

2^a TORNATA DELL' 8 AGOSTO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — Seconda votazione per la nomina della Giunta del bilancio. — Proposta del deputato Gigliucci per seduta alla sera, non approvata. — Domande d'informazioni del deputato Ricciardi, e risposta del presidente del Consiglio, Rattazzi. — Seguito della discussione del disegno di legge per concessione delle ferrovie meridionali e lombarde — Lettera del signor Jacobelli circa i capitoli della ferrovia da Termoli a Napoli — Il ministro dei lavori pubblici, Depretis, combatte l'emendamento del deputato Peruzzi all'articolo 2, che è ritirato — Proposta del deputato Pisanelli, pure ritirata — Approvazione di parecchi articoli — Emendamenti dei deputati Mosca e Allievi all'articolo 9 — Osservazioni del ministro per i lavori pubblici, e dei deputati Valerio e Susani — Repliche — Il primo è rigettato ed il secondo approvato — Emendamento del deputato Guglianetti all'articolo 10 — Osservazioni del ministro e del relatore Trezzi — Emendamento del deputato Valerio — Parlano il ministro ed i deputati Trezzi relatore, e Bonghi — È approvato l'articolo 10 con emendamento del deputato Valerio — Proposte suppressive dei deputati Cini e Michelini all'articolo 11, non approvate. — Incidente sull'ordine del giorno.

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

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione per la nomina dei tredici membri mancanti della Commissione del bilancio, come fu annunziato ieri in fine della seduta.

Favoriscano di deporre le loro schede nell'urna.

(Segue l'appello nominale.)

Il deputato Gigliucci ha facoltà di parlare.

GIGLIUCCI. Nell'ordine del giorno d'oggi non vedo annunziata la seduta delle ore 9 di questa sera. Domando alla Camera di tenerla secondo il solito, per le petizioni.

CHIAVARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La Camera sinora non ha tenuto più di due sedute al giorno; la seduta del venerdì sera si teneva quando ce n'era una sola nella giornata.

Il deputato Chiavarina ha facoltà di parlare.

CHIAVARINA. Qualora questa tornata straordinaria serale che ci si propone avesse per iscopo di continuare la discussione delle ferrovie, io non mi opporrei; ma se fosse, come era negli altri venerdì, per le petizioni, io credo che collo grande stanchezza della Camera, e con due sedute al giorno che già tiene, non sarebbe più opportuna e non si troverebbe nemmeno in numero. (Bravo! Bene!)

PRESIDENTE. Il deputato Gigliucci propone che questa sera alle ore 9 abbia luogo una terza seduta per relazioni di petizioni.

Pongo ai voti tale proposta.

(Non è adottata.)

DOMANDE DEL DEPUTATO RICCIARDI RELATIVE AL MAGGIORE LACHELLI.

RICCIARDI. Domando la parola.

Io desidererei dall'onorevole presidente del Consiglio uno schiarimento.

L'altro ieri l'agenzia Stefani, l'inesattissima agenzia Stefani, la quale ciò non ostante ha il monopolio dei telegrammi, parlò del maggiore Lachelli, il quale, alla testa di un distaccamento di soldati italiani, nel perseguire una banda di briganti, afforzata da due compagnie di zuavi papalini, invase il territorio, che il papa chiama di *San Pietro*, e noi chiamiamo italiano. Ora non si è più nulla saputo di questo maggiore Lachelli.

Il perchè mi rivolgo all'onorevole presidente del Consiglio (*Rumori*) pregandolo di farci conoscere qualche cosa a tale proposito.

Il fatto mi sembra abbastanza grave per darmi il diritto d'interrogare sovr'esso il Governo.

Profitto poi di quest'occasione, poichè ho la parola (e non è cosa sempre facile l'ottennerla) (*ilarità*), per domandare al presidente del Consiglio qualche ragguaglio intorno alle cose della Sicilia, su cui tornano in campo nuove luttuose.

BATTAZZI, presidente del Consiglio. Quanto al maggiore Lachelli, io pregherei l'onorevole Ricciardi a rivolgersi all'agenzia Stefani, la quale, come l'ho dichiarato ieri, è una agenzia puramente privata, che non ha nulla di comune col Governo, e che può dare le notizie che stima lasciandosi a lei sotto la sua responsabilità di pubblicarle ogni qualvolta siano tali da non compromettere l'ordine pubblico. Egli potrà, dico, rivolgersi a

quell'agenzia, la quale non mancherà di dargli le spiegazioni che egli desidera.

Quanto al Ministero posso dire che non è giunta ancora notizia alcuna del fatto accennato in quel dispaccio, e non mi trovo quindi in grado nè d'affermare che sia vero, nè di negarne la verità.

Riguardo poi ai fatti della Sicilia io debbo ripetere quello che ho detto ieri, cioè che quando vi saranno notizie positive sui fatti che succedono in quell'isola, io non mancherò di farne cenno e ne darò cognizione al pubblico col mezzo del giornale ufficiale. Si leggerà anzi nel giornale ufficiale di quest'oggi un dispaccio ch'era giunto al Ministero, dispaccio in cui si parla dell'esistenza di tre colonne composte ciascuna di mille uomini, e della direzione che sembra abbiano presa.

Altre notizie positive non giunsero al Ministero. Solo dirò alla Camera essere pervenuto un dispaccio da Girgenti, il quale dice che correva voce vi fosse stato uno scontro tra una colonna di volontari e le nostre truppe e che i volontari si fossero sbandati ed avessero lasciato 50 fucili.

Questo è tutto quello che è giunto al Ministero; ma, ripeto, queste notizie io non le posso dare come certe. Le accenno come sole voci di Girgenti; non ne avrei fatto nemmeno parola se non fossi eccitato a ciò fare, e se non sperassi che questo almeno possa servire a far cessare le voci diverse che corrono.

Del resto, la Camera comprende che il Ministero non può nè deve comunicare al pubblico se non quei fatti, sulla cui realtà possa essere tranquillo, e che sarebbe poco conveniente pubblicare le voci incerte, più o meno fondate, che possano giungere a lui.

RICCIARDI. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio della sua risposta.

Quanto al maggiore Lachelli, dirò che la notizia è comparsa anche nel giornale ufficiale. (*Rumori*) Io credo che il giornale ufficiale non debba ammettere che notizie accertate.

Quanto alle cose di Sicilia, la Camera mi permetterà di fare un appello alla sua coscienza. (*Rumori*) Io credo che la Camera in questi momenti solenni non possa sciogliersi senza tema di procacciarsi forse un rimorso. E non aggiungerò altro, o signori.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER CONCESSIONE DI FERROVIE NELLE PROVINCIE MERIDIONALI E IN LOMBARDIA.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione del disegno sulle ferrovie meridionali.

Anzitutto debbo annunziare alla Camera che è pervenuta al banco della Presidenza la seguente lettera sottoscritta dal signor Achille Jacobelli:

« *Illustrissimo signor presidente,*

« Fin dal mese di marzo di quest'anno io facevo offerta per la concessione della ferrovia da Capua a Termoli, offerta che era appoggiata e sostenuta dalle deli-

berazioni dei Consigli provinciali e municipali delle provincie di Terra di Lavoro, di Benevento e di Molise.

« In seguito di questa offerta, che certamente dall'onorevole signor ministro sarà trasmessa alla Commissione delle ferrovie, si presentarono gli studi particolarezzati da Capua ad Amorosi eseguiti dall'ingegnere professore Rossi, destinato a ciò dall'onorevole ministro Peruzzi. Questi studi avevano a base la proposta in data del 21 marzo 1861 della Commissione nominata dal luogotenente cavaliere Farini e composta dagli ispettori generali e componenti il Consiglio generale dei lavori pubblici di Napoli, dopo che per tre mesi questi uomini tecnici reputatissimi studiarono le linee di ferrovie a farsi nel Napoletano.

« Allorchè la Camera si degnò di deliberare che la petizione di 219 comuni richiedenti questa ferrovia fosse mandata alla Commissione, e 50 onorevoli deputati presentarono una proposta di legge a ciò relativa e rimessa dalla Camera alla Commissione medesima, io mi faceva un dovere, con atto diretto all'illustrissimo signor ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione della Camera, di accettare il quaderno d'onori che era annesso alla proposta di legge dei suddetti 50 onorevoli deputati.

« Ora, attesi i cangiamenti fatti dalla Commissione a questa proposta di legge, mi affretto a dirigere a lei, illustrissimo signor presidente, questa mia lettera per dichiararle che accetto formalmente la concessione della ferrovia da Termoli a Napoli, sotto l'osservanza dei relativi capitoli uniti alla proposta della Commissione, segnati C, conformemente è prescritto dall'articolo 2 del progetto di legge della Commissione con la garanzia di lire 22 mila di prodotto brutto chilometrico, la quale non recherà certo alcun dispendio allo Stato, poichè questa linea attraversa contrade ricchissime e popolate da oltre a due milioni d'abitanti.

« Ed infine accludendole sottoscritti da me i suddetti capitoli di concessione compilati dalla Commissione, prego la bontà di lei di dar lettura della presente alla Camera, affinchè si possa sempre più favorevolmente accogliere la detta proposta di legge dalla Commissione modificata.

« Gradisca gli attestati di profonda stima e rispetto, ecc. »

Ora torniamo al punto al quale siamo rimasti ieri.

L'onorevole Peruzzi aveva sviluppato il suo emendamento all'articolo 2 della convenzione, e l'onorevole ministro per i lavori pubblici aveva chiesto di parlare a proposito di quell'emendamento.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Esporrò brevemente alla Camera i motivi per i quali non potrei dare il mio assenso all'emendamento proposto dall'onorevole Peruzzi.

Il Ministero, nell'addivenire alla stipulazione del contratto sottomesso alle deliberazioni della Camera, aveva alcune norme da seguire ed uno scopo principale da raggiungere.

Dovevano essere norma al Ministero i voti precedenti

della Camera concretati nella legge che la Camera aveva poco prima sanzionato, e la cui esecuzione era andata a vuoto stante la rinuncia fatta dai concessionari, che si prevalsero d'una clausola risolutiva inserita a loro favore nell'atto di concessione.

Lo scopo cui mirava il Ministero era quello d'affrettare la costruzione d'una ferrovia che collegasse la città di Napoli alle altre provincie del regno colla minore interruzione possibile. Perciò nelle trattative aperte non solo colla casa Rothschild, ma ancora con altri che si presentarono, il Ministero ha sempre posto per base queste essenziali condizioni, che, cioè la legge 21 luglio 1861, che esprimeva, lo ripeto, il voto della Camera, rimanesse, in quanto alle linee fissate ed all'epoca della loro esecuzione, rimanesse, dico, possibilmente invariato.

A raggiungere questo scopo si è incontrato un ostacolo invincibile per la linea da Pescara a Ceprano, che, secondo le previsioni dell'anno scorso, quando la legge 21 luglio fu discussa e votata, pareva una linea che non presentasse difficoltà, ma in seguito ad un più maturo esame ed al compimento degli studi di massima fu dimostrato essere questa linea più difficile di quello che a prima vista pareva. Basti l'accennare che il varco dell'Appennino al passo di Forca Carusa, che è il punto più elevato, raggiunge un'altezza sul livello del mare di 1040 o 1080 metri.

Non fu quindi possibile di indurre i concessionari ad aderire che i termini per questa linea fossero conservati secondo le disposizioni della legge precedente. Perciò fu giuocoforza non solo lo acconsentire ad una dilazione di un anno, ma ancora ad accettare una condizione registrata in apposito articolo della convenzione Rothschild, in forza della quale il concessionario si è riservata la facoltà di esimersi dalla costruzione della linea, quando in seguito agli studi definitivi si fosse riconosciuto che i lavori per la costruzione di questa strada importassero una spesa che dovesse oltrepassare la somma di lire 250,000 al chilometro. Allora il Ministero fu costretto a limitare le sue esigenze agli altri tronchi contemplati nella legge del 21 luglio, ed ha creduto che fosse il partito più conveniente quello di concentrare i suoi sforzi nel costringere il concessionario ad adempiere esattamente gli altri termini, ed a migliorarne anche, se era possibile, ossia ad abbreviarne alcuno. E per essere sicuro, trattandosi di un patto essenzialissimo, il Ministero ha voluto assolutamente che le infrazioni di questo patto relativo ai termini avessero per conseguenza una multa severissima, cioè una sanzione penale molto grave.

Tutte le prescrizioni, o signori, che si trovano nei capitoli di concessione, in fatto di imprese industriali, chi ne ha un po' di esperienza sa che difficilmente si risolvono in qualche cosa di utile e di efficace, senza patti chiari e precisi, e sanzioni penali assai forti; ci vuole una penalità assai forte, perchè da una parte l'interesse dello Stato sia tutelato, e dall'altra, col timore salutare delle conseguenze d'una lite, nella quale, essendo per-

dente il concessionario, sarebbe assoggettato ad una perdita gravissima, si costringa il medesimo ad eseguire gli impegni suoi esattamente.

Se fosse tolta di mezzo la sanzione penale, noi sappiamo tutti, o signori, a che cosa si riducano le prescrizioni simili a quelle di cui stiamo discutendo.

Quindi, non solamente il Ministero ha voluto assoggettare il concessionario a questa severissima penalità, ma non si è arreso alle sue istanze di prescindere in qualche parte e per una ragione fino ad un certo punto plausibile dal rigore dei termini prescritti colla legge 21 luglio, la quale per alcune strade prescrive che dovessero essere compiute al 1° gennaio 1863. Il Ministero non aderì ad una anche breve proroga, se non quando, in via quasi di compensazione, il concessionario stesso ha proposto bensì di ritardare di quattro mesi l'esecuzione di quei tronchi, ma nello stesso tempo ha proposto di costruire 48 o 50 chilometri di strada di più di quello che la legge del 21 luglio non contemplava.

Allora, ecco il partito che si è presentato al Ministero. Si prolungavano di quattro mesi i termini per la esecuzione delle linee contemplate dalla legge 11 luglio, ma si otteneva otto mesi prima di avere una linea continua la quale mettesse alla città di Napoli con solo 50 chilometri d'interruzione alla traversata dell'Appennino, e colla breve interruzione che si sarebbe incontrata da Salerno a Vietri, se i lavori della traversata di Salerno non fossero, come temevasi per avventura, compiuti.

Parve al Ministero che questo partito fosse ad ogni altro preferibile. Sono così evidenti i vantaggi di avere una linea che congiunga le provincie dell'Italia superiore colla città di Napoli colla più breve interruzione possibile, che il Ministero non ha esitato un momento a credere che questo partito era il migliore di tutti.

Finchè tra le ferrovie che corrono lungo l'Adriatico e i paesi che stanno sul versante dell'Appennino che guarda il Tirreno vi sarà un' interruzione per istrade ordinarie di oltre 100 chilometri, io credo che non si potrà mai sentire efficacemente il beneficio delle ferrovie che si costruiscono dall'una e dall'altra parte dell'Appennino. L'interruzione, se si riduce a soli 50 chilometri, sarebbe invece un gran passo. Ciò avveniva coll'offerta che gli si faceva, e il Ministero tanto più volentieri l'accettava, inquantochè quest'interruzione con un po' di cura, con un po' di sacrifici che avesse voluto fare il Governo, con un po' di diligenza che avesse voluto adoperare il concessionario, avrebbe potuto rendersi ancora minore, come noterò in seguito.

Ecco come stanno le cose. La Camera sa che dal Tronto a Foggia vi sono due imprese le quali hanno avuto l'appalto di quel tratto di linea. Giunti a Foggia, la linea continua poi verso mezzogiorno; ma un piccolo tronco cammina fino all'Incoronata, comune colla linea che discende verso Barletta e verso Bari, e piegando a destra, si spinge verso la valle dell'Ofanto e fino nelle vicinanze di Ponte Venere. Per questo tronco che è, se

2^a TORNATA DELL'8 AGOSTO

ben ricordo, di 50 chilometri, gli studi erano pressochè compiuti quando io sono entrato al Ministero, e furono nel mese di maggio interamente compiuti. Da Ponte Venere fino a Conza si traversa una località alquanto inospite. Tuttavia la precedente impresa Talabot aveva eseguiti degli studi di massima anche nella parte superiore della valle dell'Ofanto, aveva anche eseguita una picchettazione.

Come ho già avuto l'onore di dire alla Camera, prima di soscrivere la convenzione definitiva, il Governo aveva comunicato al rappresentante dei signori Rothschild e Talabot tutti i contratti in corso di esecuzione, e lo aveva invitato a visitare lo stato in cui si trovavano i lavori sulle diverse linee principiate, perchè, siccome il Governo teneva fermo su questa condizione dell'esecuzione dei lavori entro brevi termini, dopo aver visitati questi lavori, la società Rothschild avrebbe potuto soscrivere la convenzione definitiva con piena cognizione di causa e mantenere l'offerta al Governo di costruire non solo il tronco da Foggia a Santa Venere, ma il tronco da Foggia sino a Conza.

E i signori concessionari, dopo aver visitato le località, dove trovarono, credo, un appaltatore pronto ad assumere l'impegno di costruire pel 1° maggio la linea fino a Conza, assunsero deliberatamente questo incarico.

Io non negherò che la valle presenta delle difficoltà; non è però in questa valle e nel bosco di Monticchio dove sia avvenuta l'uccisione dell'ingegnere di cui ha parlato ieri l'onorevole Peruzzi. Quell'ingegnere fu ucciso invece sul ponte di Laviano; i luoghi, non si può negare, sono discretamente difficili, ma la valle, da quanto mi si assicura, è larga; le pendenze non sono forti, e, insomma, non presenta delle difficoltà molto gravi, e del resto, io prima di stringere il contratto, ho consultato l'ispettore generale delle strade ferrate nel Napoletano, il quale ammise la possibilità di costruire il tronco da Ponte Venere fino a Conza nel tempo stabilito, e ancora recentissimamente avendo parlato di questo tronco sia coi concessionari, sia col direttore generale delle ferrovie napoletane, d'accordo mi hanno detto che la cosa era ancora possibile, e quanto ai concessionari essi intendevano di poter esattamente mantenere l'impegno assunto.

Ho detto che si può rendere anche più breve questo transito della parte di via che traversa l'Appennino.

Infatti, valicato il colle di Conza, dovendosi raggiungere presso Laviano la strada della Basilicata, si corre quella da Laviano o da Valva ad Eboli. Per questo tronco ci sarebbe modo di abbreviare ancora il tragitto che si farebbe col mezzo della via ordinaria, perchè abbiamo già gli studi preparati di un tronco di 22 chilometri da Eboli a Contursi; soltanto io non credetti di andar più oltre colle mie esigenze anche per questo tronco, obbligando l'impresa di assumere l'obbligo di comprenderlo in quelli che debbono essere costruiti al 1° di maggio, inquantochè si sono manifestati diversi reclami intorno al tracciato di questo tronco, per vedere se era conveniente di ritardarne la esecuzione, onde modifi-

care forse il tracciato in qualche parte. Bisogna vedere se fosse possibile di avvicinarsi a Campagna ed in ogni modo da non pregiudicare la diramazione che nelle vicinanze di Contursi dovrebbe eventualmente staccarsi per una linea verso il vallo di Diano e la Basilicata, ma in ogni modo, stante gli studi fatti e gl'impegni presi, sarebbe possibile, seguendo il sistema del Ministero, di avere al 1° di maggio o a un dipresso una linea continua delle provincie settentrionali fino a Napoli colla sola interruzione di 49 chilometri, e forse, con un po' di diligenza, colla sola interruzione di 27 o 28 chilometri.

