

dare al Governo, debbono avere, mi pare, il diritto di goderne perpetuamente. Sempre si dice i Governi essere cattivi industriali, e poi sempre si cerca di aumentare le industrie governative. Quando verrà che i nostri atti si conformino alle nostre parole?

Per questi motivi e principalmente per favorire le ferrovie a cavallo, spero che quindi innanzi le concessioni saranno perpetue.

**SELLA.** Ho domandato semplicemente la parola sull'articolo 11, ma siccome veggio che ora si è fatta dall'onorevole Michellini una discussione che mi pare generalissima, mi riserverò di parlare nella discussione generale degli articoli.

**ROBECCHI GIUSEPPE.** Io non mi oppongo all'approvazione di questa legge, anzi mi pare che sia utilissimo il promuovere alacramente ogni mezzo di comunicazione. Queste ferrovie a cavalli sono come il naturale prolungamento e diramazione delle ferrovie a vapore, poichè là dove non può arrivare la locomotiva, arriva la strada ipposidira. Solamente mi parve sconveniente che rimanesse dubbia nella legge una clausola così importante, vale a dire se l'area stradale debba essere acquistata dalla società, ovvero se debba essere ceduta gratuitamente dal Governo. Mi pareva che questa fosse una condizione essenziale della concessione, la quale dovesse essere definita per legge e non lasciata all'arbitrio del potere esecutivo.

Io prego l'onorevole relatore e il signor ministro di riflettere bene alle prime parole del secondo alinea dell'articolo 14, il quale dice:

« Rimane inoltre fatta facoltà alla società di occupare ed armare, previa sempre l'approvazione superiore, parte delle strade nazionali e comunali. »

Da esse si deduce che tale questione, che è una delle più vitali del contratto, non è definita per legge. È fatta facoltà al potere esecutivo di cedere in avvenire gratuitamente la sede stradale alla società, il che a mio parere accorda un privilegio troppo forte alla società stessa, senza parlare degli inconvenienti che potrebbero nascere per il carreggio ordinario.

Ripeto quindi che mi pareva opportuno che le condizioni essenziali della concessione fossero più precisamente definite. Del resto dal momento che il ministro dichiara che la strada nazionale non sarà occupata che per lo spazio di tre chilometri, io mi acquieto e non faccio alcuna proposta formale.

**TORRIGIANI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli.

**TORRIGIANI.** Poichè l'onorevole Sella ha avvertita la Camera che la discussione intorno a questo progetto di legge si è fatta generalissima, io mi permetto di domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici notizie di una concessione, fatta precisamente al signor Luè sullo scorcio del 1859 dal dittatore Farini nella Emilia, di tre tronchi di strade ferrate a cavalli, o, come le chiamano, *ipposidire*; uno di questi tronchi era sul Piacentino, uno sul Modenese e l'altro nel Parmigiano. Io domando se questa concessione col relativo

capitolato sussista tuttavia, e se il signor Luè sia disposto ancora a dare esecuzione a quei patti.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò all'onorevole preopinante che il signor Luè ottenne dal dittatore Farini una concessione per una ferrovia a cavalli, secondo il sistema appunto che si tratta ora d'introdurre a Rivarolo, credo tra Fiorenzuola e Cremona...

**TORRIGIANI.** Questo è uno dei tre tronchi.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Finora il signor Luè non ha adempiuto ai suoi obblighi: ha ottenuto varie proroghe per parte del Governo; ora ne ha chiesta anche un'altra fino a che fosse fatto l'esperimento della strada di Rivarolo. Ma il Governo non ha creduto di prorogare così indefinitamente la concessione che gli si era fatta ed ha dichiarato che il Luè s'intendeva scaduto dalla medesima. Toccherà poi a lui il fare una nuova domanda, proporre nuove condizioni al Governo, il quale le esaminerà, e vedrà se sarà il caso di fare la concessione. Ma intanto egli è scaduto dai suoi diritti, perchè egli metteva per condizione di aspettare l'esito dell'esperimento della strada di Rivarolo.

**TORRIGIANI.** Ringrazio il signor ministro di queste spiegazioni.

**PRESIDENTE.** Nessuno più chiedendo la parola, interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale e passare a quella degli articoli.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. È approvata a favore della Società anonima della strada ferrata centrale del Canavese la concessione per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia a cavalli, sistema Luè, tra Settimo Torinese in diramazione della strada ferrata *Vittorio Emanuele* e Rivarolo Canavese. »

Il deputato Sella ha la parola.

**SELLA.** Osserverò che nell'articolo 11 del capitolato si trova un alinea così concepito: « La tariffa per il trasporto dei viaggiatori non potrà eccedere per chilometro e per classe quella stabilita per le strade ferrate dello Stato, e le tariffe delle merci saranno precisamente uguali alle corrispondenti per le suddette ferrovie. »

Su questa seconda parte dell'alinea avrei ad osservare che, ove la Società stimasse di diminuire le sue tariffe al disotto di ciò che è stabilito per le strade ferrate del Governo, a parer mio, sarebbe strano che non lo potesse fare, perchè le fu vietato.

Veggio bene che la relazione ha notato questo inconveniente che io venni accennando, ma pure essa non propone modificazioni, « al quale proposito ogni equivoco deve essere rimosso. Deve restare inteso, che ove alla società piacesse di trasportare anche le merci, come le persone, a qualunque minimo prezzo, si il possa fare a suo rischio e pericolo. Che se la Commissione si astenne dal modificare in questo senso il testo dell'articolo, per non cagionare al cominciamento dei lavori un ritardo che sarebbe troppo pernicioso, in-