

Numero della Proposta

66

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 15. Maggio 1861.

dal Ministro Dei Lavori Pubblici e Delle Finanze

OGGETTO

*Simulamento della cauzione data dalla Società della strada
ferrata dalla Sarnignola al Varo*

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Relatore

Adottata nella tornata del

186

Al Signor Presidente della Commissione Acc.
Bovino

Febbraio 1916.

Onorevole Signor Presidente.

Mi faccio un dovere d'aver l'onore di trasmettergli
una istanza del Signor Sir Morton Peto di Londra,
relativa allo scioglimento della Cassazione della
ferrovia ligure.

Copia medesima tradotta in italiano è per me
stata rimessa al Signor Relatore della Commissione.

Resto a rassegnarle i saluti del mio rispetto
col quale mi dico

D. V. S. M.

L'Att. Suro.

Caro Amabile Galletta
Rappresentante di Sir Morton Peto in Bovino.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(PERUZZI)

nella tornata del 15 maggio 1861

Svincolamento della cauzione data dalla Società della strada
ferrata dalla Parmignola al Varo.

SIGNORI,

Per decreto sovrano emanato addì 16 ottobre 1859, in virtù dei pieni poteri conferiti al Governo del Re nella circostanza dell'ultima guerra di Lombardia, venne approvata la concessione a favore dei signori Morton Peto e Williams Wagstaff di Londra di una strada ferrata dal Varo, già confine di Francia, a Voltri, e dalla stazione presso la piazza del Principe a Genova, alla Parmignola antico confine modenese.

Coll'articolo 91 della convenzione relativa alla precennata concessione, i concessionari si obbligavano, per garanzia preliminare degli obblighi assunti, di mantenere vincolata una cauzione di lire 500,000 depositata presso la banca Rothschild di Londra, in dipendenza della concessione che essi avevano già ottenuta, per altro decreto reale del 14 luglio 1859 della linea da Savona a Voltri.

Appena approvata la concessione dell'intera linea del litorale di cui nel citato decreto del 16 ottobre, i signori Morton Peto e Wagstaff si occuparono con tutta alacrità per formare la società anonima a cui erano tenuti pel disposto della loro convenzione e per riunire gl'ingenti capitali che occorrevano onde attuare la grandiosa impresa.

Sulle prime sembrava che le loro cure dovessero essere coronate dal più prospero successo, e in Inghilterra special-

I Commisari

Giorgini (Presidente)

Tusani

Bonelli

Depretis

Pruvet

Merichetti

(Maiz non è più deputato)

Michelini (pretatore)

Praeli

mente la loro speculazione incontrava tanto favore, che in brevissimo tempo raccolsero intorno a sè, con serie promesse di associarsi all'impresa, non pochi distinti industriali e varii capitalisti di gran credito.

Ma quando, prima di conchiudere, si volle conoscere più davvicino l'entità dell'impresa, ed i capitalisti ed industriali suddetti si recarono personalmente, o per mezzo di rappresentanti, sul luogo, per rilevarne meglio le condizioni, o per lo esame degli studi, che i primi concessionari si erano già procurati, così gravi e dispendiose giudicarono le opere da eseguirsi per vincere la serie varia e quasi continua delle difficoltà dei siti a percorrere, che le trattative vennero sciolte senza addivenire ad alcuna conclusione.

I signori Morton Peto e Wagstaff non si sbigottirono per ciò, ed intanto che cercavano di ottenere qualche nuova combinazione sociale, non omisero di far procedere agli occorrenti rilievi sul terreno da varie squadre d'ingegneri onde preparare i progetti definitivi.

Ma tutti i loro sforzi per riunire azionisti andarono perduti, e, scaduta l'epoca per la quale erano in obbligo di versare la cauzione definitiva di cinque milioni senza che avessero soddisfatto all'obbligo stesso, incorsero nella decadenza della concessione e nella perdita della menzionata garanzia preliminare di 500 mila lire.

Una prova dell'impossibilità assoluta in cui sonosi trovati questi concessionari decaduti a dar seguito, come pure era loro seria intenzione, alle obbligazioni assunte, emerge evidentemente dal fatto che, dopo la loro decadenza, il Governo non poté mai trovare chi volesse riassumere l'impresa, non ostante che si dichiarasse disposto ad aumentare in larga misura il capitale su cui aveva assicurata la garanzia di un interesse annuo.