Vede la Camera che immenso beneficio ci sarebbe in confronto di qualsivoglia altro progetto, il quale ci presenterebbe sempre in questo caso un'interruzione di 100 e più chilometri attraverso ad un paese poco abitato e negli altri casi una interruzione per istrade ordinarie di 150 o 180 chilometri almeno.

Anche una considerazione pel servizio celere che si dovrebbe organizzare, ha mosso il Ministero ad adottare questa determinazione. Volendosi organizzare un servizio celere, ma che possa riescire comodo ai viaggiatori, come si deve organizzare in questo caso per attivare veramente un gran movimento, è da notare che tra Ponte Santa Venere ed Eboli per circa 100 chilometri si toccano delle località come Lacedonia e Laviano, dove mi si dice non essere tanto facile il trovar modo di mantenere le mute di cavalli che si dovrebbero stabilire; ora lo stabilire un servizio, come dico, celere, che dovrebbe durare soli sei mesi, attraverso all'Appennino per 100 chilometri di lunghezza in località piuttosto difficili, è sembrato in verità che non valesse la pena e che dovesse importare delle spese che forse non sarebbero state tanto lontane da quei sacrifici a cui l'impresa si dovrebbe assoggettare per condurre a termine, impiegando grande attività e mezzi straordinari, il tronco da Santa Venere fino alle vicinanze di Conza. Questo quanto alla convenienza generale di affrettare la esecuzione di questa linea.

Ma, c'è anche un'altra considerazione d'ordine finanziario. Se il contratto stabilito colla casa Rothschild fosse sulle basi del contratto precedentemente sancito colla legge 21 luglio, cioè vi fosse una garanzia d'interesse, forse un sistema diverso da quello a cui si attiene il Ministero, non avrebbe nell'ordine finanziario gravi inconvenienti, ma credo che questi inconvenienti diventino gravissimi quando si adottasse nel caso attuale. Qui abbiamo accettato il sistema, non so se a ragione od a torto, di una garanzia di prodotto brutto chilometrico. Evidentemente in questo sistema è nella convenienza del Governo di concentrare i transiti e il movimento sopra una linea sola e lunga per quanto è possibile. Sotto questo punto di vista è evidentemente necessario di trovar modo di fare la linea la più comoda, quantunque per avventura alquanto più lunga, ma in cui i viaggiatori potessero regolarmente continuare il loro viaggio cogli stessi veicoli.

In tal modo accumulandosi il traffico ed il transito sopra una linea sola, restringendosi su questo la garan-

zia chilometrica prestata dal Governo, il sacrificio della finanza diventa minore. Invece, se si stabilisce come coll'emendamento dell'onorevole Peruzzi, altri tronchi, come quello da Pescara alle gole di Popoli, che sarebbero circa una trentina di chilometri, che cosa ne avverrebbe?

Mi permetta la Camera di esaminare questa ipotesi perchè chiarisce la questione ed il concetto dal quale è partito il Ministero.

L'onorevole Peruzzi propone che si faccia entro breve termine, cioè al 1° di maggio, mi pare, il tronco da Pescara alle gole di Popoli. Oltrechè a questo sistema osta la disposizione dell'articolo 17, il quale vuole che prima di appaltare questi lavori e di cominciarli, bisogna determinare il costo chilometrico per sapere se sarà il concessionario o il Governo quello che si incaricherà della costruzione, quindi bisognerebbe modificare quell'articolo e variare il contratto. Ma dico: avremo trenta chilometri di strada da Pescara a Turri, che è laddove prossimamente cominciano le gole di Popoli. Ma io dico: in quel luogo i viaggiatori come muterebbero veicoli per continuare sulla strada ordinaria?

Io comincio a dubitare se non sarebbe per loro assai più conveniente di arrestarsi a Pescara dove troverebbero uffici di spedizione, e tutti i comodi d'una fermata, e di là direttamente traversare l'Appennino e portarsi per Sulmona ad Isernia a Capua, oppure per Celano e Sora a Ceprano. Credo che sarebbe più conveniente, perchè in un piccolo paese non si hanno le necessarie comodità e difficilmente vi si può trapiantare tutto ciò che occorre ad un servizio importante come questo di portar gruppi, viaggiatori, oggetti di messaggeria, al di là dell'Appennino.

Vi è inoltre un'altra ragione, ed è che il transito si dividerebbe in due. Una parte andrebbe a Foggia sull'altra direzione. Dunque questa divisione di transito sarebbe a danno dello Stato.

Immagini un po' la Camera che transito vi potrebbe essere su questo tronco di strada il quale andrebbe fino alle gole di Popoli, poi si spingerebbe a Popoli e a Sulmona, traverserebbe il piano di Cinque Miglia per andare ad Isernia e finirebbe a metter capo a Capua. Mi si dice che in alcune stagioni questa strada, massime al piano di Cinque Miglia, va soggetta a bufere, è coperta da nevi, e molte volte nella cattiva stagione i viaggiatori sono trattenuti nel cammino. Scegliamo dunque una ben cattiva via per farla una delle vie di grande comunicazione!

Ma poi lo Stato dovrebbe egli garantire 29,000 lire al chilometro ad una linea in sì cattive condizioni di transito, e non sarebbe un sacrificio che non sarebbe per niun modo compensato?

Ma ci sono anche due altre considerazioni che sottometto alla Camera e che servono a determinare il Ministero a concentrare le sue cure per compiere la linea principale, e sono le due seguenti:

Coll'una di esse risponderò anche all'onorevole Melchiorre e ad alcuni deputati della provincia di Chieti i

quali hanno mosso interpellanza sul tracciato di quella linea. Il tracciato di massima nella valle del Pescara era stato fatto tutto quanto sulla riva sinistra del fiume. Mi si assicura che la riva destra sia più difficile. Ad ogni modo il Ministero nell'eseguire gli studi definitivi, mirando a soddisfare i bisogni e i desiderii delle popolazioni, ha variato il tracciato di massima, e il tracciato definitivo, partito da Popoli, passa sulla sponda sinistra del Pescara, poi sulla destra assai prima di Chieti, appunto per radere il colle sul quale sta Chieti, e discende poi seguendo la sponda destra fino a Pescara. Questo tracciato il Ministero intende che sia eseguito; anzi, dirò di più: il municipio di Chieti ha fatto delle istanze per modificare ancora e migliorare questo tracciato. Esso voleva ottenere una deviazione assai più radicale, cioè partire da un piccolo fiume che sta a mezzogiorno di Pescara e salire per quella valle in modo da guadagnare la pendenza necessaria per avvicinarsi ancor più a Chieti e scendere poi nella valle del Pescara per proseguire secondo la sua direzione.

Per questo il Ministero avrebbe desiderato di studiare meglio la questione.

È questa una linea importante, e il sistema adottato ci permette di studiare meglio, in mezzo ai molti lavori di cui è sovraccaricato in questi tempi il Ministero per lavori pubblici, e vedere se è possibile, senza guastare la linea sia per la sua lunghezza, sia per la sua altimetria, di soddisfare ai desiderii della città di Chieti.

Più avanti il tracciato, una volta passate le gole di Popoli e la città di Popoli, trova il terreno un po' più favorevole e giunge presso Sulmona. A Sulmona la linea deve piegarsi per isvilupparsi ed acquistare la pendenza necessaria per passare le alture di Forca Caruca. Anche a questo punto vi ha una questione, o signori, che ha la sua importanza, vi è cioè una domanda della città di Aquila che vorrebbe modificato il tracciato.

La città d'Aquila domanda che il tracciato che parte dalle vicinanze di Sulmona sia modificato in modo da poter avvicinarsi di più alla città d'Aquila ed a quella parte degli Abruzzi.

Anche questa è sembrata al Ministero una questione abbastanza grave, perchè meritasse d'essere studiata. Se coll'avvenire giova sperare che anche delle linee centrali debbano essere fatte, non dico dappertutto, nè in linea retta, ma dei tronchi che, a seconda dei casi, leghino alcuni punti più importanti della parte centrale dell'Appennino, perciò è sembrato che meritasse uno studio anche la linea da Sulmona nella direzione d'Aquila per vedere se fosse anche possibile di congiungere quella linea con Rieti e forse anche colle valli della Nera e del Tevere.

Questo è anche un motivo per cui il Ministero non ha creduto di seguire una falsa via, attenendosi al sistema che procrastina alquanto, senza dire che sia troppo, la costruzione della linea da Pescara a Ceprano.

Adesso dirò brevemente delle altre variazioni introdotte dall'emendamento dell'onorevole Peruzzi.

Il Ministero nella sua proposta ha avuto riguardo

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

prima di tutto di non dipartirsi dalla legge del 1861, poi di non aumentare di troppo in un anno il numero dei chilometri che devono essere costrutti dal concessionario.

Ho stabilito un confronto tra le conseguenze che deriverebbero seguitando il sistema dell'onorevole Peruzzi o quello del Ministero. Per verità il sistema dell'onorevole Peruzzi aggrava alquanto la condizione del concessionario in confronto di ciò che era stabilito sia colla legge 21 luglio 1861 e sia colla concessione Rothschild. Ecco quali sarebbero le conseguenze. Al 12 maggio 1863, secondo il progetto dell'onorevole Peruzzi, verrebbero costrutti 379 chilometri (parto sempre dal Tronto), il Ministero ne farebbe qualcheuno di più, 381; ma la gran differenza sta in questo, che il Ministero costruisce una linea continua, mentre l'onorevole Peruzzi costruisce una linea continua che si arresta a Ponte Venere, ed una diramazione che, a mio avviso, non produrrebbe gran cosa. Al 1° gennaio 1864 il Ministero non avrebbe costrutti che 491 chilometri, l'onorevole Peruzzi costruirebbe 102 chilometri di più.

Pare a me che questa esigenza sia un po' troppo forte. Al 1° luglio 1864, secondo il progetto dell'onorevole Peruzzi, sarebbero costrutti 703 chilometri, secondo il progetto del Ministero 543. Secondo il sistema dell'onorevole Peruzzi, a Bari si andrebbe un anno prima, a Taranto si andrebbe un anno prima.

Al 1° gennaio 1865, secondo il progetto Peruzzi, dovrebbero essere costrutti 809 chilometri, secondo il progetto del Ministero 659.

Al 1° luglio 1865, 859 chilometri dovrebbero essere costrutti secondo l'emendamento dell'onorevole Peruzzi, e 829 secondo il progetto del Ministero; saremmo del pari al 1° di gennaio 1866, perocchè le linee dovrebbero essere tutte quante finite.

Secondo il progetto Peruzzi, quella parte della linea da Pescara a Ceprano dev'essere costrutta in cinque anni, ma dev'essere costrutta anche gradatamente. Io credo che l'imprenditore con questo sistema sarebbe alquanto aggravato. Ci è una variazione sensibile, ed alla quale, dico il vero, io adempirei volentieri, se fosse possibile, ed è quella che anticipa di un anno la costruzione del tronco da Bari a Taranto. La Camera sa che, in forza della legge sulle linee calabro-sicule, si debbono quest'anno mettere in costruzione 150 chilometri di strada.

Si riferiva appunto a queste strade che debbono essere in costruzione l'onorevole Peruzzi nel dimostrare l'utilità d'affrettare questa convenzione colla città di Taranto. Io stesso ho variato colla mia proposta la legge precedente del 21 luglio. Ma di questi 150 chilometri una metà debb'essere costrutta in Sicilia, e dell'altra metà una parte in Calabria, e l'altra debb'essere costrutta in Basilicata. Ora questa parte del lavoro si può appaltare adesso, ma non si può compiere sino al principio del 1864.

Pel secondo anno la quantità dei chilometri da mettersi in costruzione per le ferrovie calabro-sicule sarà

di 120 chilometri, de' quali un quarto potrà essere costruito nella Basilicata.

Dunque si dovranno aggiungere al lavoro da farsi 30 chilometri, e si potranno dunque aver costrutti per la fine del 1864 circa 60 chilometri.

Sarebbe certo utile che questi 50 chilometri fossero terminati all'epoca alla quale l'onorevole Peruzzi vorrebbe che si giungesse a Taranto colla ferrovia che parte da Bari, ma dico che un ritardo di sei mesi o di un anno non costituisce una grande disgrazia. I 60 o 70 chilometri che debbono essere costrutti in Basilicata non hanno la garanzia di 29,000 lire di prodotto lordo al chilometro; sono costrutti dallo Stato, e saranno esercitati dallo Stato; nei primi anni saranno esercitati con perdita, ma questa perdita sarà insignificante, se vogliamo paragonarla a quella che si soffrirebbe riguardo ai tronchi di diramazione pei quali è assicurata una garanzia.

V'ha un'altra considerazione. Se si vuole affrettare, ci sarebbe un altro punto importantissimo al quale bisognerebbe vedere di giungere il più presto possibile: questo punto è Brindisi. A Brindisi si giungerebbe, secondo il progetto dell'onorevole Peruzzi, dopo che la linea fosse giunta a Taranto, e, secondo il progetto del Ministero, ci si arriverebbe sei mesi prima. Ebbene, io credo che volendo fare degli sforzi per giungere ad un punto importante, certo bisognerebbe farli per arrivare al porto di Brindisi; giacchè io non dissimulo la mia convinzione profonda che bisogna fare tutto il possibile perchè i lavori intorno a questo porto siano fatti il più presto possibile, acciocchè sia in grado di funzionare al più presto a servizio dei commerci che devono attraversare la Penisola.

Io non aggiungerò altre particolarità, perchè mi pare di aver già parlato abbastanza su questa materia, ma finirò con un'osservazione affatto pratica.

Io vorrei pregare coloro i quali intendono di proporre degli emendamenti, di volersi capacitare della posizione in cui si trova il Ministero, ed in cui si trova la stessa Commissione. Il Ministero ha l'obbligo di difendere un contratto, di cui non potrebbe variare la formola, e le condizioni essenziali, e massime poi del termine per la esecuzione delle diverse linee, se non avesse l'assenso del contraente.

Ieri si è sentito in quali termini l'onorevole Bastogi acconsente alla sua proposta; ma vogliamo noi metterci, col numero stragrande di emendamenti che facciamo, nella condizione di sentire volta per volta se i concessionari annuiscono o non annuiscono, come pur troppo si è fatto? Io credo che questo sistema renderebbe la posizione del Ministero molto difficile, e porrebbe anche la Camera in una condizione non quale si conviene ad un corpo legislativo, il quale deve procedere innanzi nella discussione, e non mettersi nel pericolo di votare, con molti emendamenti, un progetto che non potrebbe poi essere accettato da nessuno.

Io credo che è intenzione di noi tutti che il Ministero si trovi in grado di costruire le ferrovie meridionali.

Ora io debbo osservare che se si introducono condizioni che non siano poi accettabili dai concessionari, si pone in pericolo la costruzione di queste licee.

Io credo che, dopo queste osservazioni, la Camera vorrà respingere l'emendamento dell'onorevole Peruzzi.

PRESIDENTE. L'onorevole Pisanelli ha facoltà di parlare.

PISANELLI. Signori, io non ho nessuna competenza per giudicare delle opinioni espresse dall'onorevole Peruzzi e dal ministro dei lavori pubblici, ma io ho chiesto la parola per sottoporre alla considerazione della Camera un'osservazione che mi pare della più alta importanza. Io credo che sia vivissimo nell'animo di tutti il desiderio di concludere questo contratto, di dotare veramente le provincie meridionali delle strade ferrate.

Qual è intanto la nostra posizione, o signori? Noi abbiamo innanzi a noi un contratto e due obbligati, cioè il signor Rothschild e il signor Bastogi; qualunque emendamento che noi introducessimo in questo contratto potrebbe dar ragione, o pure il pretesto ad uno dei due di ritirare la loro proposta e di sciogliersi dagli impegni presi. Sicchè l'accettazione di un emendamento qualunque potrebbe farci pervenire a questa conseguenza che, quando noi avremo sanzionato col nostro voto il contratto, mancassimo dell'uno e dell'altro concorrente, ossia noi riducessimo al nulla il contratto medesimo.

Io credo che questo non possa essere nei voti e nei desiderii di nessun deputato, ed in conseguenza io fo appello alla lealtà di ciascuno perchè respinga tutti quegli emendamenti i quali in qualunque modo fossero per portare alterazione ai patti già convenuti, e rispetto ai quali abbiamo l'obbligazione ferma e precisa di due contraenti.

Io desidero certamente quanto il deputato Peruzzi e più che altri che siano accelerati alcuni di questi termini, e precisamente il termine che riguarda le diramazioni da Bari a Taranto, il termine che ha indicato giustamente l'onorevole ministro, quello cioè che concerne la linea da Bari a Brindisi; ma io credo che la Camera avrà soddisfatto a questo suo desiderio quando con un ordine del giorno dia facoltà al Governo, potendolo, di abbreviare i termini senza che questa facoltà possa tornare a danno di un contratto già esistente.

Poichè ho la parola su questo punto io mi permetto di richiamare nuovamente l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sopra i lavori delle strade ferrate calabro-sicule.

Avvertiva l'onorevole Peruzzi che la diramazione da Bari a Taranto era importante perchè con essa si congiungeva tutto il movimento della Sicilia e della Calabria colle provincie del continente; ma questa congiunzione sarà impossibile o ritardata se i lavori sul Jonio non procedono con quella alacrità con cui il ministro dei lavori pubblici a me fermamente prometteva che sarebbero proceduti per l'avvenire. L'affrettare quei lavori è un debito pel Governo, non solo perchè ordinati da una legge, ma anche perchè essi tornerebbero

a sussidio di una popolazione tanto devota alla causa nazionale, e pure tanto bisognosa.

Ritornando ora alla prima mia proposta io invoco la benevolenza della Camera sul concetto di respingere qualunque emendamento che potesse alterare il contratto e mettere in dubbio l'esecuzione della legge che votiamo.

PERUZZI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PISANELLI. Il mio ordine del giorno sarebbe il seguente:

« La Camera accordando al Governo la facoltà di concertarsi col cessionario per l'abbreviazione dei termini indicati nell'articolo 2, passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. L'onorevole Peruzzi ha la parola per una mozione d'ordine.

