TORNATA DEL 16 MAGGIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO CARLO CADORNA.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sui progetti di legge per modificazione ai diritti di gabella e per la costruzione di prismate alle fortificazioni di Alessandria — Seguito della discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia dal Varo al confine di Modena — Risposte del ministro dei lavori pubblici alle obbiezioni di alcuni deputati — Approvazione di modificazioni agli articoli* 11, 2 *e* 7 *del capitolato — Repliche del deputato Della Motta — Emendamenti dei deputati Cossato, Ara e Valerio all'articolo* 100 *del capitolato, relativi alla garanzia del Governo in caso di guerra, appoggiati dai deputati Ricardi C. e Michelini G. B., e oppugnati dai deputati Biancheri, Casaretto, Zirio, Sineo, Arrigo, e dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze — Approvazione di un'aggiunta sottoemendata dal ministro delle finanze — Emendamento del deputato Valerio all'articolo* 80, *accettato — Opposizioni del deputato Valerio all'emendamento della Giunta all'articolo* 19 *— Osservazioni dei deputati Laurenti-Roubaudi, relatore, Ricardi C. e del ministro dei lavori pubblici — Si approva il sistema della Giunta — Approvazione dell'intiero articolo* 1 (*col capitolato*), *degli articoli* 2, 3 *e* 4 *del progetto di legge.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

LOUARAZ, *segretario*, espone il seguente sunto di petizioni:

6358. L'amministrazione della società concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo, ravvisandosi pregiudicata dalla concessione del tronco da Savona a Torino, invita la Camera a sospendere per ora ogni deliberazione in proposito, ed ove in massima venisse ammessa l'apertura d'una nuova strada ferrata al mare, chiede venga il programma coordinato in modo che la società prementovata possa concorrere alla sua costruzione.

6359. 25 proprietari di terreni vinicoli nel comune di Pra;

6360. 8 proprietari di terreni vinicoli nel comune di Mele;

6361. 38 proprietari di terreni vinicoli nel comune di Voltri rappresentano che da 6 anni, in seguito della crittogama, è reso nullo il prodotto delle loro terre, per cui ravviserebbero equo che venisse loro abbuonata una parte della tassa prediale pagata nei predetti scorsi anni, si rivolgono alla Camera perchè promuova una disposizione in proposito.

6362. Il sindaco e consiglieri delegati del comune di Borghetto Santo Spirito, provincia d'Albenga, chiedono che nel progetto di ferrovia dal Varo alla Parmignola sia stabilita una stazione in quel comune.

6363. 22 giornalisti della capitale e delle provincie si rivolgono alla Camera con distinte petizioni, e, premessi alcuni riflessi per dimostrare la convenienza ed il generale desiderio che la festa dello Statuto sia protratta, chiedono che con un articolo di legge addizionale venga la medesima per la capitale fissata all'ultima domenica di maggio, e per le provincie alla prima di giugno.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Brunet fa omaggio alla Camera di uno *Studio di massima*, da lui fatto eseguire, *di una linea diretta da Cuneo al Varo.*

Sarà deposto nella biblioteca.

Il deputato Astengo fa omaggio alla Camera di 180 esemplari di uno stampato intitolato: *Alcune cifre officiali indicanti l'importanza commerciale di vari porti della riviera ligure occidentale.*

Il signor Raffaele Rubattino fa omaggio alla Camera di 200 copie di un suo opuscolo che ha per titolo: *Risposte alle riflessioni del signor Carlo Pietroni sulla compagnia transatlantica.*

L'ex-deputato Bruschetti fa pure omaggio alla Camera di 15 esemplari di un suo scritto *Sul telegrafo elettrico del Mediterraneo.*

Tutti questi esemplari saranno distribuiti ai signori deputati.

Il deputato Ghiglini ha la parola sul sunto delle petizioni.

GHIGLINI. Fra le petizioni di cui fu letto un sunto ve ne sono tre aventi i numeri 6359, 6360 e 6361, le quali furono mandate alla Camera da molti proprietari dei comuni di Pra, Mele e Voltri. In queste petizioni vengono esposti i danni gravissimi che i proprietari di vigneti ebbero a soffrire dal 1851 in poi, ed è chiesto un

provvedimento che a me sembra di tutta necessità. Prego perciò la Camera a voler acconsentire che la relazione su queste petizioni sia dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Il deputato Saracco ha la parola.

SARACCO. Colla petizione n° 6363 ventidue cittadini, direttori di giornali della capitale e delle provincie, si rivolgono alla Camera affinchè voglia con un articolo addizionale di legge dichiarare che in avvenire la festa dello Statuto sia fissata, per la capitale all'ultima domenica di maggio, e per le provincie alla prima di giugno.

Lo scopo al quale tendono i ricorrenti è necessariamente quello di ottenere un provvedimento legislativo, mercè il quale la ricorrenza di un giorno così solenne possa essere festeggiata in Torino e nelle provincie col maggior concorso. Siccome credo che ognuno vorrà associarsi a questo patriottico intendimento, io spero che la Camera non avrà difficoltà che questa petizione sia riferita d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

Il deputato Brignone ha la parola per presentare una relazione.

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: MODIFICAZIONE AI DIRITTI DI GABELLA; COSTRUZIONE DI PRISMATE ALLE FORTIFICAZIONI DI ALESSANDRIA.

BRIGNONE, *relatore.* Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge presentato dal signor ministro delle finanze per portare alcune modificazioni alla legge sulle gabelle. (*Movimento*) (Vedi vol. *Documenti*, pag. 891.)

PRESIDENTE. Il deputato Cadorna Raffaele ha la parola parimente per presentare una relazione.

CADORNA R., *relatore.* Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per la costruzione di prismate alle fortificazioni di Alessandria contro le piene del Tanaro. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1082.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA FERROVIA DAL VARO AL CONFINE MODENESE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la concessione di una strada ferrata dal Varo al confine modenese.

La Camera ha votato nella seduta di ieri l'articolo primo, meno le parole: « in base del programma-capitolato che va unito a questa legge. » Ora rimane aperta la discussione sul capitolato.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Per provare alla Camera che le disposizioni del capitolato guarentiscono in ogni parte quanto è possibile l'amministrazione, ricorderò che ieri l'onorevole conte Della Motta ha fatto un appunto al quale risposi, ma sul quale egli ha insistito, ed è che le disposizioni da noi date per sorvegliare la condotta e l'amministrazione della società finchè il prodotto lordo della linea non giungeva a toccare le 25,000 lire erano soddisfacenti, ma che quando questo prodotto lordo oltrepassava il detto limite, noi abbandonavamo senza sufficiente sorveglianza all'amministrazione della società la gestione della linea. Egli diceva: come farete ad assicurarvi se sia venuto o no il momento in cui, a termini delle disposizioni del capitolato, l'erario pubblico debba cessare dal sottostare alla garanzia e quello in cui debba entrare a compartecipazione degli utili? Come farete ad assicurarvi in caso di riscatto dell'entità del prodotto?

Io dissi all'onorevole Della Motta che leggesse tutto il capitolato e troverebbe che si è a ciò provveduto. Egli insistette di nuovo dicendo che l'articolo 67 da lui citato non conteneva che una dichiarazione che la sorveglianza si sarebbe continuata per quanto riguarda la sicurezza pubblica e il conveniente servizio al bisogno delle popolazioni. Non valse che io soggiungessi esservi altre disposizioni, poichè non poteva indicarle stante che sventuratamente non ci vedo e non sapeva trovare l'articolo apposito. Ora avendo trovato tale articolo, ove è previsto ciò che si deve fare nei casi suaccennati, io non ho che a pregare qualcuno che lo legga; desso è l'articolo 135.

(*Il presidente dà lettura dell'articolo* 135 *del progetto.*)

« Allo scopo che, verificandosi i casi previsti dagli articoli 64, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 83, 84, 85, 104 e 121, si possano adempiere le disposizioni negli articoli medesimi contenute, il Governo si riserva la facoltà di far ispezionare i registri della contabilità della compagnia, onde riconoscere gli introiti e le spese della gestione sociale. »

Tutti gli articoli citati sono quelli appunto che riguardano il caso in cui il prodotto brutto arriverà alle lire 25,000; quello in cui gli introiti siano tali che eccedano l'interesse al di là del quale il Governo ha compartecipazione, e quelli in cui vuolsi sopravvegliare acchè la società, nella sua gestione economica, proceda in modo da guarentire sempre più che quel prodotto brutto oltre il quale non si ha più il peso della garanzia, e quel prodotto netto oltre al quale il Governo partecipa si verifichino il più presto possibile, tutte queste disposizioni, dico, sono quelle a cui si riferiscono i citati articoli, per conseguire l'adempimento dei quali il Governo si è riservata la facoltà di far ispezionare i registri.

Io spero che l'onorevole Della Motta sarà soddisfatto.

DELLA MOTTA. Domando la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Aggiungerò ancora una parola rispetto all'altro dubbio in cui parve che egli insistesse, cioè sulla congiunzione incerta colla linea di Francia. Egli ha fatto il paragone con quella che si è stabilita a Culoz.

Io lo prego di osservare che la questione è assoluta-

mente diversa; la congiunzione di Culoz fu fatta d'accordo col Governo francese, a malgrado che noi proponessimo prima quella al di là del monte dell'Epine a Saint-Genix d'Aoste; ma in quel caso si trattava di due linee assolutamente diverse, una che tendeva direttamente a Parigi, l'altra invece che tendeva direttamente a Lione. La questione era su queste due linee; ma qui non c'è differenza di linea; il Governo francese concede la strada da Tolone al Varo verso Nizza, e noi facciamo la concessione di una linea che da Nizza, passando il Varo, va a Tolone; non c'è dunque più dubbio sulla sicurezza della congiunzione, e l'unica questione che vi può essere si è di fare il ponte un centinaio di metri più a monte o un centinaio di metri più a valle. Dunque anche su questo punto io spero che l'onorevole Della Motta sarà soddisfatto.

Prenderò poi ad esame e scioglierò anche un altro dubbio che mi pare sorgesse al deputato Valerio sopra il tracciato della linea. Egli dubitava che l'indicazione di questo tracciato non fosse abbastanza positiva e sicura per fare che gli abitanti della riviera, cioè quelli che si trovano nelle parti più popolose vicine al mare, avessero la linea che passasse pei loro centri di popolazione. Ma io lo prego di leggere l'articolo 11 del capitolato, il quale mi pare che determini così chiaramente, così esplicitamente che la linea deve essere condotta appunto lungo la parte più bella e popolata della riviera da non lasciare alcuna incertezza.

Un altro dubbio si deduceva dall'essersi detto che questa linea toccherà Recco *o* Camogli, toccherà Rapallo *o* Santa Margherita. Quando pure ciò potesse far nascere un dubbio su quelle due località, certamente non si potrebbe dire per questo che si è lasciata incerta la determinazione della linea, e che la società che ne assume l'impresa possa deviare per le convalli laterali abbandonando il litorale, come parve sospettasse l'onorevole Valerio. Il dubbio sarebbe di avvicinarsi un po' più all'una, o un po' più all'altra di quelle località, le quali d'altronde sono così vicine, che una strada quando si approssima ad una, di necessità ne viene che si avvicina anche all'altra. Siccome però dalle rappresentanze che mi sono state fatte ho avuto motivo di capire che l'inquietudine che si era messa negli animi degli abitanti di quei paesi, proveniva da che sapendosi che da levante a ponente si doveva passare attraverso il promontorio di Portofino mediante una galleria, si temette che essa dovesse essere condotta da Recco a Rapallo direttamente, e quindi lasciare all'infuori da una banda Camogli, dall'altra Santa Margherita. Ma ciò non è: io posso assicurare che il tracciato di cui si parla appunto nel capitolato, e s'impone alla società di seguire, parte al disotto di Camogli ed è vicinissimo a Santa Margherita. È dunque fuor di dubbio che tutti questi paesi saranno convenientemente serviti, e ad ogni modo non ho nessuna difficoltà, per tranquillare gli animi perfettamente, che nella frase relativa si tolga l'*o* e si metta un'*e*.

Finalmente, per evitare che sorgano altre quistioni nell'atto che si esamina il capitolato sopra la parte economica, io mi permetto di fare un'osservazione a ciò che rappresentava ieri l'onorevole Michelini. Egli, in rapporto al collocamento di stazioni che, come dissimo, ha dato occasione ad una certa inquietudine nel paese, diceva: lasciate la determinazione alla società e non al Governo, come propone la Commissione; ed io risponderò che in questo punto non si è generalmente ben inteso (non dico dalla Camera, ma dal paese più interessato) che cosa proponesse il Governo; e non parmi che bene l'intendesse l'onorevole Michelini, il quale disse che il Governo voleva stabilire tutte le stazioni. Questo non è.

Il Governo ha indicata la traccia, segnando i punti principali per cui la linea doveva passare, e l'ha indicata appunto con quell'intendimento a cui avvisava l'onorevole Valerio, e poi disse: vi saranno stazioni di quattro classi; ed aggiunse: queste, *almeno*, saranno di prima classe; queste di seconda; queste di terza; le altre potranno essere di quarta, ovvero fermate. Ma il Governo non intese indicarle tutte; ha scelto alcuni punti principali nei quali pareva dovesse essere una stazione di prima o di seconda classe; ma se altre località si ravvisassero opportune per la collocazione di una stazione della medesima classe, dovrà esservi stabilita.