E se il Governo volle intraprendere questa strada ferrata del litorale, come lo reclamavano urgentemente gli interessi generali dello Stato, senza accedere alle esagerate pretese che gli venivano proposte dai nuovi concorrenti, che pur non erano pochi, si dovette alla perfine risolvere a farla costruire per conto e a spese dello Stato, mediante un contratto per la semplice costruzione, che venne ammesso dal Parlamento nella passata Legislatura, e che fu sanzionato definitivamente colla legge del 27 ottobre 1860.

Esclusa adunque ogni colpevolezza dall'inadempimento degli obblighi loro per parte dei signori Morton Peto e Wagstaff, ed anzi essendo come provato il loro massimo buon volere per soddisfare agli impegni assunti, parrebbe, non forse per stretto diritto, ma certo per un ben meritato riguardo di equità, che non convenisse di applicare nel caso speciale il rigore della legge, e che fossero per conseguenza da assecondare le istanze rivolte al Governo dai predetti signori, perchè sia dichiarata libera la cauzione preliminare di lire 500 mila da essi depositata presso la Banca Rothschild di Londra.

La penalità della perdita della cauzione suddetta essendo stata sanzionata per legge, occorre altra legge per derogarvi, e perciò, o signori, il referente, in unione al suo collega ministro delle finanze, ha l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni il qui unito progetto, nella fiducia che sarete per accoglierlo favorevolmente.

(66)

(66)

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

RE D'ITALIA

Articolo unico.

È dichiarata libera la cauzione di lire cinquecentomila che i signori Morton Peto e Williams R. Wagstaff tengono vincolata presso la Banca Rothschild di Londra, in adempimento dell'articolo 91 del capitolato di concessione approvato con legge 16 ottobre 1859, n° 5711, derogando per ciò al disposto dall'articolo 92 del capitolato medesimo.

1
Signori

Il desiderio di costruire una strada ferrata che lungo la spiaggia del Mediterraneo, che dal confine francese andasse all'Italia centrale e meridionale, indusse il governo a fare vari tentativi per ottenere quest' intento. Con la legge 13 luglio 1857 fu sancito un capitolato col quale si garantiva un minimo annuo prodotto brutto di L. 25000 per chilometro alla compagnia che avrebbe assunto la costruzione e l'esercizio di quella ferrovia. Ma non avendo i capitalisti risposto ad' appello, il governo durante i pieni poteri concedeva con legge 16 ottobre 1857 ai signori Morton Peto e William May-Stoff la costruzione e l'esercizio della strada ferrata dal Varo a Voltri e dalla stazione presso la piazza del principe in Genova alla Garinignola, garantendo loro durante la concessione il minimo prodotto annuo del 5 per o/o sul capitale di 125 milioni di lire, capitale invariabile quanto all'effetto della garanzia, che non doveva essere diminuito né aumentato qualunque fosse stato il costo vero delle opere e provviste (1). Ma i concessionari allegando che al tempo della stipulazione del contratto

(1) Art. 103 e 104 del Capitolato di concessione 8 ottobre 1857

non avevano sufficiente capi-
nascenza delle difficoltà che
si dovevano vincere, non a-
dempirono agli obblighi co-
stituiti; di modo che i poteri le-
gislativi, volendo a qualunque
costo che la strada si facesse,
ne commisero la costruzione
ai signori Guastalla e socii
per il prezzo di 104 milioni.

Coll' art. 91 del ^{detto} capitolato
di concessione ai signori Morton
Coto e Wagnstaff, ~~approvato colla~~
~~detta legge 16 ottobre 1859~~, i
concessionarii promisero di for-
nire una cauzione di 5 milioni
di lire da depositarsi nelle casse
delle finanze nazionali, e frat-
tanto per garanzia prelimi-
nare e sino a che non fossero
depositati i 5 milioni, con-
tenterono a mantenere immo-
lata la cauzione di 500,000
che tenevano depositata presso
la Banca Rothschild di Londra;
la quale ultima cauzione, se-
condo l'art. 92 dello stesso ca-
pitolato, è devoluta alle fi-
nanze dello Stato qualora i
concessionarii non adempiano
all'obbligo della cauzione defi-
nitiva dei 5 milioni.