PERUZZI. Io sono penetrato quanto il ministro dei lavori pubblici e quanto l'onorevole Pisanelli dell'inconveniente d'introdurre in una legge diretta ad approvare un contratto degli emendamenti i quali potrebbero per avventura rendere inutile la nostra deliberazione. E tanto ne sono penetrato, e sarebbe strano che non lo fossi dopo le cose che ho molte volte avvertite alla Camera l'anno scorso, che mi feci un dovere, fino dal giorno in cui potei leggere tutta la relazione della Commissione, di comunicare alla Commissione stessa, nella scorsa domenica, i vari emendamenti che io mi proponeva di sottoporre all'esame della Camera.

Ora, io pregherei il signor presidente a voler invitare la Commissione a farci conoscere se essa crede che possa essere accettato l'emendamento che ho avuto l'onore di proporre. Nel caso che la risposta della Commissione fosse affermativa, io insisterei nel mio emendamento; nel caso che la risposta fosse negativa, pago di aver adempiuto ad un dovere di coscienza, pago di aver proposto alla Camera che si faccia quello che credo possibile di fare, e che, possibile essendo, deve a senso mio essere fatto, quello che, dopo i migliori studi fatti nell'anno passato in cui io mi proponeva d'introdurre nel progetto di legge che, come ministro, stava per presentare al Parlamento quando lasciai il portafogli, mi associerei all'ordine del giorno dell'onorevole Pisanelli.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola per dichiarare qual sia l'intenzione della Commissione.

TREZZI, relatore. Se la Commissione avesse dovuto preoccuparsi di un capitolato, poteva benissimo entrare anche ad esaminare le proposte dell'onorevole Peruzzi, le quali tendevano a modificare i termini ed anche i tronchi, almeno per la parte che si dovrebbe costruire da principio, ma la Commissione è stata condotta dagli stessi motivi esposti con tanta lucidezza dal ministro dei lavori pubblici che oggi non si tratta di creare un capitolato, ma si tratta di accettare o no una proposta o l'altra.

Le proposte sono determinate:

Non parlo di quella che si riferisce al contratto Rothschild perchè questo è un contratto e non si può variare, tanto più dopo le dichiarazioni fatte che non avrebbe alterato di un punto questa contrattazione.

2^a TORNATA DELL'8 AGOSTO

O si parla dell'altra proposta e questa bisogna o accettarla o respingerla, ma non si potrebbe introdurre una modificazione senza incontrare l'inconveniente segnalato dal ministro dei lavori pubblici.

Per queste considerazioni la Commissione è indotta con molto suo dispiacere a dover dire che non accetterebbe nessun emendamento come Commissione.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole relatore della Commissione ha detto che la proposta Rothschild non è suscettibile di alcuna variazione, perchè il concessionario ha dichiarato che non la varierebbe di un punto.

Io prego la Camera di ricordare che ho avuto l'onore di dichiararle che sopra alcuni punti la convenzione si sarebbe potuta variare, senza venire alla conseguenza della risoluzione del contratto.

Riguardo poi agli emendamenti, io non vorrei che la dichiarazione fatta dall'onorevole relatore fosse in senso assoluto. Ho parlato anch'io genericamente che non bisogna moltiplicare gli emendamenti, ma credo che nè Ministero, nè Commissione, nè alcuno può impedire la Camera di discutere e di votare sopra un emendamento che viene proposto; in questo caso sarebbe inutile la discussione degli articoli.

Io, per esempio, devo combattere una clausola della proposta Bastogi, a cui non può il Ministero consentire per niun patto, e che per conseguenza devo proporre alla Camera che voglia respingerla: rispondo così anche per la proposta Ricciardi; ma questa pare cosa singolare: io ho fatto la mia dichiarazione solo per avvertire che se ci fosse abbondanza di questi emendamenti, sarebbe impossibile di procedere nella discussione.

Voci. Ai voti! ai voti! (Rumori)

PRESIDENTE. Il deputato Peruzzi ritira egli l'emendamento?

PERUZZI. Lo ritiro, poichè la Commissione ed il Ministero sono d'accordo, ed io sono abbastanza pago di avere fatto il mio dovere, e mi associo all'ordine del giorno Pisanelli, al quale mi crederei di dovere aggiungere che si raccomandi al Ministero di abbreviare il termine.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno del deputato Pisanelli:

« La Camera, dando facoltà al Governo di accordarsi col contraente per abbreviare i termini indicati nell'articolo 2, passa all'ordine del giorno. »

SUSANI. Mi pare che il Ministero questa facoltà l'abbia naturalmente.

Prego poi la Camera a considerar che per la natura del contratto è nell'interesse dei concessionari di abbreviare il più che possono i termini, ciò gioverà anche a far ragione dei desiderii dell'onorevole Pisanelli, perchè quanto più presto si termineranno le linee, tanto più presto si percepirà la garanzia chilometrica assicurata dal contratto. Dunque è nell'interesse dei concessionari di far presto. Per queste ragioni pregherei l'onorevole Pisanelli a voler ritirare il suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ritira il suo ordine del giorno?

PISANELLI. Quando la Camera sia intesa intorno a questo concetto, lo ritiro.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno essendo ritirato, passeremo oltre.

Il deputato Mandoj-Albanese ha proposto che al numero primo di quest'articolo dove si dice: *da Napoli ad Eboli*, si dica invece: *da Napoli al fiume Sele*, il 1° maggio 1863.

Il deputato Mandoj-Albanese ha facoltà di parlare.

MANDOJ-ALBANESE. Il mio emendamento non riguarda il tracciato. Quanto al tracciato non mi rimane più che a rendere i dovuti e debiti ringraziamenti all'egregio ministro dei lavori pubblici per gli studi che egli ha promesso di fare sul tracciato da Eboli a Laviano, studi importantissimi che debbono legarsi con altri già fatti da altri ingegneri, perchè il tracciato si avvicini per quanto fia possibile alla città di Campagna e per passare nella Basilicata, giusta gli studi dell'ingegnere Dini.

Il mio emendamento, signori, riguarda unicamente il tempo: trattasi guadagnare, cioè diciotto mesi. Dappoichè da Salerno si va ad Eboli il 1° maggio 1863, poi da Eboli a Laviano nel 1° dicembre 1864. Siccome il fiume Sele è una vena naturale importantissima e dista da Eboli non più di due chilometri, o due chilometri e mezzo in pianura perfetta, così io vorrei che la strada invece di soffermarsi ad Eboli pel 1863 fosse prolungata fino al Sele, essendo quel fiume attissimo pel trasporto di legname da costruzione e legna da focaggio. Ma per fare omaggio all'ordine del giorno del deputato Pisanelli, certissimo che il Ministero e la società concessionaria faranno quanto sarà in loro perchè questo mio desiderio giustissimo, nell'interesse del paese e della società stessa sia realizzato, io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Essendo ritirato l'emendamento, pongo ai voti l'articolo. Lo rileggo:

« Art. 2. I termini per il compimento della costruzione delle varie sovra dette linee sono fissati come segue:

« 1° Per le sezioni di strada da San Benedetto del Tronto a Conza, e da Napoli ad Eboli il 1° maggio 1863;

« 2° Per le sezioni da Eboli a Laviano il 1° gennaio 1864;

« 3° Per la sezione da Cosenza a Laviano il 1° gennaio 1865;

« 4° Per il tratto da Foggia a Barletta il 1° gennaio 1864;

« 5° Per quello da Barletta a Bari il 1° luglio 1864;

« 6° Per quello da Bari a Brindisi il 1° gennaio 1865;

« 7° Per quello da Brindisi ad Otranto il 1° gennaio 1866;

« 8° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1° luglio 1865.

« La linea da Pescara a Ceprano dovrà essere compiuta nel termine di cinque anni a datare dall'approva-

zione dei relativi studi definitivi, che dovranno essere presentati dentro un anno dalla legge di approvazione della presente convenzione.

« La linea da Pavia a Voghera e la sezione della linea da Pavia a Brescia, compresa tra Brescia e Cremona dovranno essere costruite entro 18 mesi dalla data della legge di approvazione della presente convenzione.

« Quella da Cremona a Pavia in ventiquattro mesi dalla stessa data. »

(È approvato.)

« Art. 3. Sui termini stabiliti al precedente articolo è accordata per la traversa della città di Salerno e per la galleria di Conza la tolleranza di mesi tre. »

(È approvato.)

« Art. 4...

A questo articolo il conte Bastogi ha inviato ieri una modificazione.

TREZZI, relatore. È un ritorno al primitivo progetto ministeriale.

PRESIDENTE. È un caso curioso quello di un presidente che deve porre ai voti gli articoli di una convenzione recentemente modificati, senza averne sott'occhio un esemplare!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ve n'è un solo esemplare, che aveva io e che ho trasmesso alla stenografia, perchè ne facesse copia per la stampa del rendiconto.

VALERIO. Darò la mia copia al signor presidente.

PRESIDENTE. Favoriscano di stare attenti, perchè non succedano equivoci.

« Art. 4. Nel caso però in cui circostanze straordinarie o di forza maggiore, delle quali resta al Governo esclusivamente riservato l'apprezzamento, rendessero impossibile l'ultimazione dei lavori per la traversa e per la galleria predetta anche nel termine portato dalla sovraddetta tolleranza, il tempo utile per il finale compimento di codeste due opere potrà essere, a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà riputato assolutamente indispensabile. »

Due sono adunque i cambiamenti: il primo consiste nel sopprimere le parole *e massime*; il secondo nel sostituire le parole: *di codeste due opere*, alle parole: *dei lavori*.

Il signor ministro accetta?

SELLA, ministro per le finanze. Faccio notare che l'onorevole Bastogi non fa che riproporre l'articolo 4 dell'antica convenzione Rothschild. Dal momento che la Commissione accetta questa nuova proposta, il Ministero non può non accettarla, di modo che non rimane altro che la proposta ministeriale antica.

PRESIDENTE. Se non c'è opposizione, s'intenderà approvato l'articolo 4.

(È approvato.)

« Art. 5. Allo scopo di portare a compimento nei termini rispettivamente fissati la costruzione delle linee, o delle sezioni di linee riferite sotto i numeri dall'1 all'8 dell'articolo 2, i lavori e le provviste relative alle medesime dovranno essere attivati, per modo che la

spesa impiegata nella loro effettuazione non resti giammai al disotto di 5 milioni di lire al mese. »

Qui non c'è alcuna modificazione.

(È approvato.)

All'articolo 6 ricordo che ieri il conte Bastogi ha inviato un'aggiunta.

TREZZI, relatore. L'aggiunta è stata proposta per ritornare al progetto ministeriale.

Era un'ommissione che non vi era ragione di lasciare.

PRESIDENTE. Pare che fosse l'ommissione del primo alinea che dice:

« Un eguale servizio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, quando al compimento dei lavori per la medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall'articolo 3. »

Questo alinea si intende dunque inserito nel progetto che discutiamo.

Ora domando se la Commissione intende che formi parte di quest'articolo anche l'altro alinea da lei proposto, e relativo alla costituzione della traversa per Conza.

Dal banco della Commissione. No! no!

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti l'articolo 6, quale era nell'antico progetto ministeriale.

« Art. 6. Nei termini come sopra fissati per il compimento dei lavori in costruzione dovrà essere attivato l'esercizio sulle rispettive linee o sezioni di linee; con condizione espressa che, portata la costruzione delle opposte sezioni di strada ferrata fino ad Eboli ed a Conza, si debba immediatamente provvedere all'organizzazione di un servizio speciale di trasporto celere per i viaggiatori per le comunicazioni attraverso l'Appennino fra quei due punti, fino a che si possa attivare fra i medesimi l'esercizio della strada ferrata.

« Un eguale servizio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, quando al compimento dei lavori per la medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall'articolo 3. »

(È approvato.)

« Art. 7. Il concessionario si obbliga a costituire nel termine di un mese, dal giorno dell'approvazione per legge della presente convenzione e nelle forme prescritte dalle leggi, una società anonima, sotto il titolo: *Società italiana per le strade ferrate meridionali*, col capitale di cento milioni in azioni, la quale assuma gli obblighi ed i diritti portati dalla presente convenzione.

« La sede della società e le adunanze generali degli azionisti dovranno tenersi nella capitale del regno.

« Gli statuti della società dovranno essere sottoposti all'approvazione del Governo. »

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Sta sempre la condizione che debba essere approvato l'articolo della legge. Non c'è differenza tra un sistema e l'altro.

PRESIDENTE. Se non c'è opposizione...

RICCIARDI. Un momento.

PRESIDENTE. L'onorevole Ricciardi ha la parola.

RICCIARDI. Non ha ella detto: *la capitale del regno?* (*ilarità*)

PRESIDENTE. Mi pare d'averlo letto chiaro.

RICCIARDI. Queste linee dovendo essere principalmente nelle provincie napoletane, proporrei si dicesse *in Napoli*, invece di dire *nella capitale del regno*. Non parlo per interesse di campanile, ma nel nome della logica.

PRESIDENTE. La avverto che le linee adottate col l'articolo 1 sono quattro, e fra queste ve n'è una che non è nelle provincie meridionali, ma sibbene nelle settentrionali.

RICCIARDI. È quella di minore importanza. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Formoli il suo emendamento.

RICCIARDI. L'emendamento è questo, che invece di *capitale del regno*, si dica *Napoli*.

PRESIDENTE. Quelli che intendono di approvare questo emendamento, sono pregati di alzarsi.

(Non è approvato.)

Se non v'è opposizione, s'intende approvato l'articolo 7.

(È approvato.)

« Art. 8. La società è autorizzata a realizzare il capitale necessario all'adempimento degli obblighi impostigli dalla presente concessione, per un terzo in azioni e per due terzi in obbligazioni. »

(È approvato.)

Qui ricordo che l'onorevole Bastogi aveva proposto lo articolo 8 bis.

La Commissione lo accetta?

TREZZI, relatore. Lo ammette.

PRESIDENTE. L'articolo 8 bis sarebbe questo:

« Fino a costituzione della società il concessionario assume personalmente l'obbligo di attivare i lavori colla maggiore possibile sollecitudine, facendovi metter mano immediatamente dopo che la presente proposta sarà approvata per legge. »

All'articolo 8 non vi è alcuna opposizione, e non ve n'è neppure, mi pare, all'articolo 8 bis.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io credo che quest'articolo è superfluo; pare che il concessionario dichiarerà, con un articolo inserito nel contratto, che eseguirà la legge...

SUSANI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Questa è un'obbligazione che deriva dal contratto stesso; non occorre dichiararlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Susani ha la parola.

SUSANI. La differenza sta in ciò. Il proponente dice: io tra un mese farei una società; e dalla lettera d'obbligazione che fu letta ieri siamo autorizzati a ritenere che molto prima del mese sarà costituita la società.

Però l'onorevole conte Bastogi, animato dal sentimento del bisogno di non perdere neppure un'ora per

dare mano ai lavori, essendo autorizzato a stipulare col Governo questa convenzione, egli stima giustamente di dover mettere questa condizione onde essere autorizzato egli, prima della costituzione della società, a dar mano immediatamente ai lavori; così egli il giorno dopo sancita la legge farà lavorare. Del resto un'analogha disposizione era anche nel capitolato Rothschild.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Sta bene questa dichiarazione che ha fatto l'onorevole Susani della buona volontà del concessionario, ma io dico che più che buona volontà il concessionario ha interesse a cominciare presto questi lavori; se vuole aspettare un mese, è padrone, salvo ad incorrere nella multa. Non credo dunque che ci sia utilità alcuna d'inserire questo articolo, è una vera superfluità.

I lavori devono la massima parte essere compiuti entro un termine prestabilito, non avuto riguardo all'epoca in cui sarà stipulato il contratto, e sarà approvato per legge.

Il concessionario dice che, sanzionata la legge, comincerà immediatamente i lavori, ma è lui che più di tutti essendo interessato a cominciarli immediatamente, dovrebbe mettere una clausola perchè il Governo gli permettesse di lavorare prima che la legge fosse sanzionata, tanto sono gravi le conseguenze e precisi gli obblighi, perchè le linee sieno costrutte a tempo fisso, non avuto riguardo all'approvazione della legge.

Lo ripeto adunque, credo che quest'articolo non faccia nè bene, nè male; ma certo non ha nè utilità, nè ragionevolezza.

PISANELLI. Non intendo la ragione per cui il signor ministro dei lavori pubblici contrasti quest'articolo. Egli dice che è inutile. Ad altri non pare così, e che non sia così, sembra a me evidente.

Nel contratto Rothschild eravi un articolo che pareva destinato a stabilire un obbligo personale pel signor Rothschild, ma quest'articolo era concepito in modo che nel mio ufficio parve dubbio se quest'obbligo ci fosse.

Ora in quest'articolo 8 bis è stabilito espressamente l'obbligo personale pel conte Bastogi. Il ministro dei lavori pubblici può trovare ciò inutile; io non lo credo tale.

Il signor ministro dei lavori pubblici aggiunge che il concessionario ha grande interesse, in virtù del contratto, di condurre con alacrità i lavori. Ebbene noi desideriamo che a questo suo interesse si aggiunga un obbligo positivo con un articolo.

Ad ogni modo dico che non veggo ragione perchè il signor ministro contrasti questo articolo, il quale per molti rispetti può parere utile e in nessun modo nocivo.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non lo contrasto nella parte in cui si stabilisce un obbligo personale, dico che è inutile la dichiarazione di cominciare immediatamente i lavori.

Ho detto e replicato, ci sia o no questa clausola nel contratto Bastogi o nel contratto Rothschild, essa è af-

fatto superflua. Il concessionario infatti è colui che è il più interessato a fare che i lavori sieno cominciati presto.

PRESIDENTE. Domando se quest'articolo 8 *bis* si voglia inserto nella convenzione.

(La Camera delibera affermativamente.)

« Art. 9. Per rispetto alla linea da Brescia a Pavia è riservata la prelazione a favore della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale, portata dal capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1860. »

SELLA, ministro per le finanze. Quest'articolo si può sopprimere, perchè mi pare che sia reso superfluo da un'alinea stato introdotto nell'articolo 1.

PRESIDENTE. L'onorevole Jacini ha facoltà di parlare.

JACINI. Voleva dire la medesima cosa che ha osservato l'onorevole ministro per le finanze.

SUSANI. La soppressione di quest'articolo io l'aveva chiesta ieri quando si è votato l'alinea all'articolo 1.

PRESIDENTE. L'onorevole Mosca ha facoltà di parlare.

MOSCA. Quando ieri si adducevano gli argomenti in sussidio dell'emendamento Jacini, si facevano valere soprattutto per togliere alle espressioni dell'articolo 1 un carattere isolato il quale sembrava forse non potersi successivamente sradicare. Però io credo che quest'articolo 9 potrebbe conservare la sua utilità, se non altro per dar luogo ad un'ulteriore disposizione la quale io intendeva di proporre in via di emendamento.