Con ciò si lascia una conveniente libertà alla società, come si lascia relativamente alle stazioni di quarta classe ed alle fermate. La norma generale che dava il capitolato era che ogni centro importante di popolazione, ogni porto ed ogni sbocco di vallata avesse una stazione. E questo principio pare a me che fosse opportuno, sia che s'indicassero o no alcune stazioni: e questo principio infatti la Commissione l'ha lasciato sussistere. Lasciare nel pieno arbitrio della società, come vorrebbe il deputato Michelini, l'assegnamento delle stazioni, non è nè punto, nè poco conveniente. Egli si attiene al principio di economia politica che il produttore sa meglio di ogni altra cosa abbisogni al consumatore: questo è un bellissimo principio; ma di questo succede, come di tutti i principii generali, che bisogna vedere le condizioni nelle quali si vogliono applicare, e talvolta, volendoli applicare senza un certo criterio, possono contravvenire al principio stesso. Ora in questo caso cosa abbiamo noi? Abbiamo una strada per la quale il Governo assicura 25,000 lire per chilometro. L'onorevole Michelini ha trovato che era una assicurazione troppo larga: se ha trovato che questa assicurazione è troppo larga, ciò vuol dire che teme che la strada non renderà le 25,000 lire. Ammetta dunque che questo suo timore si verifichi; qual è il partito che nel suo interesse può prendere la società? Il partito migliore per essa è di esercitare malissimo la strada, perchè le 25,000 lire non le mancano; la sua risorsa dunque in questo caso è di far economia nelle spese. Se voi poi lasciate libero ad essa lo stabilimento delle stazioni, e se essa vedrà che moltiplicandole non potrà accrescere la sua rendita oltre le 25,000 lire, o veramente che se l'accresce, non

l'accresca in proporzione delle spese fatte, allora essa diminuirà le spese tanto per il capitale come per l'esercizio e lascierà molte località senza stazione. Ecco perchè, mentre si fa dal Governo un'assicurazione, *e principalmente* quando l'assicurazione è fatta sul prodotto brutto, è necessario che il Governo stesso intervenga validamente per salvare i diritti e gl'interessi delle popolazioni.

Ciò detto, io non ho altro se non che a dichiarare che di tutti i cambiamenti introdotti nel capitolato dalla Commissione, io ne riconosco l'opportunità e li accetto. Però io proporrò due modificazioni di poca importanza, che riguardano il processo tecnico, e che ho già fatte conoscere alla Commissione, la quale si è compiaciuta di accettarle.

PRESIDENTE. Vi sono ora tre emendamenti, uno del deputato Costa Antonio, all'articolo 11, che è stato accettato dal signor ministro, e che consiste nel sostituire la particella copulativa *e* alla disgiuntiva *o*; gli altri due sono quelli di cui ha fatto ora cenno il signor ministro, e che si riferiscono agli articoli 2 e 7, e furono accettati dalla Commissione.

Porrò anzitutto ai voti questi due emendamenti...

VALERIO. Domando la parola sull'ordine della discussione.

Mi pare che, per semplificare la discussione, sarebbe meglio fare in questa legge quello che si è adottato per tutte le altre, cioè votare la legge sino all'articolo 4, poi porre in discussione la questione pregiudiziale, se l'onorevole relatore intende di rinnovarla; indi l'articolo 5, e per ultimo il capitolato.

PRESIDENTE. Farò osservare che la Camera ha deliberato di votare la legge sino a tutto l'articolo 4, epperciò ha stimato opportuno di discutere il capitolato prima di entrare nella questione pregiudiziale.

VALERIO. Ciò essendo, non aggiungerò altra osservazione. Poichè ho la parola, prendo atto della dichiarazione del signor ministro relativamente alla sostituzione della particella congiuntiva *e* alla disgiuntiva *o* nell'articolo 11 del capitolato. Io non nascondo che questo cambiamento recherà una gran soddisfazione a quelle popolazioni attive, laboriose e commercianti.

PRESIDENTE. Il deputato Costa Antonio ha facoltà di parlare.

COSTA. Io intendeva di dimostrare l'utilità del mio emendamento; ma, dacchè il signor ministro lo ha accettato, credo inutile di parlare, a meno che la Commissione non vi opponga qualche difficoltà.

LAURENTI-ROUBAUDI, *relatore*. La Commissione lo ha accettato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dal deputato Costa all'articolo 11 del capitolato, il quale consiste nel sostituire alla parola *e* la parola *o*; cosicchè, invece di dire Recco *o* Camogli, Rapallo *o* Santa Margherita, si direbbe, Recco *e* Camogli, Rapallo *e* Santa Margherita.

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Il signor ministro propone e la Commissione accetta che la modificazione da essa fatta all'articolo 2 del capitolato sia sottoemendata nel modo seguente: mantenuta tutta la prima parte dell'articolo 2, invece dell'alinea stampato nel progetto della Commissione, si direbbe:

« Nel caso di concessione fuori di concorso il Governo prescriverà i termini per la presentazione del progetto di massima e per quello definitivo delle varie sezioni della linea, e fisserà il periodo dentro il quale dovranno essere cominciati i lavori della linea medesima. Sulla linea però da Savona a Voltri, per la quale, a termini dell'articolo 3 la società riceve il progetto fatto redigere dal Governo, essa dovrà intraprendere i lavori non più tardi di mesi quattro dopo la stipulazione dell'atto definitivo della concessione. »

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

All'articolo 7 il ministro propone e la Commissione accetta che, mantenuta la prima parte dell'articolo, l'alinea sia surrogato dal seguente; cioè anzitutto una parte dell'alinea stesso ora votato, del tenore seguente:

« Nel caso di concessione fuori di concorso il Governo prescriverà i termini per la presentazione del progetto di massima e per quello definitivo delle varie sezioni della linea, e fisserà il periodo di tempo dentro il quale dovranno essere cominciati i lavori della medesima. »

Poi le parole:

« Ove però la società dichiari volere eseguire il tronco da Genova a Camogli ed a Sestri di Levante, secondo il progetto che, a termini dell'articolo 6, essa avrà acquistato dalla società ligure-orientale, avrà obbligo di cominciare i lavori di questo tronco, non più tardi di quattro mesi dopo la stipulazione dell'atto di concessione. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

La parola spetta al deputato Della Motta.

DELLA MOTTA. Ringrazio il signor ministro delle maggiori dichiarazioni che ha date; del resto io non aveva ieri gran fatto insistito sul punto dell'articolo 7, quantunque i termini in cui è concepito mi sembrassero troppo esclusivi della sorveglianza finanziaria nel caso ivi previsto.

Quanto al punto del rannodamento della strada ligure colle ferrate estere, io aveva conchiuso eccitando il ministro di procurare che il congiungimento fosse quanto si poteva pronto, perchè diceva appunto che per la strada ora in discussione non istava la difficoltà nel luogo, poichè il litorale lascia poco spazio a scelta di punti, ma la difficoltà sta nel tempo, e il solo ritardo riescirebbe molto dannoso a noi, in vista massime della guarentigia di prodotto che il Governo si assumerebbe verso la compagnia intraprenditrice.

Ora, poichè il signor ministro ha ben voluto sciogliere le mie difficoltà su questo punto, io gli dirò pure che avrei ben più desiderato qualche schiarimento sul punto della perpetuità della guarentigia: io non mi oppongo, e non mi opposi mai a questo mezzo di sussidio, quan-

tunque ora in generale si eviti dai Governi di dare favori di tal genere a compagnie di strade ferrate per un tempo indefinito; che se da un lato ciò può sembrare una certa sicurezza morale che si dà all'impresa, può eziandio essere un segno della poca confidenza che si abbia intorno ai prodotti della linea, e agli elementi suoi naturali di prosperità. Io poi rispondeva che per lo meno non credeva necessario che questa guarentigia dovesse durare per tutto il tempo della concessione, spazio enorme di 99 anni, e che nemmen credo influente a dar sicurezza all'operazione.

In generale le società industriali non si preoccupano di quello che seguirà nel corso di un secolo, non fabbricano una strada ferrata come si fabbricherebbe una casa, come si comprerebbe uno stabile; la loro è una speculazione che consiste nel movimento dei loro capitali, e purchè, per un certo numero d anni, possa essere loro assicurato un ragguardevole movimento industriale e commerciale, non si preoccupano di eventualità remote. Ma un Governo deve di ciò preoccuparsi perchè l'obbligazione è per lui immutabile. Deve preoccuparsi delle conseguenze della guarentigia, tanto più nel caso nostro che si tratta di un peso che col tempo può diventare molto gravoso alla nazione e molto fruttuoso alla società. È in fatti probabile che col tempo si miglioreranno di molto le condizioni delle imprese di ferrovie, si troveranno probabilmente metodi meno dispendiosi per l'esercizio delle ferrovie ed allora anche colla percezione d'una rendita assai inferiore a 25,000 lire per chilometro, potrebbe una compagnia fare assegno sopra un vistoso dividendo, e così l'assicurazione di tale prodotto brutto rimarrebbe per mutare di circostanze soverchiamente vantaggiosa alla società. Vediamo in Piemonte delle compagnie le quali non hanno tal guarentigia, non ritraggono dalle loro vie più di 18 o 21,000 lire chilometriche e raccolgono ciò non ostante dalla loro industria un frutto assai considerevole e pagano agli azionisti cospicui interessi.

Stando al progetto di una garanzia così continuata, così perenne, ma relativa al prodotto brutto, per quanto si scemino le spese di esercizio e si aumenti il reddito netto della via, nissuno, o quasi nissuno di questi profitti verrà al Governo, ed egli, per contro, sarà sempre passibile di tutte le eventualità che nel corso di un secolo possono essere grandissime e possono onerarlo di annui sforzi molto gravi. Io credo che non andrà gran tempo che avremo già nei bilanci ordinari ad iscrivere qualche somma notevole per la guarentigia data alla strada *Vittorio Emanuele*, ma col tempo dovrà avvenire facilmente, massime in circostanze, come esposi, di calamità o di angustie, che questi si facciano più forti, e saranno più numerosi a misura che si aumentano le concessioni con guarentigia. Già pel fatto di questa legge la guarentigia cresce enormemente, trattandosi di una strada che ha uno sviluppo sì grande e che darà esempio ad altre.

Abbiamo già in faccia molti progetti nuovi, e se ne faranno degli altri, se avverrà che anche la Sardegna insti per avere vie ferrate, e non le si potranno ricusare favori simili, e così i carichi si farebbero sempre maggiori.

Io quindi ho già indicato che sarei disposto a fare una proposizione di stabilire un termine discreto alla durata della guarentigia. Ciò mi pare ora necessario, tanto più che dopo la votazione di ieri la somma di 25,000 lire resta in certo modo fissa; prima, secondo la proposizione del Governo, le 25,000 lire si presentavano come un *maximum* sottomesso al concorso, per favore del quale poteva tale *maximum* venire diminuito; adesso il concorso è rimasto, si può dire, obliterato. Dunque questa somma sarà quella a cui lo Stato si obbligherà, e questa guarentigia finirà per darsi in somma maggiore di quella che probabilmente crederà di dover dare in definitiva, poichè sperava poterla diminuire per mezzo del concorso, e non l'offriva in modo assoluto e tassativo.

Pertanto io propongo che almeno si riduca a venti anni il termine di questa guarentigia introducendo nell'articolo 104, relativo a questa disposizione, le parole indicanti il suddetto numero d'anni per cui la guarentigia dovrà durare.

COSSATO. Io credo che sia necessario di esprimere chiaramente nel capitolato la condizione che cessi la guarentigia delle 25,000 lire per chilometro, alla strada di cui si tratta, quando in caso di guerra il Governo fosse obbligato a far cessare l'esercizio di questa strada od interromperne un certo tratto. È vero che all'articolo 100 del capitolato è previsto il caso in cui il Governo faccia rimuovere le rotaie della strada ferrata e ne interrompa il corso, e si prescrive che in tal caso la società non avrà diritto a nessuna indennità. Ma la società, quando sarà assicurata delle sue 25,000 lire per chilometro, non domanderà indennità perchè non soffrirà danno di sorta, anzi avrà il benefizio che non farà più le spese dell'esercizio. Pare che questa parola *indennità* sia stata posta in questo articolo nella supposizione del caso, secondo me, poco probabile in cui il prodotto lordo superasse di molto le 25,000 lire per chilometro; allora si capisce che la società, coll'interruzione della strada, avrebbe a soffrire un certo danno, non avendo più che le 25,000 lire.

Io direi quindi che, lasciando l'articolo come è e la parola *d'indennità* riferibile al caso di cui ho parlato or ora, si aggiungesse che, qualora d'ordine del Governo per necessità di guerra venisse interrotto l'esercizio della strada, cessi la prestazione delle 25,000 lire pel tratto di strada il cui esercizio sarà intercetto, ed in proporzione del tempo che durerà questa interruzione. Altrimenti la società avrebbe guadagno ogni qual volta il Governo fosse necessitato a far sospendere l'esercizio della strada, avrebbe cioè egualmente le 25,000 lire per chilometro senza la spesa che dovrebbe sopportare per l'esercizio della strada medesima, il che sarebbe troppo evidentemente ingiusto.

BIANCHERI. Risponderò brevissime parole all'onorevole Della Motta, il quale manifestava il desiderio che

venisse limitato il tempo pel quale il Governo si debba assumere la responsabilità della guarentigia delle lire 25,000 per chilometro, e sarò tanto più breve inquantochè ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha largamente risposto a questo riguardo.

Non vi ha dubbio che se si limita il tempo a 10 o 20 anni, come avrebbe in animo di proporre il conte Della Motta, entro il qual tempo debba decadere la guarentigia, non vi ha dubbio che nessuna società vorrebbe accingersi a quest'impresa, già per se stessa di tanta mole, e che presenta tante difficoltà. È impossibile che la società possa assumersi questa impresa, attrarre i capitali, e quindi versare sui mercati d'Europa le azioni corrispondenti quando si sapesse che dopo lo spazio di dieci o quindici anni questo favore sarebbe per cessare. D'altronde quale sarebbe il criterio, la norma che guiderebbe sui mercati d'Europa il compratore e il venditore di queste azioni? Certamente nei primi anni tutto al più vi potrebbe essere qualche fluttuazione, ma questa sarebbe enorme e tale da dare un tracollo all'impresa quando si giungesse ad un dato termine in cui la guarentigia fosse, se non per cessare, almeno prossima a cessare.

