

queste modificazioni per alcune all'unanimità, per altre a maggioranza di voti, come dirò in seguito nella discussione.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Cosicchè posso continuare nella mia esposizione?

VALERIO, relatore. Sì! sì!

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. L'articolo 5 rimarrebbe tal qual è.

L'articolo 6 direbbe:

« Per tutte le linee che la società delle strade ferrate romane sarà per esercitare nel territorio del regno d'Italia, essa è autorizzata a percepire le tasse di trasporto in base alle tariffe di massima ammesse per le strade ferrate dell'Italia centrale colla legge 8 luglio 1860.

« La società ed il Governo, per ulteriori accordi e nei limiti delle tariffe suddette, formeranno le tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano fra di loro »

Così redatto, l'articolo resta conforme a quello già approvato dalla Camera per la concessione della strada ferrata da Napoli al mare Adriatico.

Un'ultima alinea di questo stesso articolo disporrebbe:

« Sono abrogate tutte le clausole contrattuali inserite nelle varie concessioni fatte alla società, contrarie alle predette disposizioni. »

L'art. 7 rimarrebbe tale quale è scritto.

Sarebbe aggiunto un articolo 8 nei seguenti termini:

« Le opere e le provviste contemplate al n° 2 dell'articolo precedente dovranno essere eseguite nel termine che verrà statuito dal ministro dei lavori pubblici, intesa la società, al seguito del progetto e della perizia che la società stessa dovrà presentare entro un anno dalla data dell'approvazione della presente legge.

« Le spese che a tal uopo saranno incontrate dalla società, nei limiti della perizia, come sopra approvata dal ministro, verranno rimborsate dal Governo entro nove anni, » cioè un anno dopo lo spirare del contratto d'esercizio per la strada da Canello per Sarno a Sanseverino.

L'art. 8 rimarrebbe tal quale e diventa 9, e l'articolo 9 diventa 10.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

La parola è al deputato Cadolini.

CADOLINI. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Spetta allora al deputato Allievi.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. La parola, in tal caso, è al deputato Susani.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. C'era anche il deputato Briganti-Bellini che si era fatto iscrivere; ma mi avvertì che, se nessuno domandava la parola, lo ritenessi come non iscritto.

Si passerà quindi alla discussione degli articoli.

DEPRETIS. Faccio osservare alla Camera che siamo in piccolissimo numero, e mi pare che, senza chiudere la discussione generale, si dovrebbe riservare la parola agli oratori iscritti, se mai ancora si presentassero.

PRESIDENTE. Le dirò; il deputato Cadolini ha rinunziato; il deputato Susani ha detto che, se gli altri rinunziavano, egli non intendeva parlare, e credo che la stessa dichiarazione sia stata fatta dal deputato Allievi.

D'altra parte tutti sapevano che alle 7, mettiamo pur anche alle 8, questo era il primo progetto che si metteva all'ordine del giorno.

Mi pare quindi che quelli che sono iscritti avrebbero dovuto avere la compiacenza di trovarsi presenti.

FIorenzi. Domando la parola per dire qualche cosa sulla discussione generale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FIorenzi. Il contratto fatto oggi colla società concessionaria delle strade ferrate romane ha per iscopo principale di accelerare l'esecuzione del tronco da Bologna ad Ancona.

A questo scopo, fin dall'ottobre 1860, il precedente ministro, onorevole deputato Jacini, aveva stabilito una convenzione per la quale concedendo la costruzione della strada da Ravenna a Castel Bolognese, faceva sì che la società concessionaria si obbligasse ad eseguire entro il 1861 il tronco da Bologna ad Ancona. In compenso di questo patto, la società riceveva 500,000 lire all'anno per 99 anni.

Il contratto che oggi stiamo discutendo, oltre alla concessione della strada da Ravenna a Bologna, ha unito un'altra concessione della strada ferrata da Napoli a Ceprano.

Con questo nuovo contratto le condizioni della società si sono anche ulteriormente migliorate, e quindi sembrerebbe che fosse opportuno l'imporre una qualche ulteriore condizione la quale fosse utile allo Stato, per la diminuzione della differenza tra il prodotto e l'interesse garantito, e per le migliori condizioni strategiche in cui sarebbe la strada, e fosse utile eziandio per il miglior servizio delle popolazioni.

È da sapersi che quando fu decretata la costruzione di una strada ferrata da Roma a Bologna si stabilì che la linea dovesse passare per Foligno, e seguire la valle del Potenza. C'era un motivo potentissimo per stabilire questo andamento, giacchè le Marche hanno la loro maggiore popolazione ed i loro maggiori prodotti nelle cinque valli di Senna, Chienti, Potenza, Musone ed Esino.

La valle di Potenza è in mezzo a queste cinque valli, e quindi è quella alla quale concorrono più facilmente tutti i prodotti e tutta la popolazione della Marca; per questo, mentre avrebbe servito meglio alle popolazioni, sarebbe stata nello stesso tempo di maggior utile al Governo, perchè, raccogliendo molti prodotti e molti passeggeri, la strada avrebbe più facilmente raggiunto quell'interesse che si guarentiva.

Oltre a questo, era da osservarsi che, specialmente al giorno in cui tutta l'Italia ormai è riunita in un solo regno italiano, nel caso, che speriamo non si verificherà mai, una armata stata battuta fosse costretta a difendersi, appoggiando la destra ad Ancona e la sinistra all'Apennino, lungo le creste che separano l'Esino dal Musone, la strada si troverebbe sulla fronte dell'esercito; in questa condizione la strada potrebbe essere facilmente occupata dal nemico, e l'armata italiana non potrebbe più riceverne soccorsi e servirsene a facilitare i suoi movimenti.

Al contrario, se la strada passasse per Potenza, questi inconvenienti non si verificherebbero, giacchè, essendo essa al coperto dal nemico, si potrebbero fare tutti i trasporti di truppe e di materiali che occorressero.

Oltre a ciò la strada che si costruisce per l'Esino, la quale sbocca alla foce di questo fiume e poi costeggia il mare fino ad Ancona, sarebbe facilmente battuta da una flotta che attaccasse Ancona, quindi sarebbero impediti i soccorsi di materiale, di carbon fossile, od altro che abbisognassero per la fortezza, e che facessero discendere da Genova e dalla Toscana. Sembra dunque che strategicamente la strada che passa per Potenza sia più opportuna che l'altra dell'Esino.

Oltre ciò è da considerare che anche per la società concessionaria quella strada non presenta utile di sorta, come