Io vorrei che quest'articolo 9 fosse emendato in questo senso, che, dopo d'aver sancito il principio che per rispetto alla linea Pavia-Brescia resta salvo a favore della società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale il suo diritto di prelazione assicurato per legge, si aggiungessero queste parole:

« Qualora l'anzidetta società faccia uso del suo diritto di prelazione, la stessa prelazione le sarà pure riservata rispetto alla linea da Pavia a Voghera. »

PRESIDENTE. Leggo l'emendamento proposto dall'onorevole Mosca all'articolo 9:

« Qualora l'anzidetta società faccia uso del suo diritto di prelazione, la stessa prelazione le sarà pure riservata rispetto alla linea da Pavia a Voghera. »

MOSCA. Signori, se vi è un punto, sul quale sembra stabilito l'accordo di tutte le opinioni, è questo che soprattutto nella convenzione propostaci dal Governo e da lui conchiusa con Rothschild, s'incontrava l'inconveniente gravissimo d'accomunare nella sfera d'azione di una stessa società interessi discordanti, fra i quali avrebbe avuto luogo necessariamente un conflitto, il cui effetto sarebbe stato di sacrificare l'uno all'altro di questi interessi.

La Commissione lo faceva notare nella sua relazione, colla quale accompagnò alla Camera il suo precedente progetto; l'onorevole Allievi non ha fatto che svolgere molto eloquentemente questo stesso principio.

Io credo quindi che non avrei altro da fare che riportarmi a quanto dissero ed il relatore della Commis-

sione e l'onorevole mio amico Allievi in questo argomento.

Tutto al più è cosa abbastanza palese che una società, la quale abbia, direi così, i suoi stabilimenti collocati in punti diametralmente opposti, non può certamente soddisfare a tutte le esigenze degli interessi contrari, reclamati dalle diverse località in cui andrebbe a verificarsi la sua sfera d'azione.

Lo stesso signor ministro per i lavori pubblici nel suo discorso, ed io credo anche in altra occasione, ha fatto sentire che, se egli si era indotto a domandare ed imporre la fusione delle società lombarda e dell'Italia centrale con quella delle ferrovie meridionali, l'aveva fatto unicamente per dare una novella garanzia al paese che sarebbe soddisfatto questo bisogno di tutta Italia che al più presto possibile fossero compiute le strade ferrate meridionali e venissero garantite in un modo eccezionale, appunto colla forza di una grande società che ha dimostrato finora di saper adempiere ai suoi impegni con lealtà e puntualità. Ma il signor ministro soggiungeva, a fronte delle obiezioni della Commissione, che esso era prontissimo anche a recedere e che per parte del contraente Rothschild non credeva che vi sarebbe maggiore difficoltà essenziale, perchè si potesse ottenere questo cambiamento nella convenzione.

Ora noi abbiamo davanti una doppia eventualità, abbiamo l'eventualità che venga accolta la proposta Bastogi, e che venga accolta anche in quella parte che riguarda la persona del concessionario proponente; abbiamo innanzi a noi ancora l'eventualità che una volta che la Camera si sarà determinata sulle condizioni essenziali del contratto, possa questo essere anche aggiudicato ad un altro concessionario.

Nel secondo di questi casi, io credo che non vi sieno che evidenti vantaggi ad accogliere il mio emendamento. O questo nuovo concessionario è quello che ha contrattato col Governo, ed in questo caso le cose restano precisamente al punto in cui si trovavano quando ci venne presentato l'attuale progetto di legge...

VALERIO. Domando la parola.

MOSCA... e soltanto resta soddisfatto il pensiero della Commissione, che è quello di tener disgiunti gl'interessi delle ferrovie settentrionali da quelli delle ferrovie meridionali. Ma se invece questo contratto dovesse essere definitivamente aggiudicato al signor conte Bastogi, io credo che il riflesso che faceva la Commissione riguardo agli inconvenienti che presenterebbe la comunanza di questi contrari interessi potrebbe diventare molto più grave; poichè la posizione di questa linea eccezionale la quale s'incasterebbe, per dir così, fra due linee parallele che appartengono alla società Lombardo-Veneta e dell'Italia centrale, l'una sulla destra, e l'altra sulla sinistra riva del Po, non potrebbe che promettere condizioni deplorabili, infelici, a questa linea riservata per la Lombardia.

Quest'argomento, è d'interesse, dirò così, locale della Lombardia, il quale però credo che abbia qualche ra-

2^a TORNATA DELL'8 AGOSTO

gione di essere pure rispettato. Ma vi ha inoltre un grande interesse dello Stato a mantenere la congiunzione della linea Pavia-Voghera a quella Pavia e Brescia; imperocchè, come fu già avvertito opportunamente dal ministro dei lavori pubblici, la garanzia che dovesse prestare il Governo limitatamente alla linea da Pavia a Brescia sarebbe certamente efficace e pratica, mentre invece accomunando nella medesima garanzia anche il tronco Pavia-Voghera, io credo che finirebbe per essere puramente nominale, poichè non c'è dubbio che il tronco Pavia-Voghera potrebbe dare tale prodotto da coprire anche quella parte di garanzia che fosse data separatamente per la linea Pavia-Brescia.

Questi sono i motivi che mi consigliano a presentare il mio emendamento.

Io potrei aggiungere altre considerazioni desunte soprattutto da ciò che la domanda della linea Pavia-Voghera venne fatta espressamente e già da molto tempo dalla società lombarda delle strade ferrate. Io non voglio dire con ciò che essa vi abbia acquistato un diritto positivo; ma è certo che, se questo progetto di legge è venuto alla Camera così formulato com'è (colla concorrenza delle linee meridionali e delle linee settentrionali), ciò fu unicamente nella previsione che questa società fosse quella la quale doveva poi costruire ed esercitare anche le linee meridionali.

Senza questa previsione è indubitabile per me che il progetto di concessione del gruppo delle ferrovie settentrionali sarebbe stato presentato alla Camera separatamente dal progetto riguardante le meridionali; motivo per cui avendo riguardo a ciò, e tenendo pure conto delle circostanze speciali di tempo e di mercato pecuniario in cui questo contratto fu concluso, credo che si verrebbe a dare un carattere di evidente equità ad una decisione della Camera che, ristabilendo una divisione così necessaria e naturale, conciliasse ad un tempo il rispetto dovuto agli impegni legalmente e lealmente assunti dal Governo, comechè sotto riserva dell'approvazione del Parlamento, e gli interessi più eminenti dell'Italia congiuntamente cogli interessi locali della Lombardia.

SUSANI. Domando la parola.

ALLIEVI. La Camera ricorderà come nella seduta precedente io le avessi annunciato che intendeva proporre un nuovo articolo dopo l'articolo 16 della proposta Bastogi, affine di correggere gli eventuali effetti della convenzione nella ipotesi che la società delle ferrovie lombarde esercitasse il suo diritto di prelazione. Io avrei creduto che la sede a discutere la questione agitata dall'onorevole Mosca fosse quella dell'articolo 15 o 16 dove si parla realmente degli effetti che debbono conseguire all'esercizio del diritto di prelazione riservato alla società delle strade ferrate lombarde; mentre qui all'articolo 9 non si tratta che di mantenere il diritto di prelazione medesimo; ma poichè piacque all'onorevole Mosca di agitare ora la questione, io debbo qui richiamare alla memoria della Camera quale sia in sostanza l'emendamento che io volevo proporre e che

già si trova sul banco della Presidenza. Esso consiste in ciò, che se la società delle strade ferrate lombarde esercita il suo diritto di prelazione, sia riservato allo Stato il diritto di riscattare la linea di Pavia-Voghera. Io voglio essere conseguente a me medesimo, io voglio che con la presente concessione sia assicurata la separazione tra le linee lombarde e le linee napoletane.

Io dico però, che non vedo sicurezza di una vera, di una seria separazione, se non quando siano due diversi gruppi di capitali e di capitalisti i quali abbiano l'una e l'altra intrapresa. Per questo lato io non mi accosto neppure alla opinione espressa dal signor ministro dei lavori pubblici, il quale ha veduto un rimedio in ciò che il concessionario Rothschild rinunci a fondere in una sola società le ferrovie lombarde e le ferrovie meridionali, imperocchè in queste grandi intraprese non è tanto dell'identificazione di statuti, dell'identificazione delle azioni, dell'identificazione delle amministrazioni che si deve tener conto, quanto si deve tener conto della partecipazione d'interesse che vi hanno quelle alte influenze finanziarie, le quali noi sappiamo che col possesso di un immenso numero d'azioni di cui dispongono, si trovano sempre padrone delle deliberazioni delle assemblee generali e quindi dell'andamento delle società.

Io ho detto che voleva essere conseguente a me medesimo e alle premesse che esposi nella precedente tornata. Noi dobbiamo voler la separazione delle strade ferrate lombarde dalle napoletane; noi non dobbiamo nella presente concessione pregiudicare in alcun modo le combinazioni ferroviarie dell'avvenire. Io non posso altrimenti supporre se non che la società delle strade ferrate lombarde eserciti il suo diritto di prelazione sulla linea Pavia-Brescia; mi è guarentigia di ciò l'utile ad essa assicurato sull'esercizio di quella linea, utile il quale compensa largamente le spese, e le offre un beneficio molto superiore a quello stesso *minimum* che le è legalmente impegnato sulle altre linee lombarde. Oltre a ciò mi è guarentigia di questo suo esercizio del diritto di prelazione l'interesse suo, poichè io non posso supporre che essa voglia permettere che una società estranea venga a introdursi nel seno della sua propria rete, ed a scompagnarla come certamente avverrebbe se un'altra società s'introducesse tra le sue strade mediante la costruzione del tronco da Pavia a Brescia. Io sono di ciò tanto convinto, che la sola cosa di cui mi meraviglio è che la società delle ferrovie lombarde immediatamente dopo che nel passato anno noi abbiamo sancito la legge che dava 25 mila lire per chilometro alla strada da Pavia a Brescia, immediatamente dico, quella società non avesse fatta domanda per sè della concessione.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. L'ha domandata.

ALLIEVI. L'ha domandata più tardi. Ma allora la società delle ferrovie lombarde sapeva che nessun altro individuo o società avrebbe osato di domandare la concessione, imperocchè avrebbe dovuto subire l'esercizio del suo diritto di prelazione...

PERUZZI. Domando la parola.

ALLIEVI... aspettando per quattro mesi le sue determinazioni.

La società sicura di una tale posizione, lasciò trascorrere il tempo più utile per mostrare la sua buona volontà di soddisfare a questo, che era giudicato dai rappresentanti delle provincie lombarde interesse vitalissimo.

Ora, se la società delle ferrovie lombarde esercitasse il suo diritto di prelazione, sarebbe veramente assurdo che rimanesse alla società concessionaria delle linee napoletane il tronco Pavia-Voghera, il quale, incastrato tra le ferrovie dello Stato e le lombarde, non riuscirebbe che d'imbarazzo all'esercizio di questi due grandi gruppi. È dunque assolutamente impossibile che non si provveda alla situazione che ci è fatta da codesta ipotesi.

Io però non consento che si abbia oggi ad accordare il diritto di prelazione alla società delle ferrovie lombarde. Certamente, se noi accordassimo un tale diritto, essa si affrettarebbe a domandare la concessione di tutta la linea da Brescia a Voghera. Ma allora, che cosa avverrebbe? Che noi avremmo tutti gl'inconvenienti lamentati dalla Commissione per la concessione del tronco Piacenza-Voghera; ossia la società delle strade ferrate lombarde s'insinuerebbe nel sistema delle strade ferrate dello Stato, precisamente a quel modo con cui si sarebbe insinuata con la concessione del tronco di Piacenza-Voghera. Imperocchè, siccome quest'ultimo tronco non è che la continuazione della linea dell'Italia centrale, e penetra nella rete dello Stato da est ad ovest, così il tronco Voghera-Pavia non è che la continuazione della grande linea da Milano a Genova, nella direzione da nord a mezzodì. Nell'uno e nell'altro caso è un passo avanti fatto nel sistema delle strade ferrate dello Stato e sopra una delle sue maggiori linee.

Io dissi già l'altro giorno credere che nell'alta Italia ci fossero a studiare, a discutere combinazioni e rifusioni più favorevoli rispetto alle grandi linee delle strade ferrate. Dissi anche essere mio desiderio che la società delle strade ferrate lombarde trovasse nell'Italia settentrionale quello svolgimento, quel naturale elaterio, quella pienezza di espansione a cui essa ha diritto. E ciò tanto nell'interesse della società come nell'interesse del paese.

Or bene, io credo che, quando si hanno di mira delle vaste combinazioni finanziarie ed economiche le quali devono dare assetto normale ad una grande rete ferroviaria come è quella dell'Italia settentrionale, egli è assai meglio che lo Stato abbia una certa padronanza, che abbia il dominio della situazione.

Ma, affinchè lo Stato sia padrone della situazione, affinchè egli possa ottenere delle condizioni convenienti e sperimentare quelle combinazioni che parranno più favorevoli secondo il diverso disegno che sarà adottato, lo Stato medesimo ha bisogno di essere padrone della linea da Pavia a Voghera. Quindi è che nel mio emendamento do la facoltà allo Stato di riscattare la linea

da Pavia a Voghera, e do questa facoltà entro il breve termine di tre anni dalla data della presente concessione. Io do questa facoltà, e comprendo ad un tempo la linea Pavia-Voghera nella convenzione, perchè voglio assicurata immediatamente la costruzione della linea da Pavia a Voghera. Io non amo che possa rimettersi a successive negoziazioni, le quali forse in questo momento potrebbero riuscire anche meno facili, la costruzione di un tronco che io credo di vitale importanza alle provincie lombarde. Quando noi avremo concesso il riscatto in favore dello Stato ad un'epoca così vicina noi non esitiamo dire che la società delle strade ferrate lombarde può aver sicura ed egualmente vicina la prospettiva di entrare nel possesso di questo tronco che in certo modo appartiene alla sua rete. Dico che appartiene alla sua rete, al punto di vista delle combinazioni che sono nella mia mente, rispetto alle strade ferrate dell'Italia settentrionale.

Ma, io pure debbo convenirne, non tutti hanno le stesse idee rispetto alle combinazioni ferroviarie possibili nella valle del Po; nè ciò basta, poichè a risolvere questo grave problema occorrono alcuni elementi di fatto su cui ci è impossibile fare assegnamenti sicuri. Abbiamo ancora, per esempio, l'incertezza sulla possibilità di congiungere o non congiungere le linee venete col rimanente delle strade ferrate dell'Italia settentrionale. Ognun vede come non sia possibile adottare per ora un partito decisivo, irrevocabile. Ma gli è appunto per non pregiudicare alcuna delle migliori combinazioni che risguardano l'avvenire rispetto al costruire o non costruire alcuni tronchi, rispetto al formar uno o due gruppi nella valle del Po e rispetto al segnare la delimitazione tra questi due gruppi, la linea di divisione che ne circoscrive gl'interessi, gli è appunto per ciò, ripeto, che io desidero che sia conservato nelle mani dello Stato il tronco di Pavia-Voghera.

Io credo che la società delle strade ferrate lombarde deve vedere molto di buon occhio questa determinazione, la quale è tutta in suo favore, imperocchè non è dubbio che l'interesse del Governo, l'interesse del paese non è niente affatto in contraddizione con quello della società delle strade ferrate lombarde, nè con l'interesse di una grande società qualsiasi.

Il Governo sarà naturalmente condotto a fare la concessione successivamente alla società delle strade ferrate lombarde della linea Pavia-Voghera, ma ottenendone quei compensi che crederà giusto di ottenere; e saprà obbligare la società ad assumere alcune linee, ad abbandonarne alcune altre, accettare fusioni, assumere lavori, in quella misura che al Governo stesso parrà assolutamente indeclinabile.

Ognuno vede quanta sia l'utilità di mantenere nelle mani dello Stato questo tronco, affine di evitare o diminuire quei sacrifici finanziari che ci dovrà forse costare la fusione e la costituzione dei grandi gruppi di ferrovie dell'Italia settentrionale.

Per tutte queste considerazioni io credo che il mio emendamento, mentre risponde alle premesse che si

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

sono fatte valere fin qui nella presente discussione, raggiunge alcuni eminenti vantaggi rispetto all'avvenire, i quali vantaggi assolutamente sarebbero perduti quando fosse oggi irrevocabilmente concesso il diritto di prelazione sulla strada da Pavia a Voghera.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO. Io concordo perfettamente con quanto ha esposto l'onorevole Allievi, e non indebolirò, ripetendole, le ragioni da lui svolte.

Aggiungerò solamente due ordini di considerazioni, nelle quali pregherei volesse l'onorevole Allievi entrare anch'egli, per formulare il suo emendamento in modo da comprenderle.

Oltre le considerazioni da lui esposte, vuolsi ritenere che noi nel capitolato che abbiamo sott'occhio, incarichiamo il concessionario di questa linea dell'esercizio della linea di Torre Berretti. Or bene, è evidente che quando si volesse venire nell'idea qualunque di dare la linea da Pavia a Voghera alle Lombarde, l'esercizio di Torre Berretti non potrebbe più essere fatto da un'altra società; ed è chiaro.

Nell'ordine delle considerazioni esposteci dall'onorevole Allievi, nelle quali entro molto volentieri, perchè le credo molto ragionevoli per molti riguardi, bisogna tener conto nel dare il diritto allo Stato di riscattare la linea da Voghera a Pavia per un termine dato, di combinare questo diritto colle condizioni necessarie perchè l'esercizio della linea Torre Berretti non resti dato ad una società che si troverebbe nell'impossibilità di farlo.

Alle ragioni poi gravissime, a mio avviso, che si oppongono alla proposta Mosca, e che furono esposte dall'onorevole Allievi, voglio aggiungere ancora quest'altra avvertenza: che se la linea da Voghera a Pavia fosse concessuta, sarebbe un assurdo che lo Stato si tenesse la linea da Voghera a Piacenza.

A questo proposito io debbo ben dire che mentre era, e sono tuttavia, avversissimo alla fusione delle ferrovie lombardo-venete colle ferrovie meridionali, era poi ben lontano dal vedere tanto male nell'idea di concedere la linea da Voghera a Piacenza alla società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, dal momento che queste avessero la linea da Voghera a Pavia e Brescia. Ma egli è ben chiaro che quando si concedesse la linea da Voghera a Pavia, sarebbe un assurdo che lo Stato si tenesse la linea da Voghera a Piacenza; si creerebbe una complicazione d'interessi, una complicazione di servizi, sulla quale non è necessario che io mi estenda molto, perchè facilmente si comprende. Vi è poi ancora un'altra ragione, ed è questa, che è puramente finanziaria; diceva l'onorevole Mosca: se voi concedete la ferrovia da Voghera a Pavia insieme colla ferrovia da Pavia a Brescia per Cremona, col grande prodotto che certamente vi darà questa linea, la quale porta nè più nè meno che il commercio del porto di Genova alla Lombardia, voi renderete pressochè illusoria la garanzia della linea da Pavia a Cremona e Brescia.