Io credo che dal punto che la Camera ha adottato il principio della guarentigia di 25,000 lire per chilometro, sapendo che questa guarentigia era concessa nel capitolato per 99 anni, ha già misurata tutta l'estensione del beneficio che accordava, e la questione trovasi già pregiudicata. Del rimanente, tanto vale rifiutare la legge, quanto l'adottare il temperamento proposto dall'onorevole conte Della Motta, ed io troverei più logico che egli avesse francamente esposto il suo pensiero ostile alla legge, anzichè per via indiretta giungere allo scopo medesimo.

Tanto varrebbe respingere la legge, quanto limitare ad un breve termine di tempo la guarentigia delle lire 25,000 per chilometro...

DELLA MOTTA. Domando la parola.

BIANCHERI. Ciò premesso, dirò all'onorevole Cossato che parmi assolutamente inutile l'aggiunta che egli vorrebbe fare, inquantochè, pel caso d'interruzione della linea a causa di guerra, la società non potrebbe egualmente domandare la guarentigia di quello che non esiste più. Ragion vorrebbe che essa anzitutto avesse la certezza di essere reintegrata nelle spese occasionate da questa interruzione forzata contro la sua volontà; ma, se anche a questa necessità la società è obbligata a piegarsi, certamente non sarà mai il caso che essa possa elevare la pretesa di fruire di questa guarentigia per quello che più non esiste assolutamente; perchè, o signori, a che scopo è concessa la guarentigia? Per l'esercizio della strada ferrata. Ma se questo non ha luogo, e la società si è già sottomessa a non avere questo esercizio, non vi può essere ombra di dubbio che mai potrà elevare pretese per avere la guarentigia. Ma, mi si dirà, se la cosa è così evidente, non dovete opporvi all'aggiunta proposta. Rispondo: quando la cosa è già per se stessa dimostrata, è supervacaneo, qualche volta inopportuno ed anche dannoso, il proporre aggiunte, sollevare difficoltà che forse non si presenterebbero quando si lasciassero le cose come stanno. Meditando la Camera questo articolo, ne avrà immediata la convinzione che l'inconveniente, a cui accennava l'onorevole Cossato, non sarà mai per avverarsi; ond'è che io la prego a non consentire questa modificazione nel capitolato che è proposto.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io intendeva parlare sull'articolo 19, ma poichè è in discussione l'articolo 100, dirò il mio pensiero sulla quistione mossa dall'onorevole Cossato.

Giacchè l'articolo 100 ha potuto dar luogo nella mente di un onorevole deputato al sospetto che potesse accadere quanto la Commissione, per organo dell'onorevole Biancheri, non vuole accada, non veggo perchè questo articolo non possa venir modificato in un senso esplicito il quale non dia luogo a dubbie interpretazioni. Trattandosi di un capitolato che si fa senza essere stato prima sottoscritto da una società concessionaria, noi non dobbiamo essere cotanto delicati nel non toccare nè una linea, nè una parola. Noi abbiamo accettato moltissimi capitolati che ci furono presentati in altre leggi, quando questi avevano già da una parte la firma del Governo, dall'altra quella del contraente. Ma qui si tratta di un capitolato per una società futura, incognita, un'x. Per conseguenza è utilissimo che sia redatto in modo da non dar luogo a dubbietà. Se ci fosse divergenza tra il Ministero, la Commissione e l'onorevole Cossato, capirei che si dovesse andar guardinghi nel toccare all'articolo 100; ma poichè la Commissione stessa riconosce la bontà delle ragioni esposte dall'onorevole generale, parmi sia miglior pensiero scrivere le cose in modo da non lasciar luogo a veruna dubbiezza.

PRESIDENTE. Il deputato Della Motta ha facoltà di parlare.

DELLA MOTTA. Poichè ora si parla di un altro dubbio sollevato dall'onorevole Cossato, io dirò che in vero su questo punto non mi sono fatta, nè mi pare di vedere alcuna difficoltà nel senso dell'articolo 100. Ho letto quell'articolo, l'ho preso in considerazione, ed ho creduto che veramente, secondo il capitolato, il Governo sarebbe tenuto a pagare le 25,000 lire sempre e tanto più poi ciò quando facesse egli stesso interrompere parte della linea, nei casi e pei motivi colà contemplati. Io lo credo a ciò tenuto secondo il disposto del capitolato: primieramente perchè se si obbliga ad assicurare alla società 25,000 lire per chilometro, in nessun caso deve poter dispensarsi da quest'obbligo con togliere per fatto e utile proprio una parte della linea o tutta la linea: mi pare chiaro che sarebbe assurdo che egli potesse a suo giudizio e vantaggio interrompere l'esercizio della strada ed esonerarsi perfino della corrispondenza del provento guarentito. Osserverò in secondo luogo che in fatto non può presumibilmente avvenire il caso che la guarentigia debbasi intendere senza effetto per cessazione d'esercizio della strada.

La guerra non si farà da ambi i lati di levante e po-

nente. La guarentigia si estende a tutta la linea in complesso e i casi di guerra non interromperanno tutta la linea, ma soltanto una parte, qualche chilometro sopra certi punti. Quindi io credo che il Ministero, la Commissione e la Camera faranno benissimo a vedere se si ha a modificare quell'articolo, se si vuole veramente dargli l'effetto tanto largo di sospendere anche la guarentigia delle lire 25,000 nei casi ivi indicati. Altrimenti io non dubito che questo articolo, stando come è redatto, e supposto che la convenzione venga fatta in base del capitolato, qualunque tribunale condannerebbe il Governo a mantenere verso la società la sua guarentigia annuale di 25,000 lire, più in questi casi in cui esso stesso avesse intercettata la via che non in altri casi ordinari.

Venendo poi a dire poche parole rispetto all'altra quistione che si riferisce all'articolo 104, mi farò un dovere di osservare all'onorevole Biancheri che io non ho celato la mia opinione; ho detto chiaramente che io era favorevole a tutte le concessioni con cui si potesse facilitare questa opera; ho proposto i diversi modi con cui si potrebbe anche sussidiare assai efficacemente la società, e mi sono mostrato disposto a fare larghezze, a fare favori purchè fossero in somme determinate, e così che il Governo potesse sdebitarsi di questi impegni in modo e tempo conveniente: ma quello che io paventava si era il principio d'impegnarsi per una eventualità così remota, così imprevedibile come è quella di una guarentigia che dura un secolo per somme non calcolabili; temeva di veder assorbiti da questa spesa fondi i quali in certi tempi possono essere necessari e maggiormente richiesti dalla sicurezza e dai più vitali interessi dello Stato.

Quindi io ho chiaramente espressa la mia idea che è favorevole al progetto in se stesso, ed è pur favorevole a quei sussidi con cui il Governo vuol facilitare la costruzione di questa strada; ma è contraria alla proposta di dar la guarentigia di somma annua tanto vistosa per un tempo così lungo come sono i 99 anni della concessione.

Per questo io posi avanti l'idea di ridurla a venti anni, e vedendo che non vi è disposizione ad accogliere tale idea, conchiudo con dire che non ne faccio una proposta formale, ma mi riservo il mio voto, perchè vedo un'obbligazione che può divenire per le finanze dello Stato non solamente grave, ma in certe circostanze rovinosa. Del resto io mi unisco alla domanda dell'onorevole Cossato perchè si spieghi l'articolo 100, nel senso però che la discussione mostrerà più equo.

PRESIDENTE. Faccio osservare che ora è in discussione l'emendamento proposto dal deputato Cossato sull'articolo 100.

Il deputato Ricardi intende parlare sull'articolo 100?

RICARDI C. Parlo sull'articolo 100.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RICARDI C. Io parlerò sulle due questioni preliminari. Quanto a quella accennata primieramente dal conte Della Motta, dirò che mi parrebbe incongruente, nel caso di cui si tratta, far cessare l'assicurazione del Governo di lire 25,000 di prodotto brutto, dal momento che si tratta di una assicurazione, la quale evidentemente non può corrispondere che ad un interesse affatto minimo del capitale che si deve impiegare. Su questo non v'ha dubbio, io penso, perchè nessuno vorrà credere che le strade della Liguria si possano fare con tenui somme. Si sa che la spesa sarà talmente considerevole che, per canto mio, salvo l'assicuranza che il Governo ci ha data in contrario, sarei molto più propenso a dubitare che a questi patti non si possa trovare il concessionario.

Ora, siccome chi impiega capitali nelle strade ferrate li investisce a capitale perduto, ne viene che il riscatto di questo capitale deve farsi con una parte della rendita che si ritrae dall'esercizio della strada ferrata medesima. Conseguentemente si vede che, dopo che i concessionari avrebbero accolto un progetto, il quale promette loro un interesse minimo, partendo dalla base di lire 25,000 ogni chilometro, troppo difficilmente potrebbero indursi a rinunziare al ricupero di questi interessi, il quale comprende il riscatto del loro capitale anche in un tempo lontano.

Il deputato Della Motta diceva che si potrebbero fare nuove scoperte, le quali potrebbero migliorare o facilitare l'esercizio; io lo prego di osservare che queste sono affatto ipotetiche. Ora, se noi facciamo a una compagnia patti dai quali risulti che gli azionisti nella ipotesi più probabile non perderanno mai il loro capitale, senza correre dietro a chimere di possibili futuri miglioramenti nell'esercizio delle strade ferrate, è molto più facile il comporla. Trattandosi adunque di una garanzia così tenue a fronte del capitale che si impiegherebbe, io credo che il toglierla dopo un breve spazio di tempo equivarrebbe al non far nulla.

Se si trattasse di una associazione più larga, come in certi paesi fu fatto, si potrebbe restringerne la durata dietro il principio che, quando una strada ferrata ha raggiunto un dato *minimum* di prodotto, si suppone che questo debba sempre ascendere, e cessa quindi sino a un certo punto la morale necessità della garanzia; ma, lo ripeto, trattandosi di una assicurazione di così piccola proporzione a fronte del capitale impiegato, non credo che vi possa essere difficoltà ad accettarla.

Non sono però dello stesso avviso quanto alla osservazione fatta dal generale Cossato sull'articolo 100; io credo che questo articolo lascia veramente l'addentellato a qualche dubbio, malgrado le spiegazioni che ha voluto darne il mio degno amico Biancheri. L'articolo parla di indennità per esercizio sospeso in caso di guerra, e pone tra le altre cose a carico della compagnia l'interruzione dell'esercizio per causa di rimozione dalla via delle rotaie e simili.

L'indennità per l'esercizio sospeso, non parmi un argomento bastevole per dimostrare che il capitale investito nelle ferrovie non debba cessare dal ritrarre un frutto. Prego l'onorevole Biancheri di riflettere che potrebbero passare degli anni senza che il capitale desse

frutto; non so se senza una conveniente spiegazione i concessionari intenderebbero la cosa a questo modo; ed io credo che il redattore del capitolato ha creduto che, cessando l'esercizio, dovesse pur cessare, non solo l'indennità per quella parte, ma eziandio la contribuzione delle intiere lire 25,000; mi pare del resto che non si farebbe male a spiegar meglio la cosa all'articolo 100.

COSSATO. Io voleva a un dipresso esporre le stesse considerazioni testè fatte dall'oratore che mi ha preceduto.

In questo articolo 100 si parla d'indennità. Ora, la società non verrà a domandare una indennità per sospeso servizio, ma domanderà la guarentigia che venne stabilita nel capitolato, non solamente per le spese che avrà ad incontrare nell'esercizio, ma ben anche per le spese che avrà incontrate nella costruzione della via ferrata. E questa non è già cosa di poca importanza, poichè la strada di cui si tratta è tale che l'esercizio ne può essere impedito da una guerra, sia che questa ci venga dalla Francia, sia che ci venga dall'Austria, in guisa che i casi in cui il Governo si può trovare obbligato a farne cessare l'esercizio, potranno essere frequenti ed il Governo trovarsi sottoposto ad un carico assai grave.

Si dice che per mezzo di una qualche aggiunta all'articolo 100 si potrebbe impedire che si presentassero offerte per questa strada, ponendo così troppo in chiaro il pericolo a cui si esporrebbe la società negli eventi di guerra che possono essere molti nel lungo tempo in cui ne avrebbe la proprietà. Ma, se vi è una necessità di spiegarsi chiaro, bisogna farlo; quelli che dovranno presentarsi per questa impresa è meglio che sappiano bene i pericoli e i carichi a cui si sottopongono.

Per conseguenza io persisto nel pregare la Camera a voler adottare quella piccola aggiunta che ho proposta all'articolo 100.

PRESIDENTE. Il deputato Cossato propone che, dopo le parole dell'articolo 100 « se per caso di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie ed intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli le spese; ma la compagnia non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso servizio, » si aggiungano le seguenti: « nè alla prestazione del *minimum* dell'annuo prodotto brutto, di cui all'articolo 104, pel numero di chilometri che sarà intercetto ed in proporzione del tempo per cui ne sarà interrotto l'esercizio. »

BIANCHERI. La questione sollevata dall'onorevole Cossato porta una questione di diritto comune; ed io veramente, non avendola dapprima esaminata, ho dovuto emettere il mio avviso quasi all'improvviso, ed è possibile che mi sia male apposto nel rispondere all'onorevole mio amico il deputato Ricardi; ma io non persisto maggiormente nella proposizione da me fatta. È anche possibile che essa dia luogo ad un dubbio; ma qualunque cosa possa dar luogo ad un dubbio legale va soggetta alle norme generali delle legislazioni.

Ammesso anche questo dubbio, io credo la Camera possa andar tranquilla dal punto che sa che questo dubbio può venir risolto mercè le norme generali della legislazione. E mi permetta la Camera che io le osservi che in altre leggi essa ha votato guarentigie e sussidi, senza punto preoccuparsi del pericolo in cui la nazione poteva incorrere nel caso di guerra.