Verificatori questo caso, i concessionari narrando che studi più accurati fatti posteriormente da ingegneri spediti sul luogo anno loro dimostrato, essere, a cagione delle molte gallerie e di altre gravi difficoltà, assolutamente insufficiente alla costruzione della strada, alla provvista del materiale mobile e alla perdita degl'interessi durante la costruzione, la somma di 125 milioni sulla quale si garantisce l'interesse del 5 per o/o, e dimostrando così che se non si sono accorti alla costruzione della ferrovia, e segnatamente se non soddisfecero all'obbligo della cauzione dei 5 milioni, non si deve imputare a loro colpa, ma ad impossibilità di costituire una società e di rinvenire i fondi necessari, domandarono al governo lo simultaneo della cauzione preliminare delle L. 500,000.

Il governo, interrogato su questa domanda al Consiglio di Stato, n'ebbe per risposta non potersi che per legge operare lo simultaneo, della qual cosa per verità nessuno dubita, ma essere giusti motivi per ocularmente discendere legislativamente allo

sovrano parziale ed anche integrale di detta cauzione; la quale ultima sentenza è fondata sul timore di una lite, e sul riflesso poter essere oggetto di transazione, ciò che lo è di giudizio.

Anche i ministri delle finanze e dei lavori pubblici manifestarono nei documenti uniti a questa pratica parere favorevole ai signori Mouton Peto e Wagstaff; quindi nella tornata del 15 maggio scorso presentarono a questa camera il progetto di legge, meriti del quale sarebbe dichiarata libera la cauzione di cui si tratta.

Ma gli uffici non fecero ~~ad esso~~ troppo buon viso; imperciocché sette di essi lo respinsero in modo assoluto, uno lo respingeva pure a meno che la commissione ricevesse schiarimenti atti a farla opinare diversamente, un altro infine incaricava il suo commissario d'informarli della buona fede di coloro che prestarono la cauzione.

Dai pareri degli uffici potete argomentare quale sia quello della giunta. Espongo brevemente i motivi; ma prima di tutto devo dichiarare che la giunta concordò col ministro dei lavori

pubblici, che presentava questo progetto di legge, che se i signori Morton Beto e Wagstaff non adempirono agli obblighi assunti non uolli attribuire a colpa od a mala fede, ma unicamente all'aver posteriormente alla convenzione riconosciuta essere maggiori le difficoltà di quello che prima credevano, così che non bastavano per vincere i compensi che il governo loro prometteva. Della loro buona fede e della forte volontà di accingersi alla costruzione pare non possa dubitarsi; se nol fecero, lo fecero per timore di perdita.

Malgrado questa dichiarazione che a nome della giunta è creduto doverli fare, essa opinava non doverli restituire la cauzione delle L. 500,000.

È primieramente non avvi il menomo timore di lite, diarsi avendo i termini della convenzione: I signori Morton Beto e Wagstaff promettono di fornire una cauzione di cinque milioni e frattanto per guarentigia preliminare anticipano quella di lire 500,000, la quale è devoluta alle finanze ove non adempiano a quell'obbligazione. Per

verità qual magistrato potrebbe condannare il governo alla restituzione, qualunque sia il motivo per cui l'opera non fu eseguita?

~~+ del 6 marzo 1853~~

Alle carte di questa pratica trovasi unito un proce-
dimento, il quale però non
è autentico, con cui il go-
verno francese per motivi di
equità e nell'interesse del
credito pubblico concede a tre
compagnie di strade ferrate
la restituzione della metà
della cauzione.

I concessionarii esaminarono se-
polte loro più conveniente per-
dere la cauzione di L. 500,000
ovvero eseguire i patti sta-
pulati col governo, e trovan-
do quest'ultimo partito più
disastroso, abbracciarono il
primo. Se dall'inesecuzione
del contratto ad essi torna il
danno della perdita della
cauzione, danno ben altrimenti
maggiore torna al governo,
il quale deve far costruire
quella strada con più gravi
sacrifici: è quindi giusto sia
in parte compensato colla cauzione.

4

+ di valori del diritto

6

Fatti simili a questo di cui ragioniamo occorrono sovente tra privati, i quali punto non dubitano di ritenere la cauzione od il pegno quando l'altra parte contraente non eseguisce le aggiunte obbligazioni. La stessa cosa è con maggiore ragione dove fare il governo, che non dispone di cosa propria ma dei contribuenti, le cui condizioni non è per certo così lieve che possano far regalo.

Se le condizioni economiche di Europa a vece di peggiorare dopo la convenzione avessero migliorato, se a vece di trovare difficoltà imprevedute i concessionari avessero trovato imprevedute facilitazioni, forse che si sarebbero contentati di compensi minori degli stipulati? No, per certo. Dunque non avrà motivo per cui il governo si comporti diversamente di quello che l'altra parte comportata si sarebbe.