Ma io prego l'onorevole Mosca di ritenere che nello schema che ci sta sotto gli occhi, questa garanzia è ri-

dotta a 20,000 lire, e credo che non vi sia esagerazione nel dire che ridotta questa garanzia a 20,000 lire, essa è già illusoria da per se stessa, cioè questa garanzia è ridotta a misura tale che la linea da Pavia a Brescia per Cremona vi giungerà in brevissimo tempo. Non è quindi necessario alcun margine per coprire questa guarentigia.

Conchiudo dicendo che io mi unisco volentieri alla proposta dell'onorevole Allievi, quando però egli voglia formularla in modo da comprendervi anche il servizio della linea di Torre Berretti.

PRESIDENTE. Leggo l'emendamento del deputato Allievi.

Egli lo aveva inviato alla Presidenza come un'aggiunta all'articolo 16.

VALERIO. Ed è il suo posto vero.

PRESIDENTE. Sarà il suo posto vero; ma siccome esso ha molta relazione con quello del deputato Mosca, così il deputato Allievi lo ha svolto a questo punto.

L'alinea sarebbe così concepito:

« È riservata tuttavia allo Stato la facoltà di riscattare la detta linea da Pavia a Voghera e l'esercizio della linea di Torre Berretti, tre anni dopo la presente convenzione col rimborso di tutte le spese della costruzione, compresi gli interessi dei capitali impiegati, detraendo gli utili che potesse avere già dato l'esercizio della suddetta linea nei tre anni suddetti. »

Ha facoltà di parlare il deputato Susani.

PERUZZI. Permetta, signor presidente, l'ho chiesta prima.

PRESIDENTE. Scusi; l'ha prima il deputato Susani.

SUSANI. Se desidera parlar prima, vi acconsento volentieri.

PERUZZI. Non è che per adempiere ad un mio dovere, cioè per fare osservare che non è esatto ciò che l'onorevole Allievi ha detto relativamente alla società delle strade ferrate lombarde.

Mi credo in dovere di dichiarare che la società delle strade ferrate lombarde fin dal dicembre o dal gennaio ultimo ha chiesto la strada da Brescia a Pavia con quella da Pavia a Voghera; furono quindi iniziate trattative in questo proposito; ed al Ministero deve esistere la lettera colla quale il senatore Paleocapa, presidente di quella società, faceva questa domanda.

Ho creduto dover dare questi schiarimenti, perchè la Camera non rimanesse sotto l'impressione delle parole dell'onorevole Alfieri.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Debbo confermare, e l'ho già, per così dire, fatto anticipatamente con una parola, interrompendo l'onorevole Allievi, quello che venne esposto dall'onorevole Peruzzi, che cioè, già dal mese di dicembre la società delle strade ferrate lombardo-venete aveva domandato la concessione della strada ferrata da Pavia a Cremona e da Cremona a Brescia, e inoltre la concessione della linea da Pavia a Voghera.

Ma dirò di più.

Questa domanda era stata seguita da trattative, e

dietro replicate conferenze che ebbero luogo tra il Ministero ed il presidente del Consiglio di amministrazione della società lombardo-veneta, era già quasi intesa una convenzione, era inteso, cioè, che lo Stato avrebbe data la concessione alla società lombardo-veneta della linea Pavia-Cremona-Brescia, e inoltre della linea Pavia-Voghera, e che la società si sarebbe assunto anche l'esercizio della linea di Torre Berretti.

Le domande presentate primitivamente dalla società contenevano dei patti a cui il Ministero non aveva acconsentito; ma in ultimo sui punti principali le due parti si erano messe d'accordo.

Formava primitivamente parte di queste trattative e dei negoziati tra la società lombardo-veneta ed il Ministero anche la linea tra Gallarate e Sesto-Calende e da Gallarate a Varese e Laveno: ma siccome la Camera aveva deciso di sospendere la risoluzione di questa vertenza, ed il Governo, ottemperando ai voti della Camera, aveva nominata una Commissione, la quale doveva fare una relazione che non ha ancor fatta nemmeno adesso, su questo punto il Ministero dichiarò che non poteva assolutamente comprendere questa linea nelle trattative, ma per il resto l'amministrazione della società lombardo-veneta ed il Ministero si erano su queste tre linee, cioè Pavia-Torre Berretti, Voghera-Pavia e Pavia-Brescia, messi d'accordo; fu allora che si cominciò la trattativa assai più vasta delle ferrovie meridionali e siccome i signori Rothschild e Talabot, presentandosi per ottenere la concessione, stipulavano anche nell'interesse della società lombardo-veneta, così per fare un solo e più grosso affare, e per procurare di avvantaggiare lo Stato in una cosa di tanta importanza, il Ministero ha creduto di interrompere le trattative col Consiglio di amministrazione delle ferrovie lombardo-venete, notificandogli nel tempo stesso che gli stessi negoziati erano continuati col signor Rothschild, trattando la concessione delle ferrovie meridionali.

Questo mi premeva di stabilire, inquantochè a me pare che per queste linee, massime per quella di Voghera, non sarebbe proprio conveniente, tenuto conto degli interessi dello Stato e di quelli della società lombarda, che una compagnia per la sola linea da Brescia a Cremona, e da Cremona a Pavia e poi ancora da Pavia a Voghera e Torre Berretti si mettesse frammezzo ad amministrare una rete mal assortita.

Io non saprei con che convenienza ciò avverrebbe, sia per le linee dello Stato, sia per quelle della società lombarda, la quale, non bisogna dimenticarlo, è una società che costruisce bene le sue linee, le amministra egregiamente, ed ha reso dei servizi al paese, per modo che merita tutti i riguardi da parte del Governo e del Parlamento.

SUSANI. Per la Commissione dirò poche parole per mettere in sodo questa questione.

L'anno scorso ricorda la Camera di avere votata una legge la quale fu pubblicata il 21 luglio 1861 per autorizzare il Governo a concedere la strada da Pavia per Cremona e Brescia alle condizioni seguenti :

« Sarà accordata una garanzia per parte dello Stato d'un *minimum* di un'annua rendita lorda non eccedente le lire 25,000 per chilometro. »

Parecchie società avevano intenzione di presentarsi al concorso, il quale implicitamente era aperto con questa legge, e, se io non erro, l'onorevole ministro d'allora, l'onorevole Peruzzi, appunto nell'intendimento di rendere facile questo concorso, il risultato del quale doveva tornare a pubblico vantaggio, aveva, a spese dello Stato, fatto intraprendere lo studio della linea, onde sopra dati positivi si potesse far luogo, e con conoscenza di causa ad una specie di gara fra i diversi concorrenti. Anche allora era evidente che il diritto di prelazione spettava alla società delle strade ferrate lombarde, anzi la legge del 21 luglio 1861 lo riservava esplicitamente, come lo riserva l'attuale progetto di legge. Non si era allora parlato del tronco da Voghera a Pavia.

Io credo, o signori, di non dover insistere sugli argomenti che furono ben esposti dallo stesso ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole Allievi sopra l'importanza di mantenere allo Stato la possibilità di riscattare la linea da Voghera a Pavia.

La Camera, io credo, avrà apprezzato queste ragioni e mi saprà grado di non estendermi in proposito a nuove e superflue dimostrazioni.

L'onorevole Mosca però ha accennato ad un'opinione sua, che il distaccare il tronco da Voghera a Pavia potesse tornare dannoso agli interessi dello Stato che garantiva un interesse sopra la linea da Pavia a Brescia.

Io credo che l'onorevole Mosca partisse dal punto della convenzione Rothschild, per la quale sopra tutti i 147 chilometri che corrono da Brescia a Voghera si guarentivano 25,000 lire di prodotto lordo per ogni chilometro. Vero è che se si tenesse la garanzia di lire 25,000 per ogni chilometro sopra i 123 che corrono da Brescia a Pavia, come disse il ministro dei lavori pubblici in una delle precedenti tornate, è vero, dico, che questa garanzia limitata ai 123 chilometri sarebbe più onerosa per lo Stato, anche quando non si desse alcuna garanzia sopra i rimanenti 24 chilometri. Ma badate bene, o signori, qual è lo stato di cose portato innanzi dalla proposta che ora discutiamo.

Il prodotto garantito dallo Stato su 123 chilometri della linea da Pavia a Brescia è ridotto a 20,000 lire per chilometro.

Ora, io prego la Camera a permettermi di esporle in pochissime cifre quale sia il vantaggio e non la perdita che lo Stato ne conseguirebbe.

Per la convenzione Rothschild, guarentendo 25,000 lire sui 147 chilometri, il Governo assume una garanzia di lire 3,675,000 all'anno; guarentendo invece, secondo il progetto ora in discussione, solo 20,000 lire sopra i 123 chilometri guarentisce 2,460,000 lire. Ci sarebbe dunque una differenza di 1,215,000.

Se non che mi affretto a dire che se il totale di questa differenza è solo apparente, la maggior parte però è reale, realissima.

2^a TORNATA DELL'8 AGOSTO

Il ministro dei lavori pubblici ha già osservato che bisogna detrarre da questo risparmio di lire 1,215,000 quella somma di maggior provento che vi sarebbe stata sui 24 chilometri da Pavia a Voghera.

Prego la Camera di permettere che io faccia un'ipotesi, e voglio farla favorevolissima al tronco da Pavia a Voghera. Il reddito di tutta la linea principale di Genova è di circa 50 mila lire per chilometro, se voi considerate che questo movimento di Genova si divide in quattro arterie principali: l'una che porta nell'Italia centrale per la via di Piacenza; l'altra che porta a Torino; la terza che va al lago Maggiore per Arona; la quarta finalmente che si dirigerà per questa nuova linea sopra Milano.

Voi, o signori, troverete che io esagero in favore del nuovo progetto, ammettendo che a 40 mila lire per chilometro possa salire il reddito lordo dei 24 chilometri che corrono tra Pavia e Voghera. Ammettiamo, per ipotesi, che sia pure di 40 mila lire. Me ne appello agli uomini intelligenti di questa materia, e son certo che essi mi diranno che ho esagerato in danno del mio assunto. Or bene, delle 40 mila lire per chilometro, qual è la parte che dovrebbe riversarsi in pro della garanzia fatta per gli altri 123 chilometri? Siccome da 25 a 40 la differenza è 15, vorrebbe dire che al massimo 15 mila lire per ciascuno dei chilometri tra Pavia e Voghera dovrebbe venir a scemare il *deficit*, e dell'altra parte la somma che si ha moltiplicando il prodotto di 15 mila lire per 24 chilometri è 360 mila lire, ed è questa la somma la quale deve essere detratta a quella economia che apparentemente è di un milione e 215 mila lire. Fatta la sottrazione, si ha la differenza di 855 mila lire all'anno di risparmio effettivo. Questo non è piccolo vantaggio per lo Stato.

Sapete, o signori, al 7 per cento quale sia l'economia che lo Stato realizza? Dodici milioni 221 mila lire. Dunque vedrà l'onorevole Mosca che da questo lato non vi ha nulla da temere per lo Stato, ma sì c'è di che essere lieti.

Farò un'ultima osservazione. La Commissione da parte sua è disposta ad accettare l'emendamento dell'onorevole Allievi, tanto più che il medesimo ha dichiarato che egli ritiene che il proponente non farà difficoltà ad accettarlo. Il luogo però nel quale sarà da collocare questo emendamento e dove dovrebbe trovar posto anche la considerazione opportunamente fatta dall'onorevole Valerio, s'io non erro, non è già nell'articolo 15 o 16 della convenzione, ma sibbene al capitolo 111 del capitolato, il quale è appunto intitolato: *Riscatto e scadenza*.

Opino che là deve introdursi dove si parla del riscatto tutto ciò che riguarda l'emendamento Allievi e la considerazione dell'onorevole Valerio.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento del deputato Mosca, così concepito:

« Qualora la società delle strade lombarde e dell'Italia centrale faccia uso del suo diritto di prelazione por-

tato dal capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1860, la stessa prelazione le sarà pure riservata rispetto alla linea da Pavia a Voghera. »

MOSCA. Io chiedo solo uno schiarimento al Ministero. L'onorevole ministro pei lavori pubblici nel discorso che ha tenuto rispetto a questi emendamenti non mi ha lasciato comprendere bene quale sarebbe il sistema cui egli dava la preferenza, se al mio o all'emendamento Allievi. Dico questo, perchè qualora egli avesse dato la preferenza all'emendamento Allievi non vi sarebbe più alcuna ragione perchè io mi mostrassi più caldo a difenderne la portata più che noi sia da parte del Governo.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. L'opinione del Ministero sui diversi emendamenti che stanno in presenza non può essere dubbia.

Il Ministero difende il contratto stipulato col signor Rothschild, il quale ha agito a nome delle ferrovie lombarde. Ho detto che non si teneva in modo assoluto alla fusione nelle trattative, ma teneva molto a completare la rete lombarda, il che mi pare giustissimo. Dunque qualunque emendamento si faccia, il quale riesca ad ottenere che le strade ferrate lombarde siano completate coll'aggiunta della ferrovia Brescia-Cremona, Cremona-Pavia, Pavia-Voghera e Pavia-Torre Berretti, il Ministero non può a meno che accettarlo. Che, se poi questo emendamento è respinto, preferisce ancora la proposta dell'onorevole Allievi, la quale lascia aperta una via di dare un assetto tale alle ferrovie lombarde che non siano tanto pregiudicate come quello in cui resterebbe, se una società alla quale non potesse imporsi nessuna sorta di condizione, diventasse concessionaria di queste linee che non avrebbero nesso tra loro, e perchè consistono in tre diramazioni, sempre interrotte dalla linea di Lombardia.

VALERIO. Domando la parola. (*Ai voti! ai voti! — Rumori generali*)

Perdoni la Camera... (*Rumori prolungati*)

Mi permettano, non è questo il modo di soffocare delle questioni così importanti, e di trattare gl'interessi dello Stato.

Voci. Ai voti! ai voti! (Rumori)

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mosca, per dichiarare le sue intenzioni.

MOSCA. Non posso lasciare senza risposta le osservazioni che sono state fatte contro ciò che ho avuto l'onore di esporre per sostenere il mio emendamento. (*Mormorio*) Bisogna assolutamente che la Camera mi permetta di aggiungere qualche parola, dopochè ha sentito molti oratori prendere la parola ed usarne largamente per confutarmi. Sarò perciò breve; mi limiterò al più essenziale.

Io credo che l'onorevole Valerio si è fortemente ingannato quando ha creduto che io volessi escludere, nel caso che si concedesse la linea Pavia-Voghera alla società delle strade ferrate lombarde, volessi escludere che essa dovesse poi anche addossarsi l'onere di condurre la strada da Torre Berretti a Pavia. Io ritengo che questo peso le debba essere accolto qualora essa faccia uso

del diritto di prelazione tanto sull'una quanto sull'altra linea. Dunque sotto questo riguardo siamo perfettamente d'accordo.

VALERIO. Non è scritto.

MOSCA. Ma quando si verrà a parlare dell'articolo che porta quest'onere, si dirà che quest'onere apparterrà al concessionario, salvo il caso contemplato dall'articolo 9.

Quanto alle osservazioni che ha fatto l'onorevole Allievi, mi duole di dirgli che esse non mi persuadono punto.

La sostanza delle sue osservazioni si riduce a questo che, pure ammettendo la stranezza di un innestamento di una strada secondaria nel gruppo delle strade ferrate lombarde, l'assurdo medesimo, secondo lui, si va a ripetere allorchando si permette alle strade ferrate lombarde d'incastarsi con un proprio tronco tra la linea di Voghera e Piacenza e la linea fra Torre Berretti e Pavia.

A questo io non rispondo che due cose.

Prima di tutto nel sistema mio è detto che la linea da Torre Berretti a Pavia deve essere assunta dalle strade ferrate lombarde quando essa opti per ottenere anche la linea da Voghera a Pavia. In secondo luogo poi, io non vedrei maggiori inconvenienti a che le strade lombarde avessero un prolungamento nel seno delle linee dello Stato, di quello che se questa linea stessa appartenesse a una società, la quale non vi fosse già unita con alcun punto di contatto.

La cosa starebbe se si statuisse il principio che lo Stato dovesse costruire egli la linea da Pavia a Voghera per il caso che la società delle strade ferrate lombarde non facesse uso del suo diritto di prelazione rispetto alla linea Pavia-Brescia: allora io comprenderei che lo Stato verrebbe a completare il suo sistema di linee.

Ma dal momento che questo incastramento dovrà pur sempre verificarsi per una parte o per l'altra, da un concessionario se non dall'altro, io vedo molto minori inconvenienti, se abbia luogo per parte della società delle linee lombarde, che non se si fa per parte della società delle linee meridionali.

Ciò detto, io termino insistendo nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Rileggo l'emendamento del deputato Mosca:

« Qualora la società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale facesse uso del suo diritto di prelazione portato dal capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1850, la stessa prelazione le sarà pure riservata rispetto alla linea da Pavia a Voghera. »

Lo pongo ai voti.

(Non è adottato.)

Ora pongo ai voti l'aggiunta del deputato Allievi...

SUSANI. Ma no!

PRESIDENTE.... sempre con riserva del sito in cui la avremo poi a collocare. Giacchè essa è stata così lungamente sviluppata e discussa, è meglio che la si ponga ai voti.

« Qualora la società delle ferrovie lombarde faccia uso della prelazione riguardo alla linea da Brescia a Pavia, è riservata tuttavia allo Stato la facoltà di riscattare la detta linea di Pavia-Voghera, e l'esercizio della linea di Torre-Berretti, tre anni dopo la presente concessione, col rimborso di tutte le spese di costruzione compresi gli interessi dei capitali impiegati, detraendo gli utili che potesse aver già dato l'esercizio della suddetta linea nei tre anni suddetti. »

SUSANI. A questo modo accettando anche il principio dell'emendamento bisogna osservare che il modo di determinare questo rimborso si dilunga da tutto ciò che è praticato per tutto il mondo civile in materia di riscatto.

PRESIDENTE. Allora proponga un sotto-emendamento.

Il presidente non può egli da sè emendare gli articoli che sono proposti.

SUSANI. Io dunque faccio un sotto-emendamento e dico in primo luogo quanto al collocamento che questo deve portarsi nell'articolo del capitolato che si riferisce al riscatto. In secondo luogo propongo che si abbia a dire che il riscatto potrà esercitarsi dopo i primi cinque anni...

VALERIO. Domando la parola.

SUSANI.... di esercizio sulla media dei redditi verificati su quella linea, esclusi i due minori. (*Rumori*) Questo è ciò che si pratica in tutte le convenzioni.

ALLIEVI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Il deputato Allievi ha facoltà di parlare per un fatto personale.