Ma, o signori, voi avete guarentito il 4 1/2 per cento alla strada della Savoia, e voi avete dunque un capitale impiegato, pel quale dovete assolutamente e continuamente assicurare il 4 e 1/2 per cento. Ora, supponete per un momento che un caso di guerra si avverasse in Savoia (ed io prego l'onorevole Cossato di avvertire che ciò è assai più probabile che avvenga in Savoia, di quello che possa avvenire nella Liguria); supponete, dico, un caso di guerra in Savoia: ebbene, dovrete sì o no guarentire il 4 e 1/2 per cento a quel capitale inoperoso che colà avete? Ecco la questione che già si presentava: ne avete voi fatto gran caso? Ma io non ho mai sentito che la Camera siasi grandemente preoccupata di quest'inconveniente; essa ha lasciato che la questione fosse giudicata dal diritto pubblico e dal diritto comune.

Ma vi ha di più: voi avete pochi giorni or sono assicurata la rendita lorda di 25,000 lire per chilometro alla strada ferrata da Annecy a Ginevra, ed anche in questo punto può avverarsi il caso di una guerra. Eppure non sorse in questa Camera una voce per porci sott'occhi l'inconveniente a cui si andava incontro, e la Camera ha accordata questa guarentigia. Ma, signori, credete voi che questo pericolo possa essere più per una linea che per un'altra? Io spero che ciò che si è fatto per una linea vorrà farsi per l'altra, ed ho troppa fiducia nella giustizia della Camera per credere che ciò non debba avverarsi.

Un'ultima considerazione che io vorrei sottoporre, e prego la Camera di porvi ben mente, si è questa. Il capitolato è già conosciuto dai capitalisti europei, e, come già dissi ieri, molte delle società che si presentarono, spaventate dal concorso si ritirarono. Una alla fine sta in procinto di assumersi quest'impresa; questa società ha già manifestato la sua adesione a questo capitolato, si è dichiarata affatto contenta del medesimo; ora, quando noi venissimo a proporre una modificazione che potrebbe avere serie conseguenze, sarebbe lo stesso come distruggere le speranze che abbiamo concepito intorno a questo progetto di legge.

Io prego quindi la Camera a votare l'articolo, sì e come sta scritto nella legge; se vi può essere dubbio, questo sta pure per altri punti, ed è regolato dal diritto comune, da quei principii che sono stabiliti dalla nostra legislazione. Stia persuaso l'onorevole Cossato che forse questo caso non si avvererà mai, e qualora succedesse, vi sono, ripeto, questi principii che regoleranno la questione. Scongiuro conseguentemente la Camera a rigettare l'emendamento proposto dall'onorevole Cossato e ad adottare l'articolo sì e come sta scritto.

L'onorevole Valerio poco fa diceva che, se si trattasse di un capitolato già stabilito con una società, sarebbe un

contratto bilaterale, e noi dovremmo andar assai a rilento a toccarlo; ma siccome si tratta di un capitolato che *a priori* noi veniamo a stabilire, meglio sia chiarire la cosa e risolvere il dubbio.

Ma io dirò che, trattandosi appunto di un capitolato stabilito da prima, è d'uopo che la Camera non venga a mettervi troppi impacci, perchè allora si potrebbe produrre un effetto contrario a quello che ci proponiamo. Quindi prego la Camera di accettare l'articolo tale e quale venne scritto nel capitolato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti dapprima il processo verbale.

(È approvato.)

Il deputato Casaretto ha facoltà di parlare.

CASARETTO. Io aveva in animo di fare all'incirca le osservazioni esposte dall'onorevole Biancheri.

Noi abbiamo altre garanzie per strade ferrate, e per quella *Vittorio Emanuele* e per quella di Annecy, eppure non trovasi la condizione proposta dall'onorevole Cossato. Qualora questa venisse ammessa, si distruggerebbe interamente la legge e sarebbe di più una cosa senza esempio, poichè con un articolo noi guarentiremmo un minimo di prodotto, e con un altro successivo noi diremmo: non guarentiamo più niente.

Noi abbiamo detto: per avere i capitali necessari per fare questa strada ferrata è necessario che noi tranquilliamo i capitalisti che avranno un minimo d'interesse o direttamente o indirettamente guarentito al loro capitale. Ora, se noi vogliamo stabilire questa garanzia, bisogna che la diamo in un modo chiaro, preciso e leale.

Finchè le cose stanno nei termini generali, la cosa sarebbe stata interpretata, secondo disse il deputato Biancheri, col diritto comune; ma se poi si volesse venire a dichiarare in un dato caso che il Governo non guarentisce più niente, questa in verità sarebbe la distruzione della legge.

ZIRIO. Ho chiesto la parola per una semplice osservazione; giacchè, riducendo la cosa ai termini legali, mi pare che l'aggiunta proposta dall'onorevole Cossato sia una vera superfetazione.

Infatti che cos'è la garanzia? Essa è un contratto accessorio del contratto principale tra il Governo e la compagnia per la costruzione ed esercizio della ferrovia in discorso. Ora, se nell'articolo 100 si contempla il caso che possa essere sospeso l'esercizio della strada nell'eventuale di una guerra che ne necessitasse la soppressione, naturalmente devono cessare gli effetti della garanzia, come contratto accessorio. Questi sono principii generali del diritto. Quindi credo affatto inutile l'aggiunta proposta.

Osservo poi che l'articolo 104, combinato col detto articolo 100, mostra come la compagnia, mediante l'assicurazione di lire 25,000 per chilometro, si assumerebbe *a tutto suo rischio e pericolo tanto la costruzione che l'esercizio* della progettata ferrovia, e sotto la detta clausola *a tutto suo rischio e pericolo* resta compreso anche il caso di forza maggiore, quale è quello della guerra, non stato ivi espressamente escluso; tanto più che il caso di guerra per cui si dichiarò non dovuta indennità alcuna per l'interruzione dell'esercizio trovasi menzionato nel precedente articolo 100. Io respingo adunque qualsivoglia aggiunta al capitolato in questa parte.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Ara.

ARA. Io concorro nello spirito dell'emendamento proposto dall'onorevole Cossato. Nel capitolato sonosi usate espressioni le quali certamente debbono essere interpretate quando nasce un dubbio.

Io ammetto che si possa sostenere quanto si è detto dall'onorevole Biancheri, che cioè, venendo il caso d'interpretazione, si possa anche interpretare nel senso da lui indicato; ma dal momento che nella Camera viene espresso il dubbio, e che nel capitolato sonovi espressioni le quali danno luogo a poter dubitare, io credo sia nell'interesse stesso della legge che il dubbio venga risolto. Diffatti nell'articolo 100 del capitolato si parla d'indennità; e poi all'articolo 104 il Governo garantisce alla compagnia il *minimum* del prodotto. Ora, quando in una legge si usano delle espressioni che si riferiscono ad indennità ed altre che riguardano guarentigie, credo sia indispensabile che venga espressa tanto la guarentigia quanto l'indennità.

Quindi io proporrei un sottoemendamento a quello dell'onorevole Cossato: invece dell'aggiunta da lui proposta, vorrei si dicesse: « ma la compagnia non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna *garanzia* od indennità per sospeso esercizio. » In questo modo aggiungendosi la parola *garanzia*, usiamo la stessa espressione che adoperò il Governo all'articolo 104.

Io ritengo che non si porta danno alla presente legge, perchè, se si trattasse di capitolato il quale fosse già stato sottoscritto con una convenzione, come si è praticato altre volte, in tale caso certamente la Camera dovrebbe tener conto di un contratto già inteso e gia perfezionato, in allora certamente, potendosi dare una interpretazione favorevole, sarebbe prudente di andare a rilento nello introdurre variazioni per timore di rompere il contratto; ma attualmente che la Camera ha sanzionato il principio di un concorso, che ci si presentano trattative non ancora perfezionate, e che d'altronde, dietro la stessa interpretazione data da quelli che sostengono il capitolato, si dice che non si deve dare questa garanzia nel caso di guerra, io credo che questa proposta si possa accettare senza alcun pericolo che la legge venga ad avere nessun effetto, e che quindi anche il signor ministro dei lavori pubblici possa accettare questa proposta.

MICHELINI G. B. La discussione che ha avuto luogo sinora sull'emendamento proposto dal generale Cossato ne dimostra l'importanza. È cosa assai singolare che un membro della Giunta che prende larga parte in questo dibattimento, al primo apparire della proposta Cossato ne riconoscesse la giustizia, e non le si opponesse se non perchè non la credesse necessaria, in quanto che abbastanza esplicito fosse l'articolo 100 del capitolato, il quale, secondo l'onorevole Biancheri, deve anche comprendere il caso previsto dal generale Cossato. Ma

in un secondo discorso l'onorevole Biancheri, cambiato sistema, combatte l'emendamento Cossato, non più come inutile, ma come dannoso, in quanto che allontanerebbe compagnie dall'assumere l'impresa di costruire la strada della Liguria.

Volendo dunque l'onorevole membro della Giunta combattere nel suo nuovo sistema il generale Cossato, avvertiva non contenersi simile proposta in altri capitolati fatti tra il Governo ed altre società che si assunsero l'impresa di costruire ferrovie, e perciò essere cosa odiosa l'introdurla nel capitolato che stiamo discutendo, e potere tale introduzione allontanare molte società dall'opera che è dal Governo desiderata.

Facile è la risposta. Sinora il Governo ha guarentiti gl'interessi e non la rendita brutta delle strade ferrate. Ora, siccome anche quando l'esercizio della strada è sospeso dalla guerra o da altra forza maggiore, non è men vero che i capitali sono stati spesi, così è giusto, quando avvi stipulazione, che il Governo ne paghi l'interesse alla società.

Ben diversamente sta la cosa quando si guarentisce la rendita brutta. In questo caso la somma guarentita deve rimborsare la società e dell'interesse dei capitali e delle spese d'esercizio. Ora queste ultime cessano perchè l'esercizio non ha più luogo. Dunque non è giusto che alla società si dia il compenso di spese che non fa.

L'onorevole Casaretto obbiettava non essersi stabilito per la strada ferrata da Annecy a Ginevra dover cessare la guarentigia delle lire 25,000.

Rispondo quest'articolo 100 riferirsi anche a quella strada, e così non esserne diversa la condizione, ove a tale articolo si dia quell'interpretazione che da principio gli dava l'onorevole Biancheri. Che, se ora è nato il dubbio, è bene si risolva legislativamente, tanto più che alcuni deputati gli danno un'interpretazione sfavorevole al Governo.

Nulla dirò circa la necessità dell'emendamento Cossato, al quale non può supplire l'articolo 100, come ha dimostrato il deputato Ara. L'articolo 100 dice che la compagnia non ha diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio; esso non parla di cessazione di guarentigia. Potrebbesi quindi temere che il giudice applicasse qui la regola legale: *inclusio unius, exclusio alterius.*

Per questi motivi voto per l'emendamento proposto dal generale Cossato.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Mi credo in debito di far osservare alla Camera che la disposizione del capitolato inscritta nell'articolo 100 è stata inserita in tutti i capitolati di concessione che abbiamo fatti, sia che portassero o no una garanzia; la quale circostanza mi pare che non rechi una grande differenza; imperocchè, se v'ha garanzia, vuol dire che si parte dalla supposizione che la rendita non possa essere tale da chiamare i capitali a quell'impresa senza un'assicurazione; se non vi è garanzia, vuol dire che la presunzione è favorevolissima all'impresa e che la società si tiene certa di fare larghi guadagni. Ma, quando si rovina la strada e se ne interrompe l'esercizio, la perdita della società che non è guarentita è uguale alla perdita della società guarentita: essa perde tutta la sua entrata.

Ad ogni modo, torno a far osservare che quest'articolo, ripetuto in tutti i capitolati, non ha suscitato prima d'ora nessuna quistione, e dico specialmente che non ne ha suscitate il capitolato di concessione per la strada della Savoia, nel quale fu introdotto quest'articolo, benchè ci fosse l'assicurazione del 4 1/2 per 100.

Non potendo io leggere, prego l'onorevole mio collega di darne lettura.

LANZA, *ministro della pubblica istruzione.* L'articolo 100 del presente capitolato corrisponderebbe all'articolo 74 del primo capitolato che si è fatto colla società della strada ferrata *Vittorio Emanuele.*

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Prego la Camera di osservare che questo è uno di quegli articoli che nelle successive convenzioni colla medesima società non hanno subìto alcuna alterazione.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica.* L'articolo 74 del capitolato colla società della strada ferrata *Vittorio Emanuele* è concepito in questi termini:

« Art. 74. Si en cas de guerre dans l'Etat le Gouvernement faisait enlever, en entier ou en partie, les rails et couper les communications sur le chemin de fer, il en supporterait lui-même toutes les dépenses.

« Lorsque les circonstances qui auront donné lieu à l'interruption viendront à cesser, le Gouvernement donnera à la compagnie une juste indemnité, qui sera toutefois limitée à la somme strictement nécessaire pour rétablir les objets et matériaux démolis ou détériorés dans ces circonstances. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Vede dunque la Camera che è precisamente la stessa disposizione.

Io interrompo la strada; naturalmente non obbligo la società a distruggere l'opera sua; io farò dunque a mie spese il lavoro a ciò necessario; quando sarà cessato il motivo che mi ha indotto a distruggerla, io ristabilirò la strada nel suo primo stato, ma non darò nessuna indennità. Questo stesso articolo, io lo ripeto qui, e lo ripeto con quella confidenza che si ha dopo averlo inserito in sei, sette e più capitolati di concessione, senza aver mai trovata alcuna opposizione.

Io dunque consiglierei la Camera a conservare la disposizione medesima per non mettersi in certo modo in contraddizione con ciò che fu antecedentemente stabilito, e perchè non sembri che si voglia in questa concessione mettere un aggravio maggiore di quelli che si posero in tutte le altre. E qui appunto farò osservare che dopo le parole pronunziate dal generale Cossato la dichiarazione da lui proposta sarebbe molto più grave a chi volesse assumere l'impresa. Infatti egli ha detto che questa linea poteva assai facilmente essere interrotta. Ora, se dopo questa dichiarazione noi veniamo a dire apertamente al pubblico: sappiate che voi non avrete in detti casi nè garanzia nè altra indennità; io credo che lederemmo fortemente lo scopo a cui tendiamo, e

renderemmo grandemente difficile il trovare chi assuma l'impresa.