La restituzione di questa cauzione potrebbe dare diritto ad altri contraenti a simile rivendicazione, e rendere illusorie le garanzie che il governo saivamente prende nei contratti. Se con troppa facilità si resti-

+ in modo diverso

+ perché nulla avrebbero
da perdere, aspiranti

tenere le cauzioni, si presenterebbero aspiranti ai contratti, imprecidenti e sporniti di sufficienti mezzi, ~~i quali nulla avrebbero da perdere~~, e sarebbe precluso l'adito ai capitalisti che avrebbero in animo di fare offerte serie ed efficaci.

Alle carte di questa pratica trovasi unito un provvedimento del 6 marzo 1853, con cui il governo francese per motivi di equità e nell'interesse del credito pubblico, concede a tre compagnie di strade ferrate la restituzione della metà della cauzione. Ma oltre che questo documento non è autentico, la giunta non crede che tale esempio valga a vincere i motivi per cui essa è indotta ad abbracciare contraria sentenza; e per ciò che riguarda il credito pubblico, pare che debba vantaggiarsi anche sopra danno quando vedesi il governo essere giusto ma accurato del mantentore dei patti che seco lui si fanno.

Secondo la giunta non crede doversi derogare a quello che riguarda la perdita della cauzione di L. 500,000 nella quale caso invoca i signori Morton, Deto e Wagstaff, e non approva il progetto di legge.

R. B. Michellini relatore.

Esaminiamo tuttavia i nostri in-
#40 addotti nel documento.

È verissimo che alcune volte
volte summun jus, summa in-
juria, che l'uomo onesto non
è solamente legato dalla expli-
cita parola della legge o
del contratto: così l'uomo onesto
non invocherà la prescrizione,
né rifiuterà di pagare un
debito reale quantunque per
mancanza di formalità nel
contratto non si possa essere
costretto dai tribunali. Ma questo
non è il caso nostro: ~~il contratto~~
i termini sono espliciti, il con-
tratto è bilaterale, entrambe
delle parti erano in piena
buona fede, e nessuna di esse
è stata ingiurata all'altra o si
vale del suo diritto.

Per ciò che spetta al credito
pubblico, pare che debba avvantag-
giarsi anziché soffrir danno
quando vedesi il governo essere
giusto ma annato mantentore
dei patti che seco lui si fanno.

Quindi la giunta non crede
doversi derogare a quello che ri-
guarda la perdita della cauzione
di L. 500,000 nella quale sono
involti i signori Morton & Co
& Wagstaff, e non approva
il progetto di legge.

G. B. Michellini relatore

R. B. A.

Alajine
Giorgini, Torelli, Depretis, Brunato
Menichetti, Michellini, Paoli

Tornata del 29. Maggio 1865

No. 103

164
Signori

Per Decreto Sovrano emanato addì
16 Ottobre 1859 in virtù dei pieni poteri
conferiti al Governo del Re nella circos-
tanza dell'ultima guerra di Lombardia,
venne approvata la concessione a favore
delli Signori Morton Peto & Williams
& Hagstaff di Londra di una strada ferrata
dal Varo, già confine di Francia a Voltri
e dalla stazione presso la piazzola del Prin-
cipe a Genova alla Fariniguola antico
confine Modenese.

Coll'articolo 91 della Convenzione rela-
tiva alla precaccinata concessione li con-
cessionarij si obbligavano, per garanzia
preliminare degli obblighi assunti, di
mantener vincolata una cauzione di
Lire cinquecentomila depositata presso
la Banca Rothschild di Londra in
dipendenza della concessione che essi ave-
vano già ottenuta per altro Decreto Reale
delli 14 luglio 1859 della linea da
Savona a Voltri.

Appena approvata la concessione
dell'intera linea del litorale di cui
nel citato Decreto delli 16 ottobre
li Signori Morton Peto & Hagstaff si
occuparono con tutta alacrità per
formare la società anonima a cui

erano tenuti pel dispetto della loro
consentimento e per riunire gl'ingenti
capitali che occorrevano onde attuare
la grandiosa impresa.

Sulle prime sembrava che le loro
cure fossero espere coronate dal più pro-
spero successo e in Inghilterra specialmen-
te la loro speculazione incontrava tanto
favore che in brevissimo tempo raccolsero
intorno a se con serie promesse di ap-
ciarsi all'impresa non pochi distinti
industriali, e vari capitalisti di
gran credito.