ALLIEVI. Io non posso lasciar passare senza osservazione le parole usate dall'onorevole Susani, il quale dice che il modo di rimborso proposto col mio emendamento è contrario a tutto quanto è praticato nel mondo civile in simili materie. Dirò dunque: io considero i fatti in questa maniera. Non do ora la concessione del tronco per Pavia-Voghera se non perchè voglio che la costruzione cominci subito. Ma io non intendo niente affatto che questa linea appartenga al concessionario delle strade meridionali. Ora, dal momento che non intendo fare concessione definitiva della linea di Pavia-Voghera, io naturalmente debbo imporre l'obbligo di restituirla. Non la voglio però attribuire neppure immediatamente alle strade ferrate lombarde, perchè ho in mente di fare delle combinazioni nuove, di entrare in trattative per allargamenti successivi. Ora, dovendo riscattare la linea Pavia-Voghera, a che prezzo la riscatterò? Se io dovessi riscattarla al prezzo del reddito medio, gli è come se avessi fatta la concessione: ma allora è inutile il riscatto. (*Si parla — Al fatto personale!*) Sto al fatto personale; perchè quando si dice che una proposta è contraria a tutto quanto si pratica nel mondo civile, io aveva ben diritto a dimostrare che l'accusa non aveva fondamento. Del resto credo che la Camera sia abbastanza edotta sulla giustizia del principio sancito nel mio emendamento.

2^a TORNATA DELL'8 AGOSTO

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo del deputato Allievi, riservata sempre la questione della sede in cui si debba collocare.

Vogliono che lo rilegga ancora?

Voci. No! no!

TREZZI, relatore. A nome della Commissione dichiaro che, secondo il principio adottato da lei, l'adesione di questo emendamento non è possibile, dacchè non si tratta di formare un capitolato in astratto. Perciò la Commissione respinge tutti gli emendamenti, ed anche questo.

Voci. Ai voti! ai voti!

ALLIEVI. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma è impossibile lasciar passare le dichiarazioni della Commissione.

È inutile la discussione. Si mettano ai voti tutte le differenze e la Camera voti senza discutere.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'aggiunta dell'onorevole Allievi.

(È approvata.)

Sarà deciso poi il sito più opportuno, in cui la si debba collocare.

Avverto che fu soppresso l'articolo 9 della Commissione, perchè la riserva con quella proposta fu già compresa nelle parole che abbiamo aggiunte al numero 4 dell'articolo 1.

Quindi l'articolo che abbiamo inserito come 8 bis diventerà esso stesso l'articolo 9.

« Art. 10...

Prego la Camera di fare attenzione perchè qui abbiamo varie modificazioni introdotte dal conte Bastogi.

Leggo la prima parte colle modificazioni:

« Art. 10. Il concessionario, e quindi la società che sarà dal medesimo costituita, dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri da esso assunti in virtù di contratti in corso per provviste e per esecuzione di lavori relativi alle linee contemplate nella presente concessione. »

Poi era scritto nell'articolo 10 questo alinea che leggo:

« Il Governo garantisce l'esatta esecuzione dei precitati contratti, ed in ogni modo la società non sarà per quei tronchi di strada soggetta agli effetti dell'articolo 9 del capitolato. »

A questo alinea l'onorevole Bastogi ha proposto la seguente sostituzione:

« Per i tronchi di strada pei quali saranno fatti i precitati contratti, egli è ben inteso che la società non è in nessun caso soggetta all'articolo 9 del capitolato; ma la società dovrà pagare una multa doppia di quella imposta all'intraprenditore in caso di ritardo nel compimento di quei lavori, ben inteso però che la multa imposta agl'intraprenditori sarà devoluta alla società. »

Poi succede l'ultimo alinea:

« Il concessionario, e quindi per esso la società, si obbliga del pari a concorrere per una metà in tutte le spese per la costruzione della strada ordinaria fra Can-

dolo ed Eboli, rimanendo però la medesima in assoluta proprietà dello Stato. »

L'onorevole Guglianetti ha facoltà di parlare.

GUGLIANETTI. Io prometto di essere brevissimo, di non fare proposta, di non fare ragionamenti in merito della questione, ma solo di sottoporla al giudizio della Camera, perchè possa risolverla con precisa cognizione di causa.

Ieri l'altro l'onorevole relatore della Commissione ci comunicò diverse modificazioni che l'onorevole Bastogi, aspirante a questa concessione, ha fatto alla sua primitiva proposta. Queste modificazioni poi sono contenute in quella complessiva proposta che ieri venne presentata e letta alla Camera.

Ora, l'onorevole relatore, nel proporre l'altro giorno le modificazioni a quest'articolo 10, si esprimeva in questo modo:

« Riguardo a quei tronchi che sono già in costruzione per effetto di contratti stipulati dal Governo, il proponente la concessione non credette di esporsi a tutte le conseguenze di una colpa che non potrebbe essere sua, e che potrebbe anche essere effetto di una tolleranza (non voglio dire che ci sia) da parte del Governo. Egli trovò ben giusto che si dovesse porre una comminatoria, dal momento che negli stessi contratti d'appalto la comminatoria esiste, e consiste in ciò che gli appaltatori debbano pagare una multa di 100 mila lire ogni mese di ritardo al compimento di questi tronchi.

« Il proponente adunque si dispose ad assoggettarsi ad una multa doppia, ma volle escludere questo vago, di cui non si saprebbero misurare le conseguenze; e perchè non sorgesse alcuna difficoltà in proposito, quantunque la cosa si presenti per sé equa, e direi più che equa, giusta, si decise a dare un corrispettivo anche a questa sua proposta, e quindi dichiarò di limitare a 20,000 lire per chilometro la garanzia che lo Stato accorda per la strada ferrata da Brescia, Cremona, Pavia e Voghera.

« La differenza che si porta come capitale è di circa dieci milioni; questo prova come si preferisca fare un sacrificio certo al gittarsi ad un pericolo di cui non si può misurare la latitudine. »

Io ringrazio l'onorevole relatore della Commissione della sincerità, della lealtà con cui egli ha spiegato alla Camera il vero concetto, il preciso significato della proposta Bastogi.

Qui, o signori, si tratta non solo di una disposizione che si contiene in quest'articolo, ma è cumulativa col l'articolo 15.

Dalle dichiarazioni dell'onorevole relatore si rileva chiaramente che il conte Bastogi: 1° non vuole, riguardo ai tronchi già appaltati, adattarsi in modo assoluto all'osservanza dei termini accettati dai signori Rothschild e Talabot; 2° che perciò non vuole neppure esporsi alla pena portata dall'articolo 9 del capitolato in caso di ritardo, cioè di soffrire una riduzione sulla garanzia di 29,000 lire sulle strade ferrate napoletane che era pure accettato dai signori Rothschild e Talabot.

Vediamo ora che cosa offre in corrispettivo? Offre: 1° il doppio della multa comminata agli appaltatori pel ritardo; 2° una limitazione a 20 mila lire, e così una diminuzione di 5 mila lire per chilometro sulle guarentigie assegnate alla ferrovia da Brescia a Voghera.

Evidentemente il doppio della multa è cosa insignificante. Non posso indicare in qual proporzione essa sia colla somma totale dei lavori appaltati non avendone gli elementi; me ne rimetto per ciò all'onorevole ministro dei lavori pubblici che potrà facilmente dichiararlo.

La diminuzione di 5 mila lire sulla ferrovia da Pavia a Brescia che cosa significa? Significa che qualunque sia il ritardo sulle ferrovie napoletane dei tronchi già appaltati dal Governo, l'onorevole Bastogi vuol ritenere intatta tutta la garanzia di 29,000 lire sulle ferrovie medesime, cioè sui tronchi stessi che saranno in ritardo contro il disposto dell'articolo 2 che assegna un termine preciso al compimento di quelle sezioni. Significa poi che la pena del ritardo è trasportata sulle ferrovie lombarde, giacchè il conte Bastogi preferisce fare un sacrificio certo anzichè esporsi ad un pericolo non ben definito.

Ora, siccome l'onorevole Bastogi non è concessionario definitivo delle linee lombarde, ma lo può essere solo nel caso che la società lombarda non le accetti, così egli ottiene il risultato di accollare la perdita della garanzia alla società lombarda, se questa usa del suo diritto di prelazione. In secondo luogo ottiene di rendere difficile (non voglio dire impossibile, perchè manco degli elementi opportuni a fare un calcolo), di rendere assai più difficile l'esercizio di questo diritto, e così si assicura anche la concessione ora eventuale di queste linee.

Finalmente se la società lombarda per effetto di questa riduzione rinuncia al suo diritto di preferenza, il signor conte Bastogi non ha alcun danno dalla riduzione medesima, giacchè per essa ha inteso di fare un sacrificio certo, piuttosto che esporsi ad un pericolo indeterminato, e si libera da una sicura ed inevitabile diminuzione della garanzia sulle ferrovie napoletane.

Signori, io ho esposta la questione nei suoi veri termini, con tutta precisione; almeno sono convinto di non aver detto nulla che possa essere intaccato di parzialità o d'inesattezza. Io non aggiungo parola. Potrei facilmente dimostrarvi che la proposta del conte Bastogi, nei due articoli citati dall'onorevole relatore, ripugna ai principii di equità, di giustizia e di buona fede, ma io lascerò ad altri più autorevoli di me la cura di spiegarvi questa tesi, perchè non voglio anche espormi alle molestie dei fatti personali.

Mi affretto però a dichiarare che, se il conte Bastogi rinuncia alla disposizione di questi articoli, se, cioè, si assoggetta a quella condizione che aveva accettata il signor Rothschild nell'articolo 9 del capitolato, e mantiene la riduzione della guarentigia da lui proposta all'articolo 15, cioè la riduzione di lire 5000 o meglio ancora di 6000, di 8000, di 10,000 al chilometro sulla

garanzia assegnata dapprima alle linee lombarde; io non solo non mi opporrò, ma darò il mio voto di tutto cuore, e di più farò plauso a questa proposta, che veramente ravviserei conveniente ed utile all'interesse dello Stato. Ma non credo giusto che il conte Bastogi abbia a trasportare la penalità a cui egli si espone per i ritardi nei lavori delle ferrovie che sarebbero a lui concesse definitivamente su altre ferrovie di cui egli non può ora essere concessionario, esimersi cioè da un pericolo senza alcun suo danno, arrecando invece pregiudizio ai diritti altrui legalmente acquistati.

Ecco la questione nei suoi veri termini, e spero che la Camera vorrà tener conto di questi schiarimenti, esposti al solo intento di mettere i miei colleghi in grado di pronunziare un imparziale giudizio sulla proposta del novello aspirante alla concessione.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Mi riservo di parlare dopo.

Se qualcuno vuol parlare, parli; dirò solo che il Ministero non può accettare la variazione proposta nel progetto Bastogi a questo articolo 8.

Intanto mi pare che l'onorevole Guglianetti mi abbia fatta l'interrogazione intorno al patto a cui sono sottoposti gli appaltatori attuali per il caso in cui non adempiano le loro obbligazioni; mi sembra che l'onorevole Guglianetti abbia manifestato il desiderio di sapere l'importanza della multa a cui vanno soggetti.

L'articolo del contratto di costruzione di uno dei principali tronchi, quello della ferrovia dal Tronto a Foggia che è di 246 chilometri è così concepito:

« I lavori dovranno essere ultimati nel periodo di tempo prescritto dalla legge, cioè al 1° gennaio 1863; in vista però delle circostanze eccezionali dei luoghi si concedono sei mesi di tolleranza oltre un tal termine, prima che possa l'impresa incorrere nella multa di lire 100,000 al mese ben inteso che la espropriazione e la consegna dei terreni venga fatta in tempo utile su tutta la linea. »

Ecco dunque che la multa è di 100,000 lire al mese.

TREZZI, relatore. Debbo cominciare per dichiarare all'onorevole Guglianetti che io non ho spiegato il pensiero di nessuno, ma non diedi che il mio. I motivi che ho allegati sono i motivi che ho creduto di addurre per dare la spiegazione alla proposta.

Dirò poi in quanto all'articolo che la Commissione non esitò ad accettarle per una ragione semplicissima, che la Commissione era edotta dello stato delle cose relativamente ai contratti in corso, e lo era per dichiarazione fatta nel suo seno dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Considerava dunque la Commissione che quattro erano i contratti di costruzione in corso; che nell'occasione che si erano cominciate le trattative sulla concessione delle strade ferrate era andata un po' a rilento questa costruzione, singolarmente per causa della ritardata comunicazione di studi di dettaglio.

Dunque uno dei contraenti, che era lo Stato, sapeva benissimo che vi erano dei ritardi. Non era conveniente

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

che questo contraente che, come dico, era lo Stato (e non sarebbe conveniente per nessuno, ma singolarmente per un Governo), contrattasse per l'esecuzione in termini strettissimi, sotto comminatorie gravissime, riguardo a lavori che io credo nessun tecnico potrebbe ritenere completabili in così breve spazio di tempo. Vi sarà la differenza di un mese, di due, ma intanto non erano conducibili a termine.

Ora dunque la Commissione ha detto: se l'istesso Governo, assumendo i contratti che aveva già fatti la prima società concessionaria, si era accontentato di lire 100,000 di multa inflitta ai costruttori per ogni mese di ritardo eccedente i tre mesi di tolleranza accordati, non si vedeva la ragione perchè ad un concessionario che sarebbe arrivato forse tre o quattro mesi dopo e che sottentrava nei diritti e negli obblighi del Governo, dovesse essere inflitta una pena indefinita ed indefinibile.

Ecco una delle ragioni che aveva fatto accogliere dalla Commissione una proposta che pareva onesta. Mi assumerò, diceva il concessionario nella sua concessione, una multa, dal momento che la multa voi stesso l'avete data al vostro costruttore che forse fu negligente, perchè voi non lo avete sollecitato; dunque io assumerò la pena, ne assumerò, se volete, il doppio, ma non posso assumere una pena che non so fino a qual punto possa essere estesa.

Ecco perchè io ho creduto di esporre i motivi che, secondo me, devono avere indotta questa proposizione.

In quanto poi alla parola *corrispettivo* che io ho usata nel parlare di questo articolo, eccone la spiegazione.

Nel cercare il pensiero del proponente ho detto: se mai vorreste anche in questa specie di adesione che è domandata dall'equità, dalla giustizia, vedere una qualche larghezza usata al proponente, vi faccio osservare che questa proposta vi diminuisce, sopra 123 chilometri, la guarentigia di cinque mila lire al chilometro, locchè vi rappresenta otto o dieci milioni di aggiunta alle altre diminuzioni che si farebbero sul contratto.

Darò ora una spiegazione a quanto osservò l'onorevole Guglianetti. Egli dice che questo corrispettivo il preopinante lo farebbe ricadere a carico di chi ha il diritto di prelazione.

Osserverò che qui non c'è nessun altro interessato; qui c'è lo Stato il quale viene avvantaggiato del quanto di meno si assume di pagare all'anno sopra 124 chilometri.

Io guardo questi due vantaggi. Non vado a cercare altro. Se chi ha per avventura il diritto di prelazione non crede di usarlo, farà di meno, se crede di usarlo deve accogliere la proposta come in qualunque altra circostanza, come per qualunque altra linea venisse concessa; la deve usare nel senso di riceverlo con patti che vanno proposti da un nuovo richiedente la concessione.

Del resto poi devo far osservare perchè non nasca

confusione, che la restrizione di cui si tratta non è che riferibile ai contratti in corso, ma non mai a quei tronchi che lo stesso concessionario deve costruire, perchè è lui che deve pensare ad avere degli appaltatori che si prestino ad adempiere gli obblighi nei termini stabiliti; è lui che può imporre a questi costruttori altrettante multe che possano metterlo al coperto dei danni che andrebbe ad incontrare se mai non si aprisse l'esercizio nel termine stabilito nel contratto; ma non è, conviene che lo ripeta, se non nei contratti in corso che credette di doversi mettere al coperto di quella incuria e trascuratezza di cui egli non ha colpa e che forse potrebbe aver colpa l'altro contraente.

Del resto, l'unica osservazione da farsi, e che credo giustissima, è quella che la Commissione fece e che qui espone. Mi lascino leggere:

« Per quei tronchi di strade pei quali furono fatti i precitati contratti, la società dovrà pagare una multa doppia di quella imposta agli appaltatori *in caso di ritardo nel compimento di quei lavori.* »

Si dovrebbe dire invece: « In caso di ritardo nell'apertura dell'esercizio di quei tronchi di ferrovia. » E ne do una spiegazione.

In quanto ai costruttori non sono obbligati nemmeno a mettere l'armamento; l'opera dell'armamento spetta tutta al concessionario. Ora, se noi diciamo: *ritardo ai lavori*, parrebbe che queste parole non si riferissero che alla semplice costruzione, mentre colle parole che la Commissione propone di sostituire a schiarimento è tolto anche questo dubbio, e si verrebbe a stabilire che la multa sarà applicata ogniqualvolta non siano non solo non compiuti i lavori, ma non sia aperto all'esercizio il tronco di ferrovia. Questo è quanto mi restava a dire per migliorare la dizione dell'articolo.

GUGLIANETTI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parli.

GUGLIANETTI. Mi ha rimproverato l'onorevole relatore con una certa insistenza, dicendo che egli non aveva esposto le idee del proponente la concessione, ossia del conte Bastogi, ma le sue proprie, e che la parola *corrispettivo* non era del proponente, ma solo del relatore che esponeva il proprio avviso.

Mi permetta, onorevole relatore, ma la sua memoria l'ha tradito affatto in questi due giorni, dacchè ha pronunciato il suo discorso solo ieri l'altro. Permetta che io legga le sue parole:

« Riguardo ai tronchi che sono già in costruzione il *proponente la concessione* non credette di esporsi a tutte le conseguenze. Egli, il *proponente*, trovò ben giusto che si dovesse porre una comminatoria. Il *proponente* dunque *si dispose* ad assoggettarsi ad una comminatoria, e perchè non sorgesse alcuna difficoltà, *si decise*, ecc. »

A meno dunque che l'onorevole relatore e la Commissione non siano compenetrati nel concessionario, è escluso ogni dubbio che le parole del relatore spiegavano il concetto del conte Bastogi, non il pro-

prio avviso, o quello della Commissione. Ho per me un documento incontestabile, il resoconto stampato. (*ilarità*)

TREZZI, relatore. Chiedo la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parli.

TREZZI, relatore. Ribatto le ultime espressioni dell'onorevole Guglianetti, amministratore delle strade ferrate lombardo-venete...

GUGLIANETTI. L'ha già detto.

TREZZI, relatore... le quali non possono riferirsi nè a me, nè ad alcun altro membro della Commissione. Ripeto che, qualunque possano essere state le espressioni da me usate, esse si riferiscono al modo con cui la Commissione spiegava la sua idea; era la Commissione, la quale, nel venirvi a proporre l'adozione di questo contratto, spiegava quali erano i motivi, gli argomenti che l'avevano indotta ad accogliere la proposta dell'onorevole Bastogi.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio ha la parola.

VALERIO. Finiti i fatti personali, rientrerò nella questione.