Dunque, avendo la Camera approvata questa disposizione in tutti gli altri capitolati, non ha fatto altro che rimettersi al giudizio dei tribunali, vale a dire che, se dubbio vi è, si ricorra a questi; ma farlo anticipatamente, dopo quanto si è detto ora e si è fatto in altri casi, mi pare molto pericoloso e che induca la probabilità di non trovare aspiranti.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha facoltà di parlare.

SINEO. Io vorrei che questa legge fosse considerata specialmente dal lato politico e sotto doppio aspetto.

Premetto che il caso d'interruzione per cagione di guerra non può riferirsi alla linea intiera, bensì a qualche frazione o nella riviera di ponente o in quella di levante, secondo che il nemico verrà o dall'occidente o dall'oriente. Ora, secondo tutti i calcoli di probabilità, questa linea deve rendere molto di più di 25,000 lire per chilometro, sicchè la perdita che si avesse sopra qualche chilometro, in caso d'interruzione, sarebbe, secondo tutte le probabilità, largamente compensata dalla rendita che si continuerebbe a ritrarre nelle altre parti della linea. Ho addotto ieri il risultato che si verifica nelle linee francesi, perchè è da presumersi che la strada di cui ora si tratta, dal giorno in cui sarà messa in comunicazione con quelle linee, darà gli stessi frutti. Non c'è adunque probabilità che si possa sopportare ragguardevoli danni adottando la proposta che c'è fatta. Ricorderò qui le parole precise dell'ultima relazione del ministro dei lavori pubblici in Francia; esso conchiudeva così, dopo aver parlato della prestata guarentigia d'interesse:

« La garentie est purement nominale et n'engage à rien le Trésor. »

Si noti che in Francia si è guarentito l'interesse, e non è a mia cognizione che siasi mai guarentito soltanto il prodotto brutto, come si tratterebbe ora di fare, il che è assai meno grave. Con questa strada si tratta di gettare i germi d'un gran benefizio da ottenersi in un prossimo avvenire; si tratta di aumentare di molto la ricchezza di una gran parte dello Stato; si tratta di seminare per poter raccogliere. Promuovendo successivamente in questo modo la prosperità delle varie parti dello Stato, noi otterremo un grande aumento nella massa della ricchezza nazionale. Io ho ferma speranza che ciò che facciamo adesso per la Liguria lo faremo anche, in un tempo non molto rimoto, per l'isola di Sardegna, alla quale accennava l'onorevole Della Motta.

Sono persuaso che bisogna seminare per raccogliere e che quanto faremo a pro di ciascuna provincia ridonderà a benefizio di tutto lo Stato. Dal momento in cui riconosciamo che non offriamo una guarentigia di entità ragguardevole dirimpetto al capitale che si deve esporre, bisogna almeno adottare una forma che non allontani gli accorrenti. Se nel capitolato troveranno la previsione di un caso in cui il capitale sarebbe ridotto a nulla, questo può fare un cattivo effetto sui capitalisti. Io credo dunque che volendo, come vogliamo seriamente, favorire quest'impresa, noi non dobbiamo ammettere delle clausole che scemano di troppo l'allettamento che vogliamo dare.

Vi prego di considerare anche, o signori, che, introducendo per la prima volta nel capitolato di cui si tratta una clausola simile a quella che fu proposta dagli onorevoli Cossato ed Ara, noi stabiliamo una differenza che naturalmente farà una spiacevole impressione nelle provincie che sono più specialmente interessate a questa strada. Si dirà che per la Savoia non si è andato tanto pel sottile, che per la strada da Torino a Susa non si andò tanto pel sottile; si vuole sottilizzare soltanto per la strada che concerne la riviera. Ciò io dico volentieri, perchè sono piemontese, e confido che non sarà questo il ragionamento dei nostri buoni concittadini della riviera; ma dobbiamo evitare che venga in capo a qualcheduno di ragionare in questo modo.

Dunque io prego i miei amici di recedere da queste modificazioni.

VALERIO. L'utilità di questa discussione è dimostrata dal fatto. Quando l'onorevole Cossato accennava il suo pensiero, l'onorevole Biancheri, membro della Commissione che si occupò moltissimo di questa legge, dichiarava che non v'era neanco ombra di sospetto che nel caso contemplato il Governo potesse essere obbligato a dare una garanzia. È evidente dunque che in caso di guerra la società si troverebbe ad avere un grandissimo beneficio, perchè non amministrerebbe la strada, non consumerebbe carbone, e non farebbe le solite spese, ed intanto perceverebbe l'intera garanzia.

Ma soggiungono coloro i quali vorrebbero conservare intatto quest'articolo: lasciatelo come è ed i tribunali saranno chiamati ad interpretare la legge. Ma io replico: se questa fosse una legge già votata, un capitolato firmato da una società, accetterei le vostre ragioni; ma poichè si tratta del futuro, perchè dovremo scrivere nel capitolato una cosa la quale, secondo la stessa vostra opinione, deve condurre Governo e società davanti ai tribunali? Volete ad ogni modo assicurare la garanzia alla società? Ebbene scrivetelo espressamente nella legge. Non volete assicurarla in caso di guerra? Scrivetelo eziandio (poichè scritto non è), dacchè è nato questo dubbio e lo stesso onorevole Biancheri dichiarava essere impossibile che, dietro la formola di quest'articolo, potesse la società, in caso di guerra, venire a domandare la garanzia. Non facciamo leggi, poichè il capitolato votato colla legge diventa legge esso pure, non facciamo leggi le quali diano luogo a contestazioni. Le leggi devono essere chiare, esplicite e lasciare il meno possibile luogo a liti future. Ma dobbiamo noi scrivere o no nella legge questa garanzia? Questo è il nodo della questione. Dicono quelli che sostengono che questa garanzia deve essere data: noi abbiamo data questa garanzia ad altre società, abbiamo guarentito il 4 1/2 per cento. Ma io rispondo: voi avete guarentito il 4 1/2 per cento alle altre società dando una garanzia di un'altra natura che non è quella di 25,000 lire per

chilometro. La natura del patto è diversa; guarentendo il 4 1/2 per cento, voi guarentite molto meno di quello che guarentiate alla società cui date 25,000 lire per chilometro; e mi spiego.

Egli è evidente che voi, guarentendo 25,000 lire di prodotto brutto per chilometro, non guarentite solamente l'interesse del capitale, ma anche il frutto dell'opera della società medesima, poichè supponete che questo è il prodotto brutto. Dunque questa non è una garanzia d'interesse, è una garanzia di prodotto di lavoro. Ora, quando questo lavoro cessa, pare debba cessare la garanzia; badate poi che, quando voi garantite 25,000 lire per chilometro, garantite al di là del capitale. Diffatti, per le altre società noi abbiamo garantito il 4 1/2 per cento; ora, niuno può affermare che la costruzione di questa strada costerà oltre 550,000 lire per chilometro.

Il costo presunto, secondo me, deve ascendere dalle 300 alle 350 mila lire per chilometro. Ora, se voi guarentiste il 4 1/2 per cento alla società di cui ragioniamo, voi guarentireste 15,000 lire e non 25,000 per chilometro.

Avvi però per parte di coloro che sostengono la tesi della conservazione della garanzia in caso di guerra, qualche cosa di giusto e ragionevole che io riconosco. E siami concesso in questa circostanza di esternare il desiderio che gli onorevoli miei amici Biancheri e Sineo siano persuasi che io cerco il vero ed il giusto, ed amo sinceramente che questa strada sia eseguita. Io quindi trovo un po' fuor di luogo che si venga, ad ogni obbiezione dettata dalla ragione e dalla coscienza, a dire: tanto vale che vi opponiate apertamente alla legge. Questa è un'insinuazione a cui credo che gli amici di questa strada debbano rinunciare, perchè è essenzialmente ingiusta.

Riconosco dunque che una garanzia deve essere data, in quanto che i capitali collocati dalla società nella costruzione della strada producono un frutto, il quale cesserebbe per l'interruzione della strada in caso di guerra, e quindi questi capitali rimarrebbero improduttivi, e fino ad un certo punto la società ha qualche ragione a pretendere che il capitale che essa ha collocato nei regoli, nell'acquisto delle locomotive, dei terreni e nelle opere d'arte non rimanga totalmente improduttivo, quando la strada cesserà di fruttare per cause che non dipendono da essa. Ma la società non ha ragione che le sia versata tuttora quella parte di garanzia la quale è devoluta non più al capitale collocato nel costrurre la strada, ma alla parte del lavoro della strada medesima; cosicchè ne venga questa anomalia che la disgrazia nazionale diventi fortuna della società; perchè egli è evidente che, mentre il paese sarà in guerra, i soci se la godranno, perchè avranno l'intera garanzia e non avranno le spese di locomozione da sopportare.

Se è vero quanto ho esposto, parmi che si possa venire ad una transazione molto ragionevole, e che io spero Commissione e Ministero vorranno accettare; ed è che in caso di guerra, per cui la strada ferrata sia interrotta, la garanzia sia ridotta alla metà. Così che la strada della Liguria verrà in questo caso a percevere le stesse garanzie che perceverebbero le altre strade, le quali, come quella *Vittorio Emanuele*, hanno una garanzia del 4 1/2 per cento.

Ove la Camera adottasse questo pensiero, l'emendamento sarebbe concepito in questi termini:

« Ove in caso di guerra venisse sospeso l'esercizio della ferrovia, la garanzia della rendita brutta, in proporzione del tratto interrotto, sarà ridotta alla metà, e lo Stato non sarà tenuto ad indennità alcuna. »

PRESIDENTE. Il deputato Ricardi ha la parola.

RICARDI C. Sarò brevissimo. Io voleva letteralmente fare la proposta presentata dall'onorevole Valerio. Stava però dubbioso, perchè aveva inteso come l'onorevole ministro trovasse incongruente che si mettesse in questo capitolato qualche clausola che non fosse contenuta negli altri, per non scontentare gli uni o favorire troppo gli altri. Io vidi che l'assicurazione, di cui nel presente capitolato, comprende il frutto del capitale oltre le spese di esercizio. Io trovo giustissimo quanto diceva l'onorevole Valerio, che per la parte relativa all'interesse del capitale l'indennità abbia a continuare e cessi invece per l'altra relativa alle spese d'esercizio.

Parmi poi che nel caso attuale si potrebbe fare qualche eccezione agli altri capitolati, trattandosi di una concessione proporzionatamente tenue. Quindi, se il signor ministro non giudica che la proposta dell'onorevole Valerio possa nuocere all'economia degli altri capitolati, io lo appoggierò; in caso diverso, qualora potesse di troppo sconcertarla, desisterò da ogni proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Biancheri ha la parola.

BIANCHERI. Quando fu sollevata la questione che ha tratto all'articolo 100 del capitolato, io emisi la mia opinione e la manifestai alla Camera; essa non era già il sentimento della Commissione, la quale non si era neanche occupata di ciò, perchè non pensava che questo quesito si potesse presentare, ma era il mio parere individuale. Qualunque sia questa mia opinione, sia giusta o no, se si fossero opposte ragioni, io risponderei ad esse; ma siccome non ho sentito ad opporvi ragioni, così non occorre neanche che io dica su quali motivi fondassi questo mio convincimento.

La mia opinione certamente poteva andare errata, ma prego l'onorevole Michelini di credere che dessa non mi si presentò che all'improvviso; ed appunto per ciò può darsi che io sia andato errato; ciò può attribuirsi alla mia poca scienza legale.

Le ragioni addotte per sostenere questo emendamento non mi paiono avere molto peso. Io prego la Camera di osservare che, appunto perchè è riconosciuto che in tutti i capitolati di concessioni di strade ferrate vi è un articolo perfettamente eguale, ove ora la Camera volesse dare una interpretazione a quest'articolo in un senso per cui fosse manifesto che, in caso di guerra ed interruzione della linea, la società avrebbe diritto pure allo stesso favore come quando la strada fosse esercitata intieramente, non v'ha dubbio, o signori, che, anzichè

arrecare un benefizio alla nazione, questa misura verrebbe a ridondare in danno delle finanze stesse; imperocchè è principio di diritto che, quando una cosa si trova spiegata in un senso in una legge, non lo possa essere diversamente in un' altra: *inclusio unius est exclusio alterius.*

Se voi in questa legge diceste che nel caso di guerra la compagnia decaderà dal diritto di guarentigia, non avendo ciò detto nelle altre leggi, dovreste sobbarcarvi a mantenere questo favore alla compagnia anche in questo caso. Onde ne viene che, anzichè arrecare un benefizio, ciò tornerebbe a tutto danno delle finanze. Qui mi cade in acconcio il dire che l'emendamento proposto dal deputato Valerio con intendimento certamente lodevole, anzichè raggiungere lo scopo che egli si prefigge, verrebbe a produrre un effetto del tutto diverso.

Io ho detto che la questione legale la quale è sollevata dall'articolo 100, può essere interpretata in un senso o nell'altro; io emisi il mio parere, il quale sarà giusto o no; ma fatto sta che v'ha chi propende per un'opinione e chi per un'altra. Soggiunsi di più che, quando siffatta questione fosse mossa, vi sono i principii di diritto comune, i quali regolerebbero la medesima come le altre che potessero sorgere. Allora l'azione dei tribunali sarebbe libera, ed essi emetterebbero un giudizio conforme ai principii di diritto; ma, se invece stabilite che la società potrà pretendere almeno la metà della guarentigia, voi pregiudicate certamente la questione.

