alcune considerazioni a questo riguardo quando verrà in discussione l'articolo. (*Più forte! non si sente!*)

Però io credo che prima di seguire il sistema a cui l'onorevole ministro pareva volesse riferirsi, si dovrebbe cercare qualche temperamento che, senza pregiudizio dei diversi interessi, risolvesse questo, che è, come ripeto, uno dei punti più vitali della questione.