Ma quando prima di conchiudere,
si volle conoscere più dattorno l'entità
della impresa, ed i Capitalisti ed in-
dustriali suddetti si recarono perso-
nalmente, o per mezzo di rappresen-
tanti, sul luogo, per rilevarne meglio
le condizioni o per lo esame degli
studj che i primi Conceptionarj si era-
no già pronuncati, così gravi e dispen-
diose giudicarono le opere da eseguirsi
per vincere la serie varia e quasi
continua delle difficoltà dei siti
a percorrere, che le trattative vennero
sciolte senza addivenire ad alcuna
conclusione.

Si signori Morton Peto e Wagstaff
non si sbrigottarono per ciò, ed intanto
che cercavano di ottenere qualche
nuova combinatione sociale, non

0

2

15

considero di far procedere agli accor-
renti lavori sul terreno da varie squadre
d'ingegneri onde preparare i progetti
definitivi.

6/11/93

Ma tutti i loro sforzi per riunire
azionisti andarono perduti, e scaduta
l'epoca per la quale erano in obbligo
di versare la cauzione definitiva di
cinque milioni, senza che avessero sot-
tuffato all'obbligo stesso, incosero nella
decadenza della concessione e nella per-
dita della summentionata garanzia
preliminare di 500 mila lire.

Una prova della impossibilità appo-
sita in cui sonosi trovati questi
Concessionari decaduti a dar seguito,
come pure era loro seria intenzione,
alle obbligazioni appunte, emerge evi-
dentemente dal fatto, che dopo la
loro decadenza il Governo non pote
mai trovare chi la volesse riappunon-
zion ostante che si dichiarasse dis-
posto ad aumentare in larga misura
il capitale su cui aveva assicurata
la garanzia di un'interesse annuo.

E se il Governo volle intraprendere
questa strada ferrata del litorale, come
lo reclamavano urgentemente gli in-
teressi generali dello Stato, senza
accedere alle esagerate pretese che
gli venivano proposte dai nuovi Con-
cessionari che pur non erano pochi,

si Dozette alla perfine risolvere a farla costruire per conto e a spese dello Stato, mediante un contratto per la semplice costruzione che venne annunciato dal Parlamento nella passata legislatura, e che fu sanzionato definitivamente colla legge dell' 24 ottobre 1860.

Esclusa adunque ogni colpevolezza dall' inadempimento degli obblighi loro per parte di Signi Norton Felo e Offagstaff, ed anzi essendo come provato il loro massimo buon volere per soddisfare agli impegni assunti parimente, non forse per stretto diritto, ma certo, per un ben meritato riguardo di equità, che non sia il caso di applicare nel caso speciale il rigore della Legge, e che siano per conseguenza da apprezzare le istanze rivolte al Governo dai predetti Signori perché sia dichiarata libera la cauzione preliminare di Lire 300 mila da essi depositata presso la Banca Botschilde di Londra.

La penabilità della perdita della cauzione suddetta essendo stata sanzionata per legge o come altra legge per derogarsi, e perciò, o Signori, il Differente in unione al suo Collega Ministro delle Finanze, ha l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni il qui unito progetto nella fiducia che sarete per accoglierlo favorevolmente.

15

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II.º Re d' Italia

Li Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento ed a sostenere la discussione del seguente progetto di Legge.

Articolo Unico

È dichiarata libera la cauzione di Lire cinquecentomila che i Signori Morton Peto e Williams R. Wagstaff tengono vincolata presso la Banca Rotschild di Londra in adempimento dell'art.º 91 del Capitolato di Concessione approvato con Legge 16 Feb. 1859 N.º 3711 derogando perciò al disposto dall' articolo 92 del Capitolato medesimo.



W. B.

Progetto di legge presentato dal Ministro
dei lavori pubblici (Peruzzi)

Scioglimento della cauzione data dalla
Società della strada ferata dalla Pannipula
al Varo.

Tornata del 19. Maggio 1861.



18

I Ministri dei Lavori pubblici e della Finanza sono autorizzati
a presentare al Parlamento ed a sostenere la discussione del seguente
progetto di Legge.

Articolo unico

È dichiarata libera la cauzione di Lire Cinquecentomila
che i Signori Morton Peto e Williams R. Wagstaff
sogliono rinvolata presso la Banca Rothschild di Londra
in adempimento dell'articolo 91 del Capitolato di concessione
approvato con Legge 16 Ottobre 1859 N. 3711, derogando per ciò
al Disposto dell'articolo 91 del Capitolato medesimo.

Dato a Torino addì 9. Maggio 1861.