Ammesso il caso in cui questo dubbio potesse risolversi a danno della società, io prego l'onorevole Valerio di ponderare l'articolo 104, e sono sicuro che egli concorrerà allora nel parere che io ho espresso poc'anzi. Io lo ripeto: voi distruggereste il dubbio, non a danno della società, ma bensì delle finanze.

L'onorevole Valerio diceva ancora: se vi è dubbio, è meglio scioglierlo sin d'ora; ciò debbe arrecare benefizio a tutti.

Io prego l'onorevole Valerio di por mente alle ragioni addotte a tal uopo dal signor ministro dei lavori pubblici; se in tutti gli altri capitolati avete tenuto una data norma e non ve ne siete scostati...

VALERIO. (*Interrompendo*) È un'altra natura di garanzia.

BIANCHERI. Se mutate ora una delle più essenziali disposizioni che nel capitolato sono iscritte, farete sì che i capitalisti, invece di assumere quest'impresa, rifuggiranno da essa.

L'onorevole Valerio poi ha voluto provare che la natura di questa guarentigia è diversa e che non calza il paragone istituito tra la linea su cui ora si discute e le altre a cui si è accennato.

Io prego il deputato Valerio di riflettere che, anche relativamente al progetto di legge per la ferrovia da Annecy a Ginevra, a cui egli ha dato il voto favorevole, questa questione si presentava egualmente, e la natura della guarentigia era identica. Là, come qui, si trattava di una guarentigia di 25,000 lire; perchè dunque l'onorevole Valerio non ha cercato di fare sciogliere questo dubbio sin d'allora...

VALERIO. Non era a Torino allora.

BIANCHERI. L'onorevole Valerio mi dice che non era a Torino; ma, se questa questione gli stava a cuore, avrebbe potuto trovar modo di farla manifestare dinanzi alla Camera.

La differenza che l'onorevole Valerio crede di scorgere tra la guarentigia accordata alla strada ferrata *Vittorio Emanuele* e quella concessa alla linea delle due riviere, io non la so trovare. Quando voi accordate una rendita netta sul capitale, date una guarentigia che è sempre maggiore di quella che concedete con questa legge. Infatti, io prego l'onorevole Michelini di osservare che lire 25,000 di rendita brutta per chilometro, guarentite a questa strada, non corrispondono già ad un interesse del 4 e mezzo o del 5 per cento; e, se egli vuole ben ponderare le difficoltà di costruzione che si riscontrano in questa strada, si convincerà facilmente che questa guarentigia si risolve tutto al più in una assicurazione del 2 e mezzo o del 3 per cento sul capitale che si dovrà impiegare. Ne viene adunque che, quand'anche la società dovesse fruire del benefizio delle lire 25,000 per chilometro, anche non facendo le spese di esercizio, verrebbe tutto al più ad accumulare un interesse del 4 e mezzo per cento, come quello che è a sicurato alla società *Vittorio Emanuele.*

Prego l'onorevole Michelini di avvertire quanto diceva ieri che la guarentigia di lire 25,000 per chilometro è completamente insufficiente al capitale che si deve impiegare, e non basterebbe certamente ad attirare sul nostro mercato i capitali esteri, se essa non fosse una guarentigia morale anzichè una guarentigia reale. È una guarentigia morale, perchè i capitalisti vogliono essere assicurati contro ogni eventualità. Diffatti, quand'anche la società venisse a percevere l'intera somma guarentita di lire 25,000 per chilometro, tuttavia non avrebbe mai una rendita maggiore di quella che fu assicurata alla società *Vittorio Emanuele,* per la quale tutte queste obbiezioni non furono fatte.

Io prego dunque la Camera di voler approvare l'articolo 100 sì e come è stato proposto, e di respingere l'emendamento Cossato, perchè l'accettarlo sarebbe lo stesso che rigettare la legge.

La prego inoltre di respingere l'emendamento Valerio, perchè, anzichè giovare alle finanze, come egli si propone, recherebbe loro un vero detrimento, e prego la Camera di lasciare la quistione sì e come è stata scritta in tutte le concessioni di strade ferrate che vennero sinora fatte, lasciando che i principii del diritto comune regolino questa come tutte le altre leggi di questo genere finora da questo Parlamento approvate.

ARRIGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Io prego l'onorevole Valerio di indicare se intende di surrogare la sua proposta all'articolo, ovvero di metterla come aggiunta...

VALERIO. È aggiunta.

BIANCHERI. Prego l'onorevole presidente di mettere ai voti l'articolo, perchè se questo è adottato, l'aggiunta è esclusa.

PRESIDENTE. Il deputato Arrigo ha facoltà di parlare.

ARRIGO. Poco mi resta a dire sulla questione oramai esaurita e nel senso di chi propone modificazioni all'articolo, e di chi le respinge. Io, dividendo l'opinione così bene svolta dal deputato Casaretto, francamente dichiaro che mi atterrò alla adozione pura e semplice dell'articolo 100, perchè gli emendamenti proposti, a parer mio, sconvolgono totalmente la legge, nè possono avere altro effetto che di allontanare le compagnie le quali volessero concorrere a questa impresa, e per conseguenza di ritardare fino ad un tempo indefinito l'attuazione di un'opera così importante, e forse di ritogliere o sospendere il benefizio alle popolazioni della riviera di avere una ferrovia.

Ho sentito in questa discussione a ripetere che gli emendamenti proposti dovevano ammettersi, perchè, cessando l'esercizio, deve cessare la garanzia, nè deve farsi dal Governo un regalo alla compagnia concessionaria. Se il mantenere la garanzia del capitale impiegato vestisse il carattere di un regalo, io sorgerei primo a votare l'emendamento proposto; ma non lo credo un regalo, dacchè la compagnia ha certo diritto alla proprietà della ferrovia, o per lo meno al suo esercizio, e che quindi, se per necessità di Stato essa viene privata dell'esercizio della medesima, la compagnia sia indennizzata del danno che avesse a soffrire. Non siamo qui nel tema di un regalo, siamo nel tema d'una giusta indennità, la quale è dovuta; imperciocchè, se alla compagnia non viene negato diritto ad indennità pei danni che può soffrire pel guasto della strada, dico che sarebbe un'alta ingiustizia il privarla d'un interesse almeno minimo dei capitali che ha spesi per la costruzione della strada medesima. Credo che convenga stare alla redazione dell'articolo 100 pei motivi già così bene svolti dall'onorevole mio collega il deputato Sineo, ed inoltre perchè non ha guari abbiamo approvata una concessione di ferrovia in cui è stabilita la guarentia di 25,000 lire di rendita lorda per ogni chilometro, colla notevole differenza che nel capitolato che ora discutiamo il Governo ha la facoltà di rifarsi sulla rendita che supera il 10 per cento, clausola questa che, come faceva osservare l'onorevole Moia, non esiste punto in quella concessione.

Ora un'altra differenza assai più gravosa per la compagnia si vuole introdurre privando la compagnia d'una indennità che tenderebbe a risarcirla d'un danno ad essa non imputabile ed avvenuto nell'interesse dello Stato. Io perciò, o signori, respingo in modo assoluto l'emendamento proposto dall'onorevole Cossato; che se la mia sentenza non arridesse alla Camera, se pur si crede non dover spingere pel caso contemplato nell'articolo 100 la continuazione della garanzia sino a lire 25,000 per chilometro, imperciocchè verrebbesi in tal caso a guarentire eziandio la spesa di esercizio che non ha luogo, io non dissentirei allora accostarmi al temperamento proposto dall'onorevole Valerio, quando però l'obbligazione si spingesse sino ai due terzi delle lire 25,000; dappoichè l'interruzione la quale può aver luogo nel caso di guerra, essendo ristretta ad un piccolo tratto di questa lunga linea, di molto non scemerebbero le spese alla compagnia, pure astretta a tenere il personale ed il materiale assai importante nel resto della linea medesima oppure se non piace guarentire i due terzi, si continui la garanzia per le lire 25,000, sotto deduzione ragguagliata delle spese di esercizio, desunte dalla base dell'ultimo anno.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Poichè si tratta di garanzia, reputo che sia obbligo del ministro di finanze di dire la sua opinione.

La sua opinione è semplicissima. La Camera vuole o non vuole che si faccia questa strada? Il capitolato è abbastanza stringente, ed io dico schiettamente che, se si trovano capitalisti solidi che vogliano fare questa strada a queste condizioni, la riputerò grande ventura; se aggravate il capitolato, posso errare, ma tale è la mia intima convinzione, non troverete nessuno; se si adotta il proposto emendamento, a mio credere, questa legge rimane assolutamente sterile. È inutile il discutere se questa condizione della garanzia sia o non sia buona; sarebbe meglio che la strada si facesse senza una simile condizione: ma una strada di questa difficoltà con una semplice garanzia di 25,000 lire di prodotto lordo, in questi tempi in cui a Roma si guarentisce il 6 per cento ed in Russia si fanno grandissime concessioni, io dico che sarà gran ventura l'ottenerla.

Io credo che non ci sia bisogno di grande eloquenza per dimostrare che sarebbe più conveniente ottenere migliori condizioni; ma il volerle esigere sarebbe il rimandare ad epoca remota la costruzione della strada. Potrebbe darsi che giungessero tempi più favorevoli; quando il 3 per cento francese toccasse l'84 ed i consolidati inglesi raggiungessero il pari, si potrebbero avere condizioni migliori; ma nelle circostanze attuali, io lo ripeto, riputerò buona fortuna il poter ottenere la costruzione di questa strada alle condizioni che vi abbiamo proposte.

COSSATO. Non si tratta già di aggravare le condizioni del capitolato, ma soltanto di spiegarne l'articolo di cui si ragiona più chiaramente; poichè gli uni la interpretano in un modo e gli altri in un altro affatto diverso, ed è necessario che venga chiaramente definito.

Fra le obbiezioni che si sono fatte intorno all'aggiunta che ho proposto, si disse che in quest'articolo 100 del capitolato sono espresse le stesse condizioni che si erano stipulate negli altri capitolati per la strada *Vittorio Emanuele* e quella d'Annecy a Ginevra, senza che nessuno abbia domandato d'aggiungervi altro.

Ma l'onorevole Valerio ha spiegato lucidamente alla Camera qual differenza passi dal guarentire il 4 1/2 per cento, ed il guarentire 25,000 lire per chilometro, come

porterebbe questo capitolato. Quello che egli disse mi dispensa dallo spiegare maggiormente i motivi per cui questa quistione non si è potuto, non si è dovuto sollevare in occasione del capitolato per la strada *Vittorio Emanuele*.

La strada da Annecy a Ginevra è concessa veramente alle stesse condizioni di guarentigia che si sono iscritte in questa convenzione, e credo che allora non si è posta avanti la necessità di spiegare meglio quest'articolo del capitolato, perchè quel tratto di strada non è sottoposto alle eventualità di guerra, come lo sarà con tutta probabilità la strada del litorale. Non è probabile che venga mai in mente del Governo di mettersi a far guerra su quel lembo estremo della Savoia, ove si potrebbe sempre continuare il servizio senza interruzione, tanto più che credo che quella strada corre lungo quel tratto di territorio di cui è guarentita dai trattati la neutralità insieme con quella della Svizzera.

La strada della Liguria invece sarà soggetta a tutte le eventualità della guerra, da qualunque parte ci possa venire; se dalla parte di Francia, Ventimiglia essendo il solo punto dove possiamo fare una resistenza, e dove abbiamo una linea di difesa, necessariamente converrà al Governo d'interromperla dal Varo sino alla Roia; la stessa necessità può egualmente presentarsi dall'altra parte del litorale che sta ad oriente di Genova.

Ecco i motivi per cui per la strada *Vittorio Emanuele* non si è pensato e non si doveva pensare a spiegar meglio quest'articolo del capitolato, per cui nessuno ha fatto alcuna riserva quando si discusse quello della strada da Annecy a Ginevra.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Ara.

ARA. Io divido l'opinione dell'onorevole Biancheri, che si possa anche con qualche efficacia sostenere che non sia obbligato il Governo a continuare la guarentigia quando avvenga il caso previsto dall'articolo 100.

Io trovo che sonovi ragioni sufficientissime per ciò sostenere all'articolo 104, ma parmi che trattandosi di una variazione, che si propone all'articolo 100, di quanto si era fatto relativamente alla strada *Vittorio Emanuele*, perchè le cose sieno eguali, è, a mio senso, preferibile la locuzione usata nell'articolo 74, di cui ci ha dato lettura testè l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

L'articolo 74 del capitolato della ferrovia *Vittorio Emanuele* non è redatto come l'articolo 100, il quale è generico.

L'articolo 100 dice: « La compagnia non potrà opporvisi nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio. »

Nell'articolo 74, invece, vi è una variazione restrittiva, perchè così si esprime:

« Lorsque les circonstances qui auront donné lieu à l'interruption viendront à cesser, le Gouvernement donnera à la compagnie une juste indemnité, qui sera toutefois *limitée* à la somme *strictement* nécessaire pour rétablir les objets et matériaux démolis ou détériorés dans ces circonstances. »

Vede dunque la Camera che in questo capitolato si è previsto il caso d'indennità, ma si è ristretto e limitato a che il Governo dovesse far mettere a luogo gli oggetti che erano per suo ordine stati tolti in caso di guerra. Ed io trovo ragionevole che il Governo, il quale li ha fatti togliere, debba farli rimettere a sito a sue spese; ma io dico che dal momento che l'indennità venne ristretta coll'articolo 74, questo viene maggiormente in appoggio della tesi che non sia dovuto altro qualsiasi compenso.

Per sostenere l'articolo 100 dell'attuale capitolato, l'onorevole ministro dei lavori pubblici avendo invocato il precedente capitolato della ferrovia *Vittorio Emanuele*, mi pare non dovrebbe avere difficoltà che s'adottasse piuttosto il contenuto dell'articolo 74 di questo capitolato, anzichè quello attualmente proposto; perchè io sono persuaso che, qualora lo stesso signor ministro non credesse che vi fosse inconveniente che si facesse una tale surrogazione, lascierebbe la quistione intatta; quistione che abbiamo tutti interesse che non sia attualmente decisa in un senso contrario, mentre vi sono già dei capitolati esistenti.