Io appoggio quanto so e posso la proposta della società nazionale; ma, debbo dirlo francamente, non potrei appoggiarla se persistesse nella domanda di esonerarsi da una garanzia netta, chiara, completa, assoluta rispetto ai contratti che sono in corso. L'onorevole Trezzi non ha posto questa discussione, a mio avviso, sul vero terreno sul quale vuole essere esaminata. Egli ha supposto che si trattasse di una persona che venisse a stipulare col Governo, direi, *ex novo*.

Egli è evidente che, se il Governo domandasse a questa società, in cotale condizione di trattative, di assumersi un obbligo non misurato, non misurabile, impreveduto e imprevedibile, come dice l'onorevole Trezzi, il Governo farebbe una domanda impossibile ad accettarsi.

Ma questo non è il caso; qui si tratta dell'obbligo di dar finite in un dato tempo certe linee che si concedono precisamente colla garanzia anche dei contratti che sono in corso. Questi contratti che sono in corso, abbiamo sentito, per circa 246 chilometri, sono garantiti con una multa. Vi è anzi ancora un'altra garanzia, dalle informazioni che ho avuto, delle quali sono certo, e del resto l'onorevole ministro rettificherà se non sono nel vero. Vi è ancora questa garanzia: questi contratti, che ora si rimetterebbero alla nuova società, sono gli stessi fatti in ordine dalla prima società Talabot, gli stessi che, dopo il noto ritirarsi di quella società, furono poi per disposizione dell'onorevole ex-ministro Peruzzi accettati dallo Stato.

Ora in questo contratto, oltre quella della multa, vi è ancora la stipulazione, che, cangiando concessionario, il che si è verificato col fatto del ritiro verificatosi della società Talabot, si avrebbe avuto diritto di rescinderli. Ciò posto, tutte le imprevisioni e le imprevedibilità cessano.

Io capisco come il Governo non possa entrare in

questa via di dubbietà. Come si può venire a stipulare un contratto in cui quegli che assume il contratto garantisce l'esecuzione, ma poi pretende di escludere da questa garanzia quei contratti che soli possono verificare l'esecuzione totale delle linee assunte? Tutti quelli che conoscono gli affari sanno benissimo come è facile suscitare difficoltà quando due dei contraenti su tre abbiano un interesse identico. Il Governo invece di essere fuori del contratto e sopra il medesimo colla forza occorrente a dirigerlo, a sorvegliarlo, si troverebbe invece nella condizione quasi di rappresentante gli attuali sublocatori di opere, del cui operato dovrebbe in fin dei conti rispondere.

A mio avviso, egli è evidente che su questo terreno non può discendere il Governo.

Che questi contratti non sia impossibile farli eseguire in tempo utile, noi ne abbiamo la prova, perchè un'altra società ha già assunto l'obbligo di farli procedere. Del resto, vi è il diritto di rescissione. Quindi tutto si risolve in una questione di danaro, non può essere una questione d'imprevedibilità.

Io non sono poi d'accordo coll'onorevole Guglianetti nel tema che si riferisce al modo con cui la multa in questi contratti si debba imporre.

Per me non so vedere in qual modo possa riflettere l'interesse dello Stato che la multa sia piuttosto pagata con una riduzione sulla garanzia data per la linea lombarda, oppure su quella delle linee meridionali; io non so vedere in che modo le lombarde possano venire a mettersi a mezzo di cotesta discussione.

Noi avevamo garantite 25 mila lire di rendita per la linea da Brescia a Pavia per Cremona. Noi troviamo un concessionario che ce la fa a venti. La condizione di questa riduzione è certamente un compenso. Per me non posso dare nella mente mia importanza alla considerazione che ciò possa poi in qualche modo indurre la società delle lombarde a non valersi della prelazione. Io credo che se ne varrà egualmente.

Ma qui non è il caso di cotesta discussione, e, qualunque sia la soluzione di essa, rientrando nella materia io dichiaro che non posso accettare che la multa contrattuale sia misurata colla riduzione nella garanzia della linea Pavia-Brescia-Cremona, e ne dirò brevemente le ragioni.

La linea Pavia-Brescia-Cremona è una linea che raggiungerà le 25 mila lire prestissimo. La riduzione non ha quindi il valore che ha la riduzione del decimo della garanzia delle linee meridionali, per cui si assicurano 29 mila lire al chilometro.

Se noi ricorriamo alle cifre, vediamo che le 5 mila lire di reddito sulla linea Brescia-Cremona-Pavia ci rappresentano 620 mila lire, mentre per altra parte vediamo che la riduzione del decimo su 246 chilometri, che sono ciò che attualmente è in contratto, ci dà 700 mila lire all'anno. Ma evidentemente le 700 mila lire all'anno dureranno molto di più di quello che non dureranno le 600 mila lire di quell'altra linea.

Non posso quindi ammettere neppure che le 100 mila

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

lire che offre il nuovo concessionario in compenso, cioè 100 mila lire da pagarsi una volta tanto per ogni mese di ritardo, possano corrispondere a 60 mila lire annue ridotte sulla cauzione per ogni mese di ritardo, che rappresentano un capitale di circa un milione e non di sole 100 mila lire.

Io dichiaro francamente che sarei dispiacentissimo che ciò potesse portare un incaglio qualunque all'andamento della società italiana, che coi miei voti appoggio il più caldamente che posso. Ma io non so indurmi a consigliare al Governo di entrare in una via di concessioni, nelle quali la garanzia dei termini, massime per linee di cui è cotanta l'urgenza per tante ragioni, non è esplicita e determinata. A mio avviso, non vi può essere ragione per cui il nuovo concessionario non accetti quest'esplicita e determinata garanzia dell'esecuzione degli impegni ch'egli offre di assumersi, dacchè egli ha un mezzo sicuro di assicurare l'esecuzione dei contratti dei sublocatori di alcuni dei tronchi delle cadenti nella concessione domandata.

Qualora i contraenti, malgrado le multe loro imposte, malgrado la rispettabilità delle persone, non lo assicurino abbastanza, egli ha in sua mano un mezzo di cui può valersi, il mezzo cioè della rescissione del contratto. Rescindendo i contratti, si potrà, assumendo egli stesso i lavori, farli procedere con tutta la voluta energia; e noi sappiamo che nei tempi attuali, quando si vuole, i lavori si possono spingere abbastanza attivamente per vincere ogni difficoltà.

Per queste ragioni io appoggio il Ministero e respingo le modificazioni che si vorrebbero fare al 2° alinea dell'articolo 10.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. La chiusura! Domando perdono. È questa una questione gravissima, ed il Ministero che respinge queste modificazioni nel modo il più reciso deve pure spiegare le sue ragioni.

È questa la più grave modificazione che sia fatta alla legge, e bisogna che la Camera pensi seriamente e ne misuri la portata prima di accettarla.

Ho già detto alla Camera che lo scopo al quale mirava il Ministero era quello di ottenere l'esecuzione di una linea principale entro breve termine, e di mantenere e, potendosi, di migliorare, quanto ai termini pel compimento delle linee prescritti dalla legge 21 luglio 1861.

Perciò, quando il Governo si è messo a negoziare la concessione delle ferrovie meridionali e delle altre indicate nel contratto dell'Italia settentrionale colla società Rothschild, manifestò ben chiaramente la sua idea che egli intendeva di assicurare questa stipulazione con una guarentigia ben solida.

VALERIO. Domanderei al signor ministro il permesso d'interromperlo un momento.

Vorrei dire che sarebbe stato opportuno di fare una aggiunta a quest'articolo, cioè di mettere un'espressione per la quale il Governo, il quale impone gli oneri che

ha il nuovo concessionario, trasmettesse esplicitamente al nuovo concessionario i diritti che esso ha verso i contraenti.

PRESIDENTE. Favorisca di mandare questo emendamento.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Affine di togliere di mezzo ogni dubbio su questo punto, firmata la convenzione preliminare, il Governo rimise ai concessionari i seguenti contratti: un contratto per la costruzione di un nuovo tronco di strada dal Tronto all'Osento, un altro contratto per la costruzione di un tronco di strada dall'Osento a Foggia: in totale quindi due tronchi di 236 chilometri; un altro contratto per la costruzione di una strada carrettiera attraverso all'Appennino; un altro contratto per la costruzione del tronco da Salerno ad Eboli; un altro contratto stipulato colla società delle ferrovie romane per la costruzione della stazione di Napoli; quattro o cinque contratti per provviste di traversine, inoltre le varie offerte state fatte al Ministero per la provvista di locomotive.

Invitai nello stesso tempo il concessionario a visitare i lavori, e prendere notizia dello stato in cui si trovavano, ed a venire poi a discutere la convenzione definitiva avvertendo che il Governo non voleva assolutamente transigere nè sulle multe, nè sui termini entro i quali intendeva fossero eseguiti i lavori.

Trattasi, come ha ben detto l'onorevole Valerio, di un contratto principale nel quale si comprendono altri contratti come quello che è relativo alla strada dal Tronto a Foggia per 236 chilometri.

Quanto a quella da Ancona al Tronto vi è la legge con cui fu accordata la concessione, e questa legge ha ben chiaramente stabilito l'obbligo al concessionario di darla finita al principio dell'anno prossimo. In quel contratto vi è, fra le altre clausole, una clausola per la quale il Governo si riserva la facoltà di rescindere, vi si dice, il presente contratto nel solo caso in cui venga fatta una regolare concessione per la costruzione e l'esercizio dell'intera rete ferroviaria da Napoli all'Adriatico.

In questo caso i signori Gonzales e Tatti avranno diritto, ecc., e segue la nota di tutti i diritti che sono riservati agli appaltatori nel caso in cui, fatta la concessione generale di queste linee, debba aver luogo la rescissione del contratto.

È troppo naturale il credere che i concessionari si saranno procurate tutte le necessarie notizie. Non è un affare come questo che si intraprende senza cercare di conoscere in che termini sono stipulati i contratti in corso d'esecuzione, e a che punto sono i lavori.

Qual è la conseguenza delle due stipulazioni, di quella cioè che trovasi nel contratto di Rothschild e di quella che c'è nella proposta Bastogi? La conseguenza del contratto Rothschild sarebbe questa: la società non portando a compimento la costruzione o non attivando l'esercizio sulle diverse linee o sezioni di linee nei termini fissati all'articolo 2 della convenzione in data d'oggi, salve le eccezioni di cui ai successivi articoli 3 e 4, che

sono le eccezioni tassativamente indicate per la traversa di Salerno e per la galleria di Conza, andrà soggetta ad una conseguente diminuzione delle garanzie del prodotto lordo chilometrico accordato per quelle linee o sezioni di linee. Questa diminuzione sarà proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base del 10 per cento per il ritardo di un anno.

Supposto in questo caso che si ritardi di un anno nella costruzione di queste linee, il risultato, valutandolo, per esempio, sul tronco da Taranto a Foggia sarebbe il seguente; che se la costruzione di questa linea ritardasse di un anno la società Rothschild perderebbe per tutta la durata della concessione circa lire 700 mila.

TREZZI, relatore. Sei mesi.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Sarà la metà. Ma siccome sono due i contraenti, la multa di lire 100,000 al mese fa lire 2,400,000 all'anno; e così la multa si ridurrebbe a circa un quinto di quella che era stipulata nel contratto precedente.

Il Ministero crede che questa stipulazione cambierebbe interamente l'economia del contratto, che ritarderebbe inevitabilmente l'esecuzione delle linee, e stabilirebbe poi un atto di flagrante ingiustizia nella pubblica amministrazione.

L'onorevole relatore ha detto che un Governo non deve poi pretendere cose impossibili, e che forse vi può essere stata trascuranza, da una parte nel fare osservare i contratti, che un ministro ed un Governo debbono attenersi a norme di equità e che so altro. Ma io ho l'onore di osservare all'onorevole relatore e alla Camera che non credo che ci sia stata trascuranza. Certo che se andate ad interrogare gli appaltatori, ne troverete pochi che non dicano di avere qualche diritto a far valere per la trascuranza del Governo; ma non è questo il criterio su cui dobbiamo fondarci, massime quando abbiamo una società la quale accetta questi patti e dice che è disposta ad eseguire nei termini convenuti.

I contratti sono stati fatti in modo da permettere l'apertura della linea per il 1° di maggio.

Prima che il contratto si stabilisse, fu esaminato, come ho detto alla Camera, da una Commissione di ispettori, e lo stesso commissario generale o direttore delle ferrovie nelle provincie napoletane ha visto questa clausola prima che si stipulasse; io l'ho interrogato ancora questa mattina, ed ancora questa mattina egli mi ha confermato che, malgrado qualche colpa da parte degli appaltatori e non da parte del Governo, egli credeva che il contratto può avere benissimo esecuzione.

Ma, dirò di più, l'onorevole relatore osservò che gli appaltatori non hanno che l'obbligo di costruire il tronco stradale, non hanno l'obbligo dell'armamento, che quindi essendovi un trimestre di tolleranza, e non essendovi più che un mese utile innanzi al concessionario, pare che sia quasi impossibile che abbia luogo l'armamento, e sia provveduto a tutto quello che è necessario per disporre onde la linea sia aperta al pubblico servizio.

Ma io credo che la Commissione su questo punto si inganni grandemente; i costruttori non hanno il diritto di impedire che i concessionari procedano ad armare la linea, anzi essi debbono condurre i lavori per modo che la costruzione sia condotta al suo compimento, e che la linea sia aperta all'esercizio in tempo debito.

Esaminando attentamente i contratti stipulati, io veggio questo patto incontrovertibile della risoluzione dei contratti da parte del Governo; dunque non c'è l'impossibilità di cui temeva l'onorevole relatore e di cui teme la Commissione.

Non c'è adunque alcun pretesto da addurre in campo per dire che sarebbe poco morale da parte del Governo di imporre una condizione troppo severa.

Del resto è tutt'altro che troppo onerosa da non poter pretendersene ragionevolmente l'osservanza; certo che bisogna pagare la rapida esecuzione, ma questo obbligo è largamente contemplato nel contratto e nei corrispettivi stipulati.

BONGHI. Domando la parola.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io ho detto che c'è una questione di giustizia per cui assolutamente non converrebbe accettare questa modificazione, e scongiuro la Camera a credere che se il Ministero nelle trattative che ha avuto sia col signor Salamaña, sia col signor Rothschild avesse voluto prescindere dal patto che li obbligava di eseguire la linea entro termine brevissimo, se avesse voluto mitigare le multe gravissime che a sanzione di quella stipulazione egli voleva introdurre nel contratto, egli avrebbe ottenuto dei patti grandemente migliori.

Ora, o signori, qui c'è innanzi a voi un contratto stipulato in buona fede con determinate condizioni, come volete, variando quelle condizioni fondamentali, senza nemmeno sentire il primo contraente, approvare un contratto nuovo e con altri ed a più miti e favorevoli condizioni?

E ciò quando il Ministero e voi stessi, o signori, se osservate attentamente la cosa, potete essere moralmente sicuri che le proposte le quali furono accettate e stipulate col signor Rothschild, sarebbero state di gran lunga migliorate, mitigando quei patti, come ora volete fare per la proposta Bastogi. Sarebbe una diversità di trattamento che non potrebbe per nessun motivo essere giustificata.

Badi la Camera che questo patto della multa severa, quest'obbligo assoluto che venne addossato al concessionario di eseguire le linee, non avuto riguardo a questi contratti parziali; badi la Camera che questa è la sola garanzia che abbiamo che le linee saranno costruite all'epoca prevista nel contratto.

Tolta questa clausola, state pur sicuri che le linee non saranno a tempo debito eseguite.

Sta bene, o signori, che, per molti di noi, l'idea di una società nazionale che ha assunta questa grande impresa è una questione politica, ed una considerazione che, a condizioni a un dipresso eguali, può fare propendere la bilancia a suo favore.

Ma qui, o signori, in faccia ad una questione politica, abbiamo un'altra questione egualmente politica, ed è la pronta esecuzione delle linee.

Ora badi bene la Camera alle conseguenze del suo voto. Quando avrà mitigata la pena, quando avrà rallentata la briglia, per modo che il Governo non potrà più ottenere, con equal garanzia del concessionario, l'esecuzione delle linee a tempo debito, essa avrà commessa un'ingiustizia, perchè avrà trattati in diverso modo due concessionari, uno dei quali vincolato da tre mesi e solidissimo, e l'altro avrà aperta la porta alle liti ed avrà messo in pericolo quello a cui noi dobbiamo tendere principalmente, cioè ottenere che le linee contemplate in questi contratti sieno eseguite esattamente nel tempo prefisso dal contratto.

Quindi io prego la Camera a respingere questa variazione introdotta colla proposta dell'onorevole Bastogi.

PRESIDENTE. La parola spetta al relatore.

TREZZI, relatore. Io prendo la parola unicamente per togliere di mezzo siffatta questione e togliere nel tempo stesso anche l'impressione che può aver fatta il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha sempre parlato di linee che si devono costruire, e quindi di ritardi che si produrrebbero. Comincio dal notare che non si tratta (e questo l'ho già detto due volte) che di due tronchi in costruzione...

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Domando facoltà di parlare.

TREZZI, relatore... e non di due linee; che nel resto la comminatoria sarebbe portata su tutte le altre linee ugualmente.

Faccio un'altra considerazione, ed è questa.

Se stiamo esaminando articolo per articolo le modificazioni, certo che potremmo trovare che in una proposta un articolo è meno favorevole di quello che c'è in un articolo di altra proposta. Ma le proposte bisogna prenderle complessivamente e vedere se i vantaggi complessivi che si ritraggono dalle modificazioni di un articolo possano compensare quei danni, come dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ne verrebbero dalla modificazione di un altro articolo.

Del resto, siccome la Commissione in questa parte è indifferentissima, essa ha trovato una proposta, ha dovuto esaminare se era accettabile, e l'ha trovata tale. Ha creduto di dare delle spiegazioni di questa accettabilità, ma del resto rimette alla Camera il decidere se questo svantaggio che deriverebbe non possa essere compensato dagli altri vantaggi proposti, oppure se si debba ritenere l'articolo quale sta nella proposta ministeriale.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non dirò che due parole.

L'onorevole relatore dice: il ministro ha parlato come se si trattasse di tutte le linee. Mi pare di non avere per nulla ingrandito le cose. Ho indicato anzi quali erano i contratti e quali le linee per cui non vi sarebbe stata più la multa primitiva.

Ma l'onorevole relatore mi dica un po': una volta che sarà in ritardo il tronco dal Tronto a Foggia, potremo andare a Napoli nel tempo previsto, comunque per avventura il concessionario costruisca il tronco da Foggia a Ponte Santa Venere? Quando sarà in ritardo il tronco da Salerno ad Eboli, andremo a Napoli quantunque per avventura si compisca qualche lavoro sulla traversa di Salerno?

Questi contratti sono di tal natura che basta che una parte sia in ritardo perchè tutto il resto sia paralizzato.

