

cizio delle ferrovie calabro-sicule, e quella di riammissione nell'esercito del generale Giuseppe Sirtori.

Una voce a destra. Domando che si discuta prima la legge di riammissione del generale Sirtori.

PRESIDENTE. No, non fa bisogno.

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER UNA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE MERIDIONALI.

PRESIDENTE. Metterò in discussione il progetto di legge per la convenzione colla società delle ferrovie meridionali per l'esercizio delle ferrovie calabro-sicule.

L'onorevole ministro per i lavori pubblici accetta queste modificazioni?

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Le accetto.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, si passerà alla discussione degli articoli.

ERCOLE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole.

ERCOLE. Ho domandato la parola unicamente per fare un'osservazione.

Nel Comitato, allorchè venne discussa questa convenzione, io ho fatta una raccomandazione. L'onorevole relatore a pagina 12, n° XVI, non fa cenno della mia proposta stata adottata dal Comitato.

BOSELLI, relatore. Domando la parola.

ERCOLE. Il mio pensiero nel domandare la parola, non è già di far rilevar questa dimenticanza, ma unicamente per dichiarare che non ho inteso di dire tal cosa, perchè sapevo che la legge sui lavori pubblici aveva già provveduto cogli articoli 360, 361. La raccomandazione che io facevo e che, come dissi, venne accettata dal Comitato, non alludeva a questo; essa era concepita nei seguenti termini: « se, per effetto di questa convenzione, i precedenti contraenti si credessero lesi e facessero valere le loro ragioni, e queste venissero per avventura accolte dai tribunali, la società delle ferrovie meridionali dovesse concorrere col Governo medesimo, in proporzione degli utili, al pagamento di ogni danno. »

Ora, per dichiarazioni fatte, tanto dal ministro quanto dall'onorevole relatore, risulterebbe che i precedenti appaltatori e costruttori non potranno mai far valere diritti di sorta, e che in ogni caso i tribunali non li ascolterebbero.

BOSELLI, relatore. Non ho mai detto questo.

ERCOLE. Almeno ho sentito dir così, che, essendo finita la primitiva concessione, gli appaltatori non avevano diritti da far valere. Se è così, tanto meglio; ma io ho creduto di presentare in Comitato, ed il Comitato ha ammesso, una mia *raccomandazione* nel senso sopradetto, perchè mi sono fatto il concetto che questa

convenzione era una specie di *regia cointeressata*, e quindi applicabile il principio *cui lucrum, ei et incommodum*; perciocchè, se per effetto di questa convenzione, gli appaltatori antichi per avventura facessero valere ragioni di danni sofferti davanti ai tribunali, e queste venissero accolte, la società delle ferrovie meridionali avesse a concorrere col Governo al pagamento di questi danni in proporzione dei guadagni.

Io non intendo di far valere ragioni di chicchessia; mi credo solo in dovere di protestare contro le parole che trovo a pagina 12 della relazione; e mi limito unicamente ad una protesta, perchè non voglio che si dica che io ho detta una cosa per un'altra, riferendosi ad altro ordine di idee la suddetta mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli...

GABELLI. Le condizioni della Camera sono tali che un'ampia discussione è assolutamente impossibile; io mi limito quindi a fare alcune osservazioni.

Riconosco ragionevole la massima di affidare l'esercizio delle ferrovie calabro-sicule alla società delle meridionali e tanto più la trovo ragionevole inquantochè è il primo passo verso la costituzione di quelle due società l'una per l'alta Italia e l'altra per la bassa Italia che credo debba essere base del nostro ordinamento ferroviario.

Dichiaro tuttavia che non trovo approvabile la base della legge: che sieno cioè rimborsate le spese effettive, dichiaro che trovo erronei i calcoli per i quali viene dimostrato il contratto colle meridionali vantaggioso in confronto al contratto antecedente; dichiaro che trovo impossibile con questo contratto colle meridionali ogni controlleria per parte dello Stato, impossibile anche di istituire i calcoli esatti di spesa, mancando le determinazioni di quali spese siano comprese nelle compensabili a ragione di lunghezza chilometrica e quali di traffico o, con altra parola ma identico senza di treno-chilometro; dichiaro finalmente che sarebbe stato necessario di determinare il rapporto in cui deve dividersi il materiale mobile sulla parte sicula e sulla parte calabra della rete. Mi spiego un po' su quest'ultimo punto.

La società delle meridionali, potendo adoperare il materiale delle proprie linee promiscuamente colle calabresi, avrà interesse a mantenere il materiale in maggior abbondanza sulla ferrovia calabra che sulla sicula, mentre dovrebbe farsi il contrario, poichè le linee calabre danno un prodotto di 1600 lire al chilometro, mentre la rete siciliana dà un prodotto di 7000 ad 8000 lire al chilometro.

Fatte queste dichiarazioni intorno ai difetti che trovo nella legge, abbandono la parola.

BOSELLI, relatore. Io comprendo che il desiderio della Camera è di non procedere lungamente in questa discussione; quindi rinunzio a rispondere alle osservazioni dell'onorevole Gabelli, perchè domandereb-