VALERIO. L'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, con tutto il suo ingegno, che è molto, non può certamente sapere le cose che si dicono mentre egli è assente. (*Ilarità*)

Egli è venuto dicendo: voi volete diminuire le concessioni fatte da questo capitolato, ed in questo caso la costruzione della strada sarà impossibile; ma sa egli, il presidente del Consiglio, se ora qui si trattasse di favorire o danneggiare la futura compagnia concessionaria? Se avesse udito il discorso dell'onorevole oratore della Commissione, il deputato Biancheri, avrebbe rilevato che anzi, cogli emendamenti che noi proponiamo, favoriamo la compagnia concessionaria, e non la danneggiamo; poichè l'onorevole Biancheri è venuto a dire che qualora si fosse adottato l'emendamento da me proposto, le finanze dello Stato ne avrebbero patito, e ne avrebbe avuto grande favore la compagnia concessionaria. Vede dunque il presidente del Consiglio che egli è in errore; e che la riforma nel capitolato che noi stiamo elaborando è ad un tempo favorevole ed alla giustizia ed agli interessi dei concessionari medesimi.

L'onorevole relatore è venuto dicendo: ma voi volete interpretare quest'articolo. Noi, rispondo io, non vogliamo interpretare quest'articolo; intendiamo formulare un articolo, il quale non abbia bisogno d'interpretazione, che non debba condurre davanti ai tribunali la compagnia concessionaria ed il Governo; vogliamo che si dica ciò che si vuol concedere alla compagnia, non vogliamo che essa sia tratta in inganno. O volete dare questa garanzia anche quando la strada non sarà in esercizio, ed allora scrivete ciò nella legge; o non volete concederla, ed allora dite che non l'accordate.

Io penso che torre la garanzia intera alla compagnia quando la strada è interrotta per motivi di guerra, sarebbe un'ingiustizia; ed è per questo che ho chiesto che le se ne desse in questo caso la metà; se voi cre-

dete che anche in questo caso le debba essere data la garanzia intiera, scrivete ciò nel capitolato; ma non venite ad ingannare la compagnia ed il Governo per far ridere gli avvocati delle generazioni avvenire; basta già che ridano gli avvocati della generazione presente. *(Ilarità)*

PRESIDENTE. Farò presente alla Camera che gli emendamenti proposti tendono due ad un fine ed uno allo scopo opposto. Il fine cui tendono gli emendamenti degli onorevoli Cossato ed Ara è di escludere ogni sorta non solo di indennità, ma anche di garanzia.

L'emendamento del deputato Valerio invece mira a guarentire, ove in caso di guerra venisse sospeso l'esercizio della ferrovia, la guarentigia della metà della rendita brutta.

L'onorevole Ara poi ha proposto, in surrogazione al suo primo emendamento, che, invece dell'articolo 100 del presente capitolato, si adottasse l'articolo 74 di quello della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

COSSATO. Per desiderio di conciliazione e per semplificare la discussione, mi accosto all'emendamento proposto dall'onorevole Valerio.

VALERIO. Prego il signor presidente di dar lettura dell'emendamento che ho presentato.

PRESIDENTE. Questo emendamento verrebbe in aggiunta all'articolo 100 del capitolato; quindi darò prima lettura di questo articolo, il quale è così espresso:

« Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaie ed intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa; ma la compagnia non potrà opporvisi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio.

« Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino stato a spese del Governo. »

Il deputato Valerio propone che a questo articolo si aggiunga l'alinea seguente:

« Ove in caso di guerra venisse sospeso l'esercizio della ferrovia, la guarentigia della rendita brutta, in proporzione del tratto che verrà interrotto, sarà ridotta alla metà. »

Il deputato Michelini G. B. ha facoltà di parlare.

MICHELINI G. B. In questa discussione sull'emendamento proposto dall'onorevole Cossato credo essere stato io il primo ad avvertire l'immensa differenza che vi è a questo riguardo tra la guarentigia dell'interesse e quella della rendita brutta. Questa distinzione non è stata compresa dall'onorevole Arrigo, il quale ha asserito distinzione non esservi.

Non so se io mi sia bene spiegato, ovvero s'egli non abbia posto mente alle cose da me dette. Ad ogni modo procurerò di meglio porre in chiaro quella distinzione.

Quando si guarentisce l'interesse, le annue quote pagate dal Governo sono destinate a rimborsare alle società quella parte degl'interessi dei capitali impiegati che non è loro rimborsata dalle merci e dai viaggiatori che si valgono della strada. Ora, in caso di guerra, non cessano i capitali dall'essere consacrati alla strada ferrata, e sono perciò dovuti gli interessi.

Passiamo alla guarentigia della rendita brutta. Suppongasi che questa guarentigia sia di lire 25,000 per chilometro. Il Governo guarentisce tale rendita brutta, senza distinzione di interessi o di spese di esercizio. Ma suppongasi che nel fatto gl'interessi ascendano a lire 12,500, ed a pari somma le spese di esercizio: suppongasi ancora che la rendita brutta essendo di lire 25,000, nulla paghi il Governo. Sopravviene una guerra che sospende l'esercizio della strada ferrata, la quale perciò non dà più prodotto. Il Governo deve pagare le intiere lire 25,000, la metà delle quali si mette in cassa la compagnia senza che faccia spese di sorta alcuna, essendo cessate le spese di esercizio. Ora io domando se sia giusto, se sia conveniente che lo Stato faccia questo regalo alla società, la quale così riceverebbe un premio prolungando la cessazione dell'esercizio.

Questo regalo sarebbe cosa così anormale, che io non credo vi pensino gli speculatori. Laonde non ha forza l'argomento che adduceva entrando il presidente del Consiglio, fondandosi sul timore che il menomo cambiamento fatto al capitolato spaventi coloro che sarebbero disposti ad accettare le 25,000 lire.

All'onorevole Biancheri poi, che diceva che coll'emendamento Cossato noi pregiudichiamo la questione, io rispondo che noi siamo qui apposta per pregiudicare le questioni, cioè per sciogliere i dubbi, e dare colle nostre leggi norma alle decisioni dei giudici.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola per una nuova proposizione.

VALERIO. Modificherei la mia proposta in questi termini:

« Se in caso di guerra venisse sospeso l'esercizio della ferrovia, la guarentigia della rendita brutta, in proporzione del tratto per cui sarà interrotta, sarà ridotta alla metà. »

BIANCHERI. Vedo la Camera stanca, e dirò poche parole sull'emendamento del deputato Valerio.

Quando la strada venisse interrotta per un tratto, per esempio, di dieci chilometri, la società concessionaria vedrebbe diminuita della metà la garanzia per quel tronco interrotto, e intanto la spesa di esercizio non scemerebbe, perchè il personale e il materiale starebbero come sono, mentre una piccola interruzione di pochi chilometri non può far sì che la compagnia possa ridurre le sue spese. Eppure la società si troverebbe sacrificata.

Io prego la Camera di lasciare intatta questa questione, la quale deve essere, a parer mio, regolata secondo i principii del diritto comune, sì e come lo fu in altre concessioni, e così si agevolerà sia l'esecuzione della strada, che la soluzione di tutte le questioni che si presentano.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Io sono d'opinione che non bisogna aggravare il capitolato; tuttavia dopo questa di-

scussione non credo si debba lasciare un dubbio. Appunto perchè si è detto che l'articolo 100 era dubbio e che gli effetti della guerra sarebbero regolati dal diritto comune, noi corriamo il pericolo di spaventare i capitalisti. Ora, poichè li abbiamo messi in guardia, è meglio sciogliere la quistione in una legge, essendo miglior partito antivenire le discussioni.

Quando si è proclamato che vi è un dubbio e che sarà lasciato alla decisione dei tribunali, invece di allettare i capitalisti, noi li allontaniamo. Siamo d'accordo tutti sul principio che la guerra non debba scemare il benefizio che questa guarentigia assicurasse ai capitalisti.

Se avessimo adottato il sistema della guarentigia dell'interesse, non vi sarebbe contestazione, perchè io ritengo che alla società *Vittorio Emanuele* noi abbiamo guarentito l'interesse senza restrizione del caso di guerra. Noi le abbiamo detto: se la guerra ci costringerà a togliere le ruotaie, non vi daremo alcuna indennità per il lucro cessante; non vi è alcuna condizione che porti che nel tempo della guerra cesserà l'effetto dell'articolo 10, che assicura alla società la guarentigia del 4 1/2 per cento.

Quando io mi obbligo a guarentire un prodotto senza alcuna riserva, evidentemente non posso in caso di forza maggiore negare questa guarentigia; quindi stimo in tutta coscienza che non si potrebbe sostenere avanti i tribunali che in caso di guerra la società della ferrovia *Vittorio Emanuele* non abbia diritto alla guarentigia del 4 1/2 per cento.

Se facesse dei benefizi del 10 per cento, e se pel fatto della guerra non ritraesse alcuna rendita, non avrebbe certo diritto ad indennità pei perduti benefizi, ma in quanto alla rendita guarentita essa dovrebbe venir corrisposta. Ma l'osservazione dell'onorevole Valerio non è priva di fondamento. Egli dice: se la strada non si esercita più, la compagnia fa evidentemente un'economia; quindi la guerra non solo non recherebbe un danno alla compagnia, ma le produrrebbe un benefizio.

L'onorevole Valerio, calcolando che le spese possono rappresentare il 50 per cento, propone di ridurre la guarentigia alla metà. Ma forse qui l'onorevole Valerio non tiene conto di un'osservazione fatta dall'onorevole Biancheri, la quale, ridotta in certi limiti, è esatta: un'interruzione momentanea non diminuisce la spesa in proporzione della minore quantità dei chilometri da esercitare, perchè il personale debb'essere pagato ugualmente, perchè il materiale mobile dev'essere mantenuto, perchè finalmente, se la linea si esercita con interruzione, l'esercizio relativo costa di più, e quindi non parrebbe giusto il fare una riduzione alla garanzia minore della metà.

Per queste considerazioni io proporrei che, a vece di 25, si guarentissero 16,000 lire in caso d'interruzione; e questa proposta io la stimo giusta, stantechè, se l'interruzione avesse luogo sopra un tronco lungo, allora l'economia si può fare più notevole. Ove, per esempio, l'interruzione fosse della metà, cioè in una delle due riviere, la parte interrotta non cangierebbe il servizio dell'altra; se fosse di pochi chilometri, la differenza è poca cosa; se fosse, per esempio, di sei chilometri, la differenza sarebbe di 54,000 lire all'anno, e non sarebbe di grande entità per una compagnia che ha un capitale di 100 milioni.

Chiederei adunque che si riducesse la guarentigia, in caso di interruzione per caso di guerra, a lire 16,000 per chilometro.

VALERIO. Accetto la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

BIANCHERI. Io sono d'avviso che sarebbe d'uopo di aumentare alquanto la proposta fatta dall'onorevole presidente del Consiglio.

Le spese di esercizio per questa società sono ben lontane dal toccare il 50 per cento, inquantochè, trattandosi di una linea la quale non presenta pendenze, v'ha minor bisogno di forza di trazione, ed inoltre, avendo essa contatto col mare, il trasporto dei materiali ed altre spese relative, che sopra altra linea possono concorrere a far calcolare la spesa al 50 per cento, sopra questa si possono valutare del 30 o 35 per cento.

Perciò io credo sarebbe il caso di aumentare di qualche cosa la proposta garanzia.

ARA. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Se si continua, vi sono altri oratori iscritti.

L'emendamento proposto dal deputato Valerio ed emendato dal signor ministro sarebbe così concepito:

« In detti casi però la guarentigia della rendita brutta, stabilita dall'articolo 104, sarà ridotta pei tratti in cui verrà interrotto l'esercizio a lire 16,000 per chilometro. »

Chi è d'avviso di adottare quest'emendamento voglia alzarsi.

(È approvato.)

Il deputato Valerio ha la parola sull'articolo 19 del capitolato.

VALERIO. Dirò solo una parola per scarico di coscienza relativamente all'articolo 80.

Io desidererei che ove si dice: « il Governo si riserva però la facoltà di concedere strade ferrate in diramazione della linea medesima, » si aggiungesse: « per via di legge. »

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Ben inteso.

VALERIO. Non bisogna dar luogo ad equivoci; e mi pare che l'aggiunta è ragionevole.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* È meglio lasciare in modo indeterminato: « viene riservata la facoltà, » perchè così è evidente che è riservata a chi spetta.

RICARDI C. Si potrebbe dire *lo Stato si riserva...*

BIANCHERI. Mi pare inutile assolutamente l'espressione proposta dall'onorevole Ricardi, perchè dal momento che è riservata la facoltà, s'intende a chi spetta, cioè al potere legislativo.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio propone che all'articolo 80 si dica: *È riservata la facoltà.*

Pongo ai voti la proposta del deputato Valerio assieme all'articolo 80.

(È approvata.)

VALERIO. Domando ora la parola sull'articolo 19.

PRESIDENTE. Ha la parola.

VALERIO. La Commissione all'articolo 19 modifica la sua proposta in questo senso:

« Le stazioni saranno di quattro classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi ove vengano erette ed al servizio dei quali sono destinate.

« Il Governo, d'accordo colla compagnia concessionaria, stabilirà il numero delle stazioni, le classi di esse e le semplici fermate. »

Io chieggo che venga conservato l'articolo del Governo, il quale stabiliva le quattro classi e i punti principali. E notate bene che con quest'articolo del Governo, non viene chiusa la strada a quelle altre stazioni o fermate che il Governo e la società crederanno necessarie. Esso dice:

« Le stazioni saranno di quattro classi, secondo la maggiore o minore importanza dei luoghi ove vengano erette ed al servizio dei quali sono destinate.

