

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 NOVEMBRE 1878

Il concessionario: firmato ingegnere Clemente Maraini.

Sottoscritti: A. Vitali, testimonio — Ippolito Dolce, testimonio — A. Verardi, capo sezione.

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

**LUGLI.** L'onorevole Commissione generale del bilancio nel riferire intorno a questo progetto di legge, chiude la sua relazione dicendo che, coll'approvazione che propone del progetto, non si deve intendere di creare nessun precedente per lo svincolo di cauzione in casi analoghi.

Non ostante questa clausola restrittiva della Commissione del bilancio, una volta che la Camera dia il suo voto adesivo a questo progetto di legge, rimarrà il fatto che la Camera in questo caso ha acconsentito allo svincolo di una cauzione per un contratto che non ha avuto effetto.

Io dichiaro che, avuto riguardo alle considerazioni speciali, dalle quali l'onorevole ministro dei lavori pubblici fu indotto a suggerire la rescissione di questo contratto, io darò il mio voto favorevole; per altro siccome dalla rescissione di questo contratto potrebbero risentirsi lesi gli interessi dei terzi compromessi dal progetto che mirava ad attuare alcune linee ferroviarie d'importanza specialmente locale, così, io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se per avventura a lui sieno pervenute delle opposizioni per parte specialmente dei corpi morali che potessero essere interessati all'esecuzione di queste linee.

Se ciò non fosse, credo che la Camera, tenuto conto delle ragioni svolte ampiamente nella relazione ministeriale, vorrà dare il suo voto adesivo a questo progetto di legge, approvando la restituzione della cauzione all'ingegnere Maraini.

**CAVALLETTO.** Io non intendo fare alcuna opposizione al progetto di legge che ci è proposto, ma colgo questa occasione per domandare all'onorevole ministro se può darci notizia di un'altra concessione, che io credo di fatto caduta, cioè della concessione della ferrovia Parma-Casalmaggiore-Brescia-Iseo; e se la cauzione fu depositata e come e quando si debba confiscare, oppure svincolare.

**BACCARINI, ministro per i lavori pubblici.** L'ingegnere Maraini, che divenne concessionario delle due linee di strada ferrata a sistema ridotto tra Tremezzina e Porlezza e Luino e Fornasette colla legge del 1874, chiedeva il 13 febbraio di quest'anno la rescissione della concessione, basando la sua domanda sul cambiamento delle condizioni che dapprima lo avevano indotto più particolarmente a chiedere la concessione medesima. I fatti, a cui alludeva, erano quelli che riguardano il differimento a tempo indefinito della costruzione delle strade di accesso al

Gottardo e più specialmente di quella di Monte Ceneri.

I due tronchi di linea Tremezzina-Porlezza e Luino-Fornasette per un verso allacciavano i tre laghi alpini di Como, di Lugano e del lago Maggiore e per l'altro erano una specie di collegamento delle due linee di accesso al Gottardo, una che va lungo la riva sinistra del lago Maggiore per Luino, e l'altra che va per il Monte Ceneri a Bellinzona. La convenzione di Lucerna dell'anno scorso, fra i tre Stati interessati all'opera del Gottardo, stabilì infatti di rimandare a tempo indefinito la costruzione della linea del Ceneri, e non è a dubitarsi punto che vi sia un argomento, se non assoluto, certo degno di essere preso in considerazione, nelle mutate circostanze, rispetto a quelle in cui era venuta la prima domanda di concessione.

Queste stesse considerazioni furono esposte dal richiedente al Governo del Canton Ticino, il quale nel suo territorio aveva data una concessione, perchè la linea da Luino a Fornasette percorresse ancora un tratto del territorio svizzero. Il Governo svizzero ha trovate giuste le considerazioni su cui si basava la domanda di rescissione della concessione, e l'ha infatti sciolta. Ora, il mantenere ferma la concessione data nel nostro territorio condurrebbe unicamente a far costruire una linea che non avrebbe più nessuna prosecuzione.

Preso in considerazione quest'argomento principale della domanda del concessionario, il mio predecessore, sotto la data del 19 febbraio, interpellava il Consiglio delle strade ferrate, il quale, sulla considerazione medesima, trovò che, se non era di assoluta giustizia, era certamente di grande equità che, mutate le condizioni, fosse risolta la concessione.

Non ostante questo voto del Consiglio delle strade ferrate, il mio predecessore egualmente interpellò nel mese di marzo il Consiglio di Stato, il quale fu anch'esso di avviso eguale a quello del Consiglio delle strade ferrate, solamente opinando che non fosse nella facoltà del potere esecutivo il dar luogo allo svincolo della cauzione, ma che fosse per ciò necessaria la presentazione di un progetto di legge.

A questo stadio io ho trovato la questione quando ho avuto l'onore di assumere l'amministrazione dei lavori pubblici, e per la verità concorrendo anch'io negli stessi giudizi...

*Una voce a destra.* Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** e del Consiglio delle strade ferrate e del Consiglio di Stato, mi tenni in dovere di presentare il progetto di legge, perchè fosse risolta questa concessione, anche per