Del resto, l'onorevole relatore della Commissione mi permetta che osservi che, se vi fosse stata poi tutta questa gravezza di oneri incompatibile coll'equità e la morale nei patti primitivamente stabiliti tra il Governo ed il signor Rothschild, siccome le dichiarazioni che il Governo ha fatte alla Commissione, siccome i contratti erano stati comunicati alla Commissione molto precedentemente all'offerta Bastogi, ma perchè non ha visto la Commissione prima queste enormità? Ma perchè la Commissione non ha visto prima questi patti inconcepibili? Essa non ha veduto nulla ed è venuta a ripresentarli senza variazione all'articolo 10 del suo progetto, formulato come modificazione al progetto ministeriale. È dunque solamente in occasione della proposta Bastogi che la Commissione ha visto tutta l'enormità dei patti dal Governo primitivamente stabiliti?

Ma, disse il relatore, non bisogna considerare il contratto se non che nei corrispettivi generali, è l'insieme che bisogna vedere. E qui evidentemente alludeva alla diminuzione fatta di 5000 lire al chilometro, e si è fatto il conto accuratamente dei tanti milioni che si guadagnano per questa diminuzione dal Governo, i quali andrebbero quindi in compenso della multa diminuita.

Mi perdoni il signor relatore, ma, se io mi attengo a confronti, allora debbo confrontare la proposta Bastogi, anche colla diminuzione delle 5000 lire al chilometro per la via Pavia-Brescia, colla proposta contenuta nel contratto Rothschild, dove accumulandosi sulla stessa linea il prodotto e la garanzia per la via da Voghera a Brescia, lo Stato non va soggetto a perdita nessuna.

Nel contratto Rothschild la Camera può essere sicura che non ci sarà il menomo sacrificio per questa linea Voghera-Brescia, mentre nella proposta Bastogi, anche colla riforma introdotta, siccome la linea Pavia-Brescia è impossibile che renda nei primi anni 20,000 lire di prodotto chilometrico, io credo che ci sarà ancora un sacrificio molto notevole.

Ma, dirò di più: dalla stessa discussione che cosa risulta? Risulta che l'onorevole conte Bastogi in tanto ha diminuito il corrispettivo sulla linea Pavia-Brescia, in quanto questa diminuzione di corrispettivo serve a ricompensare lo Stato della multa diminuita all'articolo 8. Ma, io dico: quando la società lombardo-veneta dovrà far uso del diritto di prelazione non avrà essa il diritto di dire: ma, signori, come mai dovrò io usare il diritto di prelazione sopra la garanzia di un prodotto minimo di 20,000 lire al chilometro? Non è questo il

vero prodotto minimo. Di questo una parte è stata convertita in corrispettivo diversamente dato al Governo per variare un altro patto, quello della multa e dei termini per l'esecuzione delle linee napolitane.

Non sono dunque 20,000, sono 25,000 lire di garanzia assicurate alle linee su cui io debbo esercitare il diritto di prelazione. E in verità, o signori, io non so se la società lombardo-veneta mettendo avanti quest'argomento non avrebbe forse qualche ragione. Torno a ripeterlo, sarebbe soprattutto un'ingiustizia che in un patto di tanta gravità si usassero due pesi e due misure.

Si ricordi poi bene la Camera che in fatto di concessioni e di appalti di lavori non ci sono che le multe le quali possano garantire che le clausole del contratto saranno esattamente eseguite.

BONGHI. Ho domandato la parola per fare una dichiarazione all'onorevole Valerio; e per rispondere due parole anche all'onorevole ministro. Comincerò da quest'ultimo.

Egli ha detto che la Commissione, nella sua prima proposta, non ha introdotto questa modificazione, che ha poi accolta nella proposta Bastogi.

È evidente di ciò la ragione. Non poteva la Commissione nel suo primo capitolato normale surrogare una multa minore ad una maggiore, nel caso di non esecuzione dei lavori, quando c'era già una società che; soggettava alla multa maggiore.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Se è una immoralità...

BONGHI. Chi lo dice? Dov'è egli l'immoralità intrinseca d'un patto simile? Non sono abbastanza acuto metafisico per vederlo. Poichè un contraente propone, e l'altro accetta, vuol dire che quest'altro ammette che le altre stipulazioni della convenzione sieno tali che lo salvino abbastanza dal danno a cui la multa maggiore può soggettarlo.

Quando è poi venuta la proposta Bastogi, la Commissione ha dovuto considerare se era equa questa modificazione ch'egli introduceva. E questa equità l'ha trovata nelle altre mutazioni favorevoli agli interessi dello Stato che il Bastogi introduceva nella convenzione Rothschild. Alla Commissione è parso che sì, e l'ha acconsentita anche perchè è persuasa che la principale cagione per la quale queste linee saranno costrutte nei termini stabiliti non sarà nè la multa dell'articolo 9, nè quella della proposta Bastogi, ma il premio della garanzia del prodotto lordo, così vantaggiosa, che il concessionario non potrà avere maggiore spinta di quella che è per esso il pronto godimento del prodotto guarentito.

Ma ciò non fa che non sia certo che è molto meglio sottoporre il concessionario a multa maggiore che non a minore. Quindi, poichè le ragioni del ministro hanno certamente molto valore, e la Commissione non esita per sè a dichiararle buone, essa accetta l'emendamento dell'onorevole Valerio, e l'accetta unanime; come una minoranza della Commissione avrebbe voluto dichia-

rare alcuni minuti fa, accettato l'emendamento dell'onorevole Allievi, e non ha potuto.

PRESIDENTE. Leggo l'emendamento dell'onorevole Valerio, il quale consiste nel sostituire all'alinea 1° dell'articolo Bastogi il seguente:

« Per l'esecuzione dei precitati contratti il Governo trasmette i propri diritti al concessionario ponendolo nel suo luogo per tutti gli effetti. »

Prego la Commissione di dichiarare se lo accetta.

Dal banco della Commissione. Sì!

PRESIDENTE. Dunque dalla Commissione sarebbe accettato, in luogo di quello proposto dal conte Bastogi, l'alinea dell'onorevole Valerio. Lo rileggo:

« Per l'esecuzione dei precitati contratti il Governo trasmette i propri diritti al concessionario, ponendolo nel suo luogo per tutti gli effetti. »

Accetta il signor ministro?

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Siccome vedo che non deroga per nulla alla disposizione dell'articolo 9, il Ministero non ha difficoltà di accettarlo.

GUGLIANETTI. È affatto inutile.

VALERIO. Oh no!

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio vuole che si dica: per tutti gli effetti in genere, o per tutti gli effetti dello articolo 9 del capitolato?

VALERIO. Per tutti in genere.

PRESIDENTE. Siccome questo è un sotto-emendamento, ha la precedenza, e lo pongo ai voti.

Chi intende approvarlo, sorga.

(È approvato.)

« Art. 11. La società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo.

« Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo. »

L'onorevole Cini ha facoltà di parlare.

CINI. Io non ho a dire che poche parole alla Camera, ed è per pregarla di togliere affatto il secondo alinea di questo articolo. Esso prescrive che, una volta compiuta la rete delle strade ferrate meridionali, per tutto il tempo della durata della concessione non sia più permesso di provvedere, fuori che dallo stabilimento di Napoli, nessuno di tutti gl'innumerabili oggetti che occorrono per l'esercizio delle strade.

Io non dirò che un fatto simile non sia degno delle genti civili, come diceva poco fa l'onorevole Susani... (Iarità)

SUSANI. Domando la parola per un fatto personale. (Rumori)

CINI... ma dirò che, dacchè fra le genti civili sono

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

conosciuti i buoni principii di economia, non si è mai sentita una cosa simile.

Crederei offendere la Camera, se mi estendessi a spiegare le ragioni per le quali faccio questa proposta. Mi basti d'accennarla.

Spero pertanto che la Camera voglia concedere di togliere questo alinea. Nè vale il dire che è un patto a carico del concessionario, e che se egli l'accetta, debba lasciarsi.

Questa, io mi permetto di dire, è una questione di buon senso.

Se il concessionario accetta una condizione che in molti casi non può assolutamente mantenere, e la cui soppressione giova al vero interesse dell'impresa, che è pure quello dello Stato, io non so come si possa non sopprimerla.

Prego pertanto la Camera a volere intieramente togliere il secondo alinea, tanto più che resta il primo alinea, il quale è di per sè abbastanza grave ed abbastanza poco conforme ai principii dell'economia, perchè se ne possano contentare coloro che credono a questo modo di aiutare l'industria nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Michelinini ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

MICHELININI. Si passerà ai voti quando avrò parlato.

Intendo di proporre la soppressione di tutto questo articolo e di dirne i motivi, e per cattivarmi l'attenzione della Camera dirò che trattasi di risparmiare all'erario pubblico sei milioni.

Sei milioni mi pare che meritino l'attenzione della Camera.

Un deputato. È l'erario che paga?

MICHELININI. Oh bella! Sicuramente è la società Rothschild che farà a sue spese lo stabilimento di Napoli; ma credete voi che non si faccia rimborsare delle spese dal Governo, cioè dai contribuenti? E questo basti per ora per dimostrare quanto sia assurda l'interruzione che mi è stata fatta.

Vengo senza più all'esame dell'articolo di cui si tratta.

Quest'articolo è identico tanto nella convenzione stipulata tra il Governo e la casa Rothschild, quanto nella proposta convenzione del conte Bastogi. Quindi è evidente essere stato imposto al signor Rothschild dal Ministero, al quale è dovuto il brevetto d'invenzione, ed al quale si deve dare lode o biasimo di questo patto. Quest'articolo pute di protezionismo a 100 miglia... no, a 185 chilometri di distanza.

Eppure io credeva che gli uomini che sono al potere, come sono i continuatori della politica del conte di Cavour nelle cose politiche, così fossero pure nelle economiche imitatori di quel grand'uomo di Stato che tanto fece per il risorgimento dell'Italia e pel libero scambio.

Troppo grave è l'accusa che io faccio al Ministero perchè non mi corra stretto obbligo di dimostrarne la sussistenza.

Spero che la Camera mi concederà pochi momenti di attenzione.

Voci. Alla questione! Sono le sei!

MICHELININI. Con questo provvedimento il Governo vuole *proteggere il lavoro nazionale*: non si saprebbe da quale altro motivo esso possa essere indotto.

Ebbene, supponete che in Napoli non si stabilisca la manifattura desiderata dal Governo, siccome le locomotive ed il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane non ci è regalato gratuitamente dagli esteri consumatori, così è necessario che ne paghiamo il prezzo. Ora, come possiamo pagare questo prezzo, se non cedendo in compenso prodotti dell'industria italiana?

Dunque avrà egualmente luogo il lavoro nazionale, vi sia o non vi sia lo stabilimento di Napoli. Per questo stabilimento il lavoro nazionale si trasmuta, si cambia, ma nè aumenta, nè diminuisce.

Queste cose sono chiare ed elementari...

Molte voci. Ai voti! Basta! È tardi!

PRESIDENTE. Ma venga alla quistione.

MICHELININI... ma havvi questa grande differenza: potrebbe avvenire che all'estero le locomotive ed il materiale circolante fosse prodotto a più buon mercato che a Napoli, ed allora voi, ostinandovi a volere la manifattura napoletana con eguale lavoro nazionale, otterrete minori prodotti, o prodotti eguali con lavoro maggiore; accadrebbe in una parola ciò che accadrebbe alla Russia se volesse produrre aranci a vece di comprarli dalle regioni meridionali, dovrebbe pagarli una lira o due caduno a vece di due o tre soldi.

Dall'opuscolo: *Considerazioni sulla convenzione 15 giugno 1862*, che ci è stato distribuito, si scorge che la casa Rothschild calcola il danno che deve sopportare per l'obbligo che le è stato imposto d'innalzare in Napoli un grande stabilimento manifatturiero a sei milioni. Dunque voi imponete ai poveri contribuenti l'aggravio di sei milioni, senza che ne risulti vantaggio per alcuno, dacchè abbiamo dimostrato che non aumentate il lavoro nazionale; dunque si sopprima quest'articolo, e si concedano sei milioni di meno a coloro che assumeranno l'impresa della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie napoletane. (*Conversazioni generali*)

Quel caro M. Jourdain, il *Bourgeois gentilhomme* di Molière, parlava in prosa senza saperlo; alla buon'ora; era più dotto di quello che credeva essere.

I nostri ministri operano da protezionisti, mentre fanno professione di essere liberi-scambisti. (*I rumori impediscono all'oratore di continuare*)

SELLA, ministro per le finanze. Non so come si possa far guerra a quest'articolo.

Voci. Oh! oh!

SELLA, ministro per le finanze. Mi perdoni l'onorevole Cini. Capisco che sia molto facile il dire: lasciate fare, lasciate passare, e lavarsi le mani in tutto, questa è una cosa comodissima.

Se si dovesse stare rigorosamente a questi principii assoluti, sapete che cosa occorrerebbe fare? Occorre-

rebbe lacerare questo contratto e dire: fatevele voi le strade ferrate. (*Oh! oh!*)

Non c'è dubbio. Nei paesi ove si sono applicati questi principii il Governo non assume di fare strade ferrate. Intendiamoci bene, i principii stanno benissimo, ma credo che bisogna anche guardare un pochetto in che acque ci troviamo.

MINGHETTI. Domando la parola.

PERUZZI. Domando la parola.

SELLA, ministro per le finanze. Or bene quest'articolo ha semplicemente per oggetto d'accelerare la formazione di uno stabilimento nel modo stesso che la legge ha essenzialmente per oggetto d'accelerare la costruzione delle ferrovie di cui tutta l'Italia ha tanto bisogno. Per chiunque s'è occupato d'arti industriali, è evidente che a Napoli v'è stretta necessità d'un grande stabilimento in cui si attenda a lavorare il metallo ed i legnami.

A questo riguardo esiste a Napoli una lacuna che si fa vivamente sentire. È cosa evidente che per provvedere il materiale fisso e mobile necessario all'esercizio della ferrovia è indispensabile uno stabilimento. Or bene quest'articolo ha per oggetto d'accelerare, per quanto si può, l'impianto di questo grande stabilimento.

Si è parlato a questo riguardo del conte di Cavour. Mi sono trovato impegnato in affari di questo genere che si trattavano dal conte Cavour, e citerò un solo esempio.

I membri di questo Parlamento che conoscono lo stabilimento di Sampierdarena ben sapranno quanta parte ebbe il conte di Cavour, non ostante i suoi principii, nel far sì che diventasse uno dei primi stabilimenti di Europa. Quello che si è fatto per Sampierdarena credo che si possa, senza derogare ai principii, fare per una città come Napoli, ed il Ministero prende il patronato di questo stabilimento che crede utile per la città di Napoli.

PRESIDENTE. Pongo ai voti...

MICHELINI. Chiedo di parlare. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

(*L'onorevole Michelini principia a parlare in mezzo ai rumori della Camera*)

PRESIDENTE. La Camera desidera di andare ai voti?

MICHELINI. Quando avrò terminato. (*Rumori prolungati*)

Voci. No! no! Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione dell'intero articolo.

MICHELINI. Interrogli la Camera se vuole togliermi la parola.

Voci. Non gliela fu data la parola.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se consenta che l'onorevole Michelini continui nel suo discorso.

(*La Camera delibera negativamente.*)

Pongo ai voti la soppressione della seconda parte dell'articolo 11, proposta dall'onorevole Cini...

SELLA, ministro per le finanze. Non consento alla soppressione di questa seconda parte dell'articolo, perchè veramente questa è la misura dell'entità dello stabilimento di cui si desidera l'istituzione in Napoli.

Non aggiungo nulla di più.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione della seconda parte dell'articolo 11.

(*La soppressione non è approvata.*)

Pongo ai voti la soppressione della prima parte.

(*La soppressione non è approvata.*)

MICHELINI. Così la Camera si è dichiarata protezionista.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rimandato a domani.

MASSARI. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASSARI. Bramerei conoscere che cosa s'intende di mettere all'ordine del giorno di domani mattina, poichè io credo che si debba lasciar continuare la discussione sulle ferrovie meridionali. *No! no! Sì! sì!*)

PRESIDENTE. Favoriscano di sedere.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Mi pare che non possa essere il caso di mettere in discussione ciò che debba porsi all'ordine del giorno domani mattina, poichè la Camera ha già deliberato in qual modo ella intende procedere nelle sue discussioni, cioè di tenere due sedute al giorno, stabili che alla mattina si discutessero alcune leggi, e dopo il mezzogiorno si discuta la legge sulle ferrovie meridionali.

Fra le leggi che la Camera ha deliberato di discutere vi è quella sulla monetazione, di più vi ha quella sul reclutamento sulla quale mi pare che la Camera abbia preso una deliberazione.

Egli è chiaro pertanto che se la Camera viene ora ad immutare la sua deliberazione, se viene a stabilire che debbano discutersi le ferrovie meridionali nella seduta del mattino e nella seduta del pomeriggio, non si voteranno più le altre due leggi, le quali non credo possano dar luogo a lunga discussione.

PRESIDENTE. Lo stato delle cose, se i rumori non mi hanno impedito di ben intendere le parole dell'onorevole presidente del Consiglio, è propriamente quale egli lo ha indicato.

La Camera pel suo ordine del giorno ha deliberato che al mattino si ponessero in discussione le leggi sull'alienazione dei beni demaniali e del passaggio dei beni della Cassa ecclesiastica al demanio, che ormai sono discusse, e la legge sul reclutamento dell'esercito, la quale venne sospesa perchè fu indicato dal ministro per la guerra un conflitto; conflitto però che è attualmente cessato, per modo che vi è tutta la speranza che forse in pochi momenti si conduca a buon fine codesta legge, che tanto è desiderata anche dai deputati delle provincie meridionali.

La Camera poi ha aggiunto al detto ordine del giorno, sopra l'istanza del signor ministro per l'agri-

2ª TORNATA DELL'8 AGOSTO

coltura e commercio, la legge sull'unificazione delle monete.

Se i signori deputati vogliono fare il favore domani di essere pronti alle ore otto, io confido che alle ore nove, o poco dopo, avremo compiuto la discussione di queste due leggi: l'una delle modificazioni alla legge sul reclutamento dell'esercito, e l'altra della unificazione del sistema monetario; e quindi potremo immediatamente continuare a discutere la legge sulle ferrovie meridionali. (*Benissimo! Bravo!*)

Prego dunque i signori deputati a voler raccogliersi domani mattina alle ore 8 precise.

La seduta è levata alle ore 6.

*Ordine del giorno per la tornata di domani
alle ore 8 di mattina:*

Discussione dei progetti di legge:

- 1° Modificazioni alla legge organica del reclutamento dell'esercito;
- 2° Unificazione del sistema monetario.

Alle ore 2 pomeridiane:

Seguito della discussione del progetto di legge relativo alla costruzione di ferrovie nelle provincie meridionali e in Lombardia.