« Di prima classe saranno almeno le tre di Genova, Nizza e Savona.

« Di seconda classe almeno le sei di San Remo, Oneglia, Albenga, Chiavari, Spezia e Sarzana.

« Di terza classe almeno le otto di Mentone, Ventimiglia, Loano, Varazze, Nervi, Recco, Rapallo e Sestri di Levante. »

Voi vedete che in esso si ripete sempre *almeno*, cosicchè si potrà ancora stabilire altre stazioni per ogni classe. Che se invece adottate l'articolo della Commissione, voi produrrete una tristissima impressione lungo il litorale perchè fate nascere il timore in quei paesi, a cui il Governo ha già dato un affidamento, che la stazione venga loro rapita.

Per conseguenza io chieggo che sia mantenuto l'articolo proposto dal Governo.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

LAURENTI-ROUBAUDI, *relatore.* La vostra Commissione prese a disamina la proposta fatta dal Governo di stabilire le stazioni classificandole di prima, di seconda, di terza e quarta classe. Ma tante furono le domande che essa ricevette in questo frattempo su questo argomento, le quali sommarono a 45 o 50, che essa credette di non doversene occupare; tutti volevano una stazione od una fermata; e pareva proprio di sentir suonare le campane di ogni campanile. Al tempo stesso vi erano certe domande, come, ad esempio, quella di stabilire stazione a Porto Maurizio e ad Oneglia, che la Commissione ha appoggiata ed il Governo vi ha aderito.

Qualche variazione era necessaria all'articolo 19, riguardo a Recco e Camogli, Santa Margherita e Rapallo; la vostra Commissione non volle protrarre di troppo la presentazione della sua relazione, e lasciò al Governo la facoltà di fissare stazioni e fermate, onde ovviare qualunque lungaggine d'inutile discussione e non impegnarsi in quistioni per le quali occorrono dati ben diversi da quelli che sono asseriti nelle domande. Il Governo ha tutti i mezzi di poter assumere migliori informazioni, e può essere, per conseguenza, il giudice migliore. Chè se poi si dovessero fare stazioni e fermate dappertutto dove sono chieste, s'impiegherebbe più di tempo a far viaggio in ferrovia che a percorrere la strada cogli attuali velociferi, che alla fin fine non sono poi tanto veloci.

La Commissione non volle stabilire se queste stazioni dovessero essere fissate laddove avvi una popolazione di 200 o 300 anime; volle lasciare in ciò libera facoltà al Governo: esso giudicherà i punti adattati per quelli di prima, di seconda, di terza e di quarta classe; esso è interessato a fissarne il maggior numero possibile per aumentare l'entrata della ferrovia; e la società pure ha il massimo interesse di fare il maggior numero di fermate, onde potere con più facilità trasportare mercanzie e viaggiatori; dappertutto dove saravvi probabilità di carico e scarico di qualche po' di mercanzia, dappertutto dove saravvi speranza di qualche po' di concorso di viaggiatori, ivi vorrà far sosta, e state certi, o signori, che non mancherà di farla.

Per queste ragioni la Commissione ha creduto di non portare pregiudizio ad alcuna domanda, lasciando al Governo questa facoltà.

VALERIO. Io non contesto punto le cose dette dall'onorevole relatore; io convengo pienamente con lui che si debba lasciare al Governo, e credo che la Camera sarà pure di questo parere, la facoltà di stabilire, d'accordo colla compagnia concessionaria, le altre stazioni che giudicherà convenienti; ma queste stazioni che il Governo ha già riconosciute utili ed iscritte nella legge, perchè dovremo toglierle? Si debbe forse ripudiare questa distribuzione in quattro classi? Avvi forse qualcheduna di queste stazioni comprese nella legge, che non debba aver luogo? Se ciò è, o signori, ditelo.

Sussisterebbe l'argomento messo in campo dall'onorevole relatore, qualora nella legge fosse statuito un limite riguardo a queste stazioni; ma, come ho dianzi avvertito, in quest'articolo c'è la parola *almeno* e per tal guisa il Governo potrà, ove lo stimi opportuno, aggiungere ancora altre stazioni.

Ciò stando, torno a dirlo, se questi paesi, per mezzo del capitolato erano già assicurati dal Governo d'avere la stazione, perchè con un tratto di penna verrà delusa o messa in forse questa loro aspettazione? V'è ancora un'altra considerazione, la quale, a parer mio, non è di lieve momento.

Sono prossime le elezioni generali: assicurate almeno che la molla delle stazioni non verrà adoperata per tutti questi paesi che sono accennati nella legge. (*Ilarità*) Si potrà o no ricorrere a questo spediente nelle altre località che faranno somigliante domanda, ma per quelle già mentovate nella legge poniamoci almeno al sicuro che siffatto mezzo non verrà impiegato. (*Movimenti in senso diverso*)

Mi pare che questa ragione non debba mancare di efficacia sull'animo dei deputati che sanno la storia del passato e vogliono una Camera indipendente.

LAURENTI-ROUBAUDI, *relatore*. La vostra Commissione ha creduto che non cadesse più dubbio su queste stazioni e che non vi sarebbe stato il caso di variarle, ma piuttosto di aumentarle in seguito alle domande dei comuni.

Ma se vuolsi rigettare l'articolo della Commissione per adottare il primitivo proposto dal Governo, sarà giuocoforza rinunciare alla modificazione in favore di Oneglia e Porto Maurizio, che quantunque non espressa nel progetto della Commissione, pure il Governo vi ha aderito, od almeno converrà aggiungere per essa uno speciale articolo.

Per ovviare adunque qualsiasi controversia in proposito, e non potendosi in breve tempo procurare tutti i dati che sono necessari per un minuto e maturo esame, la Commissione si è sempre più confermata nella massima di lasciar arbitro il Ministero d'accordo colla compagnia concessionaria.

Lasciando la facoltà al Governo, non si viene a ledere minimamente le speranze preconcette dalle popolazioni di quei luoghi; poichè, se il Governo ha già riconosciuto utile il porvi stazione o fermata, non avvi ragione che ei cangi d'avviso, e la proposta dell'onorevole Valerio avrebbe tacito effetto senza uopo di disposizioni speciali.

PRESIDENTE. Il deputato Ricardi ha la parola.

RICARDI C. Si è manifestato il dubbio dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che, qualora la compagnia fosse perdente, potesse indursi a diminuire il numero delle stazioni per far economia sulle spese d'esercizio: ora essendo sorto tal dubbio, non si deve lasciare, come vorrebbe la Commissione, in balìa della società di fare tutte le stazioni, tanto più nel modo con cui è concepito l'articolo. Infatti l'articolo emendato dalla Commissione dice: *il Governo d'accordo colla compagnia concessionaria stabilirà*, ecc. Dunque ci vuole quest'accordo.

Mi pare che si eviterebbe ogni inconveniente se si stabilisse che in media vi dovrà essere una stazione ogni dieci chilometri almeno... (*Rumori*)

Voci. No! no!

RICARDI C. Vi sarà in media una stazione ogni 10 chilometri: queste stazioni potranno essere stabilite ogni 4, ogni 5 chilometri, ma in media non potranno essere meno di una ogni 10 chilometri. (*No! no!*) Io non faccio proposizioni; io mi adatto ad una stazione ogni 10, ogni 8, ogni 5, ogni 3 chilometri. Si stabilisca quello che si vorrà.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha la parola.

LAURENTI-ROUBAUDI, *relatore*. La Commissione non può ammettere che si stabilisca una distanza precisa fra una stazione e l'altra. In alcuni luoghi converrà metterle vicine, in alcuni altri lontane. Se avessimo presenti più minuti ragguagli si potrebbero immediatamente precisare le distanze fra una stazione e l'altra; ma nel nostro caso ciò non si può fare; ed io penso che quest'articolo anzichè giovare a parziali interessi, riesce per lo meno inutile e non serve che a complicare attualmente la discussione.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio propone che a questo articolo sia, come emendamento, surrogato l'articolo 19 del progetto ministeriale.

LAURENTI-ROUBAUDI, *relatore*. Domando la parola.

Questo articolo non può essere votato come si trova, perchè vi si dice che la stazione di Oneglia sarà collocata o ad Oneglia o a Porto Maurizio, e il ministro ha già aderito di fare una stazione in un paese e nell'altro.

VALERIO. Inserendo nell'articolo questa deliberazione del Governo relativamente a queste stazioni.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Si sono nell'articolo 19 accennate le località, nelle quali *almeno* doveva esservi stazione, appunto per indicare che esse avevano condizioni tali di popolazione e di commercio, che rendevano certo il Governo della necessità di collocarvela; ma restava intatto sempre il principio generale esposto all'articolo 11, nel quale si dice che tutti i principali centri di popolazione, tutti gli sbocchi delle valli principali, tutti i porti devono aver una stazione.

Io sperava d'avere con questa disposizione generale dell'articolo 11 e lo speciale dell'articolo 19 tranquillate le popolazioni, dimostrando loro come del principio si facesse già in parte l'applicazione con una disposizione non tassativa, anzi ristretta in termini molto minori di quello che dovrà essere. Invece è avvenuto tutto il contrario. Forse non sarà stato bene inteso lo spirito e la lettera di questa disposizione; ed è pur vero ciò che dice l'onorevole relatore essere sopravvenuta una tempesta di reclami, dai quali parrebbe che siasi voluto escludere dal benefizio della stazione tutte le località non accennate nell'articolo 19.

Veduta questa mala intelligenza, che giustamente fece una trista impressione sulla Commissione, essa mi domandò se sarei disposto a modificare l'articolo 19; al che io mi sono arreso, e dissi: ebbene, lasciamo indeciso assolutamente ogni punto in cui debba esservi stazione e teniamo ferma unicamente la disposizione dell'articolo 11, il quale dichiara quali saranno le condizioni, in forza delle quali la società sarà obbligata a stabilire stazioni. Aveva poi lasciato indeterminata ogni indicazione di luogo per le stazioni di quarta classe e le fermate, perchè, in ordine ai piccoli borghi, da una parte non sarebbe stato gran danno il lasciarli senza stazione e dall'altra non sarebbe stato di molto aggravio per la società lo stabilirvela.

Lascio dunque all'apprezzamento della Camera il determinare quale dei due partiti sia da prendere; io sono disposto ad accettare quello qualunque che le parrà più speditivo.

VALERIO. Non ho fatica a persuadermi che il signor ministro non avrà avuto alcun riclamo per parte di quei paesi in cui vi dovranno essere stazioni; sono anzi persuaso che gliene saranno stati riconoscenti, e credo che possiamo lasciare al Governo la facoltà d'intendersi a

questo riguardo colla società concessionaria; ma, lo ripeto, perchè con un tratto di penna cancellare l'affidamento che questi paesi ebbero già dal Governo e lanciarli nel mare dell'incertezza? Sarebbe bene conservare a queste località le stazioni promesse e fare una riserva per le altre.

PRESIDENTE. Anzitutto prego la Camera di osservare che sarebbe necessario di determinare quale dei due sistemi debbasi adottare, quello cioè dell'enumerazione delle stazioni di cui si ragiona al numero 19 del progetto ministeriale, ovvero il sistema di non enumerazione proposto dalla Commissione, poichè se si adottasse il progetto del Ministero converrebbe esaminare tutte le proposte d'aggiunta che vennero fatte.

Io pertanto interrogo la Camera se intenda seguire il sistema di enumerazione delle stazioni proposto dal Ministero all'articolo 19.

(È rigettato.)

Ora rimane a votare l'ultima parte dell'articolo 1 del progetto di legge, la quale approva il capitolato in massa, cioè « in base del programma-capitolato che va unito a questa legge. »

(È approvato.)

Pongo ai voti il complesso dell'articolo 1.

(È approvato.)

« Art. 2. Qualora al 1° settembre 1857 non sia stata fatta dal Governo la concessione di cui sopra, esso è autorizzato ad aprire un concorso, in base del capitolato suddetto, e di stipulare la convenzione definitiva con chi avrà presentato al concorso medesimo l'offerta più vantaggiosa. »

Le parole « e di stipulare la convenzione definitiva » sono state omesse per errore tipografico nel progetto distribuito.

(La Camera approva.)

« Art. 3. In caso che spirasse il tempo accordato al concorso senza che si presentassero offerenti, ovvero se i progetti e le offerte presentate non fossero accettabili a termini del programma-capitolato, il Governo farà alla società Ligure-Orientale, costituita con atto approvato dal decreto reale 14 gennaio 1857, ove questa persista nella sua domanda, la concessione del tronco di ferrovia da Genova a Camogli, con facoltà di prolungarlo sino a Sestri di Levante, a termini del capitolato di oneri in data 8 febbraio 1857, che era già stato inteso fra il Governo e la compagnia medesima, e colla preferenza e riserve nello stesso capitolato contenute per la prolungazione della ferrovia sino al confine modenese. »

(La Camera approva.)

« Art. 4. Nel suddetto caso che il concorso per tutta la ferrovia litorale dal confine di Francia a quello del ducato di Modena vada deserto, il Governo è autorizzato a stipulare una definitiva concessione per la linea del litorale di ponente dal Varo a Voltri con una compagnia che ne assumesse l'impresa alle stesse condizioni che sono formolate nel programma-capitolato approvato colla presente legge.

« Il Governo stesso è anche autorizzato a fare una simile concessione per la linea del litorale di levante, da Genova al confine modenese, ferma la preferenza, a patti eguali, alla società Ligure-Orientale, che si ricostituisse a termini di legge per assumere l'impresa della intiera linea medesima da Genova al confine modenese. »

(La Camera approva.)

Molte voci. A lunedì! a lunedì!

La seduta è levata alle ore 5 1[4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per un concorso per la costruzione di una strada ferrata dal Varo al confine modenese;

2° Discussione del progetto di legge per la creazione di posti gratuiti di fondazione regia nel collegio *Carlo Alberto*;

3° Discussione del bilancio passivo del Ministero della marina per l'esercizio 1858.