

di sostituire la redazione ministeriale. La Commission e accetta?

BONGHI, relatore. La Commissione accetta la modificazione proposta dall'onorevole Villa-Pernice.

PRESIDENTE. Il Ministero l'accetta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'accetta. Era il progetto ministeriale, per cui la modificazione proposta dall'onorevole Villa-Pernice non è che un ritornare al concetto del Ministero. La sua proposta era quella del Governo.

PRESIDENTE. Adunque la seconda parte dell'articolo 21 sarà così concepita:

« Ad accordare alla società anonima Briantèa, concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio, la somma di lire 400,000 a titolo di sussidio per le spese di costruzione.

« La predetta somma verrà iscritta in apposito capitolo del bilancio passivo dei lavori pubblici per lo esercizio 1871, e sarà pagata ad opera ultimata ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all'esercizio entro un anno dalla data della promulgazione della presente legge. »

La pongo ai voti.

(È approvata.)

« III. A stipulare per la concessione della linea Cremona-Mantova, già autorizzata coll'articolo 6, lettera d, della legge 14 maggio 1865, n° 2279, che la garanzia accordata di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000 sia estesa anche al tratto interposto tra il già confine mantovano e Mantova. »

La pongo ai voti.

(È approvata.)

« IV. A concedere alla società delle Meridionali per la costruzione delle linee di Pescara-Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso, sino a un punto di congiunzione colla linea di Foggia-Benevento-Napoli e della continuazione da Maglie ad Otranto, delle quali essa società è concessionaria in forza delle leggi 21 agosto 1862, n° 763, e 14 maggio 1865, n° 2279, nuovi termini, i quali, a contare dal giorno in cui sarà pubblicata la presente legge, non potranno estendersi per un tempo maggiore di quello che alla costruzione dei singoli tronchi era assegnato nella convenzione approvata colla suddetta legge 14 maggio 1865, n° 2279, i cui effetti rimangono tuttavia in pieno vigore anche relativamente alle multe in cui la società delle strade ferrate meridionali sia incorrea e sarà per incorrere prima che le siano stati dal Governo assegnati i nuovi termini in forza della facoltà di sopra concessa. »

L'onorevole Angeloni ha facoltà di parlare sopra questo numero IV dell'articolo 21.

ANGELONI. Signori, io non verrò qui a svolgere tutta l'ampia materia che l'articolo ora sottoposto alla nostra discussione ci presenta, tanto più che già alcuni degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto hanno pur trattato delle principali questioni relative all'ar-

gomento che trattiamo. Io potrò quindi essere il più possibilmente breve; sicchè con questa promessa io spero che la Camera mi accorderà quella benevola attenzione, che altrimenti le mie parole non potrebbero ottenere nella fretta che si ha di por termine alla presente discussione.

Io restringo pertanto le mie considerazioni a due punti principali:

1° A talune concessioni stabilite colla legge del 14 maggio 1865;

2° Alle provvidenze che credo necessarie di prendere in ordine a talune ferrovie, le quali, quantunque non concesse per legge, tuttavia non hanno una minore importanza.

Colla legge 14 maggio 1865 fu concessa alla società italiana delle Meridionali la costruzione e l'esercizio di varie linee, specialmente di quella da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, con un tronco da Popoli a Solmona, e da Termoli a Campobasso fino all'incontro della ferrovia Napoli-Foggia.

In essa vennero stabilite alcune condizioni, di cui ricorderò le principali: termine della costruzione di anni 8 e più per la prima linea, e di anni 5 per la seconda; penalità di 2 mila lire al chilometro, qualora la società non le compiesse nel termine stabilito; garanzia di 20 a 22 mila lire il chilometro.

Passarono più anni, e la società non cominciò tampoco ad adempiere i suoi obblighi; anzi, non ostante le numerose squadre d'ingegneri che spediva sui luoghi, non terminava neppure gli studi delle principali sezioni delle linee concesse. Allora il paese cominciò a mormorare ed a credere che il Governo stesso non volesse darsi pensiero di soddisfare i suoi legittimi bisogni. E questa opinione divenne poi convincimento quando si videro le due convenzioni del 14 e 21 ottobre 1868, colla prima delle quali si concedeva alla società delle Meridionali lo scioglimento dall'obbligo della costruzione delle linee ora accennate, col rilascio di 2 mila lire al chilometro per le linee a lei già concesse, e colla seconda si dava facoltà alla società Vitali e Francia di studiare queste due linee con un determinato compenso, ed oltre a ciò le si dava la concessione eventuale di costruirle.

Io non voglio trattenere la Camera a dimostrare i danni gravissimi che sarebbero avvenuti al paese, se queste convenzioni fossero state eseguite.

La relazione della nostra Giunta notomizza questi danni troppo bene, ed io non saprei meglio additarli alla Camera. Senonchè, siccome taluni oratori che mi hanno preceduto, specialmente gli onorevoli Sormani-Morette e l'onorevole Gabelli, hanno espresso dei concetti che potrebbero metterli in dubbio, e poichè gioverebbe pure alla Camera di persuadersi maggiormente dei grandi vantaggi che verrebbero al paese dalla costruzione di quelle linee, io mi permetterò di guardare la questione sotto un altro punto di vista.