

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo del deputato Allievi, riservata sempre la questione della sede in cui si debba collocare.

Vogliono che lo rilegga ancora?

Voci. No! no!

TREZZI, relatore. A nome della Commissione dichiaro che, secondo il principio adottato da lei, l'adesione di questo emendamento non è possibile, dacchè non si tratta di formare un capitolato in astratto. Perciò la Commissione respinge tutti gli emendamenti, ed anche questo.

Voci. Ai voti! ai voti!

ALLIEVI. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma è impossibile lasciar passare le dichiarazioni della Commissione.

È inutile la discussione. Si mettano ai voti tutte le differenze e la Camera voti senza discutere.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'aggiunta dell'onorevole Allievi.

(È approvata.)

Sarà deciso poi il sito più opportuno, in cui la si debba collocare.

Avverto che fu soppresso l'articolo 9 della Commissione, perchè la riserva con quella proposta fu già compresa nelle parole che abbiamo aggiunte al numero 4 dell'articolo 1.

Quindi l'articolo che abbiamo inserito come 8 bis diventerà esso stesso l'articolo 9.

« Art. 10...

Prego la Camera di fare attenzione perchè qui abbiamo varie modificazioni introdotte dal conte Bastogi.

Leggo la prima parte colle modificazioni:

« Art. 10. Il concessionario, e quindi la società che sarà dal medesimo costituita, dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in virtù di contratti in corso per provviste e per esequimento di lavori relativi alle linee contemplate nella presente concessione. »

Poi era scritto nell'articolo 10 questo alinea che leggo:

« Il Governo garantisce l'esatta esecuzione dei precitati contratti, ed in ogni modo la società non sarà per quei tronchi di strada soggetta agli effetti dell'articolo 9 del capitolato. »

A questo alinea l'onorevole Bastogi ha proposto la seguente sostituzione:

« Per i tronchi di strada pei quali saranno fatti i precitati contratti, egli è ben inteso che la società non è in nessun caso soggetta all'articolo 9 del capitolato; ma la società dovrà pagare una multa doppia di quella imposta all'intraprenditore in caso di ritardo nel compimento di quei lavori, ben inteso però che la multa imposta agl'intraprenditori sarà devoluta alla società. »

Poi succede l'ultimo alinea:

« Il concessionario, e quindi per esso la società, si obbliga del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria fra Can-

dolo ed Eboli, rimanendo però la medesima in assoluta proprietà dello Stato. »

L'onorevole Guglianetti ha facoltà di parlare.

GUGLIANETTI. Io prometto di essere brevissimo, di non fare proposta, di non fare ragionamenti in merito della quistione, ma solo di sottoporla al giudizio della Camera, perchè possa risolverla con precisa cognizione di causa.

Ieri l'altro l'onorevole relatore della Commissione ci comunicò diverse modificazioni che l'onorevole Bastogi, aspirante a questa concessione, ha fatto alla sua primitiva proposta. Queste modificazioni poi sono contenute in quella complessiva proposta che ieri venne presentata e letta alla Camera.

Ora, l'onorevole relatore, nel proporre l'altro giorno le modificazioni a quest'articolo 10, si esprimeva in questo modo:

« Riguardo a quei tronchi che sono già in costruzione per effetto di contratti stipulati dal Governo, il proponente la concessione non credette di esporsi a tutte le conseguenze di una colpa che non potrebbe essere sua, e che potrebbe anche essere effetto di una tolleranza (non voglio dire che ci sia) da parte del Governo. Egli trovò ben giusto che si dovesse porre una comminatoria, dal momento che negli stessi contratti d'appalto la comminatoria esiste, e consiste in ciò che gli appaltatori debbano pagare una multa di 100 mila lire ogni mese di ritardo al compimento di questi tronchi.

« Il proponente adunque si dispose ad assoggettarsi ad una multa doppia, ma volle escludere questo vago, di cui non si saprebbero misurare le conseguenze; e perchè non sorgesse alcuna difficoltà in proposito, quantunque la cosa si presenti per sè equa, e direi più che equa, giusta, si decise a dare un corrispettivo anche a questa sua proposta, e quindi dichiarò di limitare a 20,000 lire per chilometro la guarentigia che lo Stato accorda per la strada ferrata da Brescia, Cremona, Pavia e Voghera.

« La differenza che si porta come capitale è di circa dieci milioni; questo prova come si preferisca fare un sacrificio certo al gittarsi ad un pericolo di cui non si può misurare la latitudine. »

Io ringrazio l'onorevole relatore della Commissione della sincerità, della lealtà con cui egli ha spiegato alla Camera il vero concetto, il preciso significato della proposta Bastogi.

Qui, o signori, si tratta non solo di una disposizione che si contiene in quest'articolo, ma è cumulativa col l'articolo 15.

Dalle dichiarazioni dell'onorevole relatore si rileva chiaramente che il conte Bastogi: 1° non vuole, riguardo ai tronchi già appaltati, adattarsi in modo assoluto all'osservanza dei termini accettati dai signori Rothschild e Talabot; 2° che perciò non vuole neppure esporsi alla pena portata dall'articolo 9 del capitolato in caso di ritardo, cioè di soffrire una riduzione sulla garanzia di 29,000 lire sulle strade ferrate napoletane che era pure accettato dai signori Rothschild e Talabot.