

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 13. Maggio 1861.
dal Ministro Delle Finanze Di favore Subb.*

OGGETTO

*Convenzione per la costruzione delle strade ferrate
Da Napoli al mare Adriatico.*

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1°

» 2°

» 3°

» 4°

» 5°

» 6°

» 7°

» 8°

» 9°

Relatore *Bonghi*

Adottata nella tornata del *4. Luglio* 1861.



1812

Corino, li 7 Maggio 1861. ²⁴

Segretariato Generale.

Divisione 3^a Sezione.
N.º 18525

Indicare nella risposta la Div.º ed il N.º della presente.

Oggetto .

Commissione di esemplari a stampa
di relazione sulle Ferrovie Napolitane

Dalla Pregreteria Generale
del Re nelle Provincie Napolitane
essendo stato trasmesso a questo
Ministero per farne quella
distribuzione che si ravvisasse
megliore un competente numero
di copie della relazione sulle
Ferrovie Napolitane elaborata
dalla Commissione creata presso
quel Ministero dei Lavori Pubblici
il sottoscritto si reca a premura
da porre a disposizione della
Camera dei Deputati 200 copie
di detta relazione.

Il Ministro
[Signature]

All' onnevolissimo Signor
Presidente della Camera dei
Deputati

Corino

Fellati

SESSIONE 1861

N° 67-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

CONTI, BONGHI, MARLIANI, CAPONE, POERIO, CASTRO-MEDIANO, DE VINCENZI, RORA, LANZA G.

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici
di concerto col ministro delle finanze

nella tornata del 15 maggio 1861

**Convenzione per la costruzione delle strade ferrate
da Napoli al mare Adriatico.**

Tornata del 20 giugno 1861

SIGNORI,

La Commissione, designata dai vostri uffici a riferire sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici concernente l'approvazione d'una convenzione intervenuta tra lui, a nome dello Stato e il signor Paolino Talabot, contraente così a nome proprio, come in qualità di procuratore di altri concessionari, s'è posta all'opera che gli è stata commessa, con un sentimento che sapeva comune a tutti voi. Ed è, che nessuna cosa ci sia più urgente in Italia che di promuovere grandemente i lavori pubblici, affinché, aumentata la prosperità generale, il paese tutto si trovi ugualmente in grado di sostenere quei pesi di maggiori imposte ai quali le funzioni più complicate e molteplici di un Governo civile e progressivo e l'impresa della sua compiuta redenzione debbono assoggettario. Ora, nè tra i lavori pubblici nessuno si riconosca più urgente di quello delle strade ferrate, per le quali la cresciuta frequenza dei commerci di persone e di cose accresce a più doppi la ricchezza pubblica, e i proventi dell'erario ad un tempo, nè tra le strade ferrate ce ne potrebbe essere di più urgenti di quelle che, unendo l'Italia alla meridionale, non solo meglio le cimentino e le fondano insieme; ma comincino a

(67-A)

2

mettere quest'ultima alla pari delle provincie sorelle, alle quali si è con animo così spontaneo, e con volere così unanime disposta; e le facciano sentire viva e palpabile, nell'egualità dei benefizi, la giustizia del nuovo Governo che ha accolto, respingendo da sé una bastarda autonomia ch'era diventata per essa strumento e necessità di servitù e d'avvilimento.

I due fini politici che v'accennavamo da ultimo, son tali, che non ve n'ha di più rilevanti a raggiungere. L'unità dell'esercito, e la molteplicità delle strade ferrate sono i due erognoli nei quali parecchi Stati moderni, che non hanno a base un principio nazionale, si fondono, e si gettano; e parecchi altri Stati che l'hanno, si rifondono e si rifanno. E pure tra i due mezzi di fusione ci ha questo divario, che il primo, da principio, non opera che nel giro di pochi, e non s'allarga su' molti se non alla lunga, col ritornare a casa, licenziati, di quelli che n'erano partiti, cospiranti; mentre quando si riesca colla rapidità delle comunicazioni, l'intreccio dei commerci, il consorzio degli interessi, la comunità dei rischi, a creare, sia tra parecchie provincie dissimili d'uno Stato vecchio, sia tra i parecchi Stati venuti a formarne uno nuovo, un interesse unico, comune a tutti, e diverso dagli interessi particolari, un interesse che porti l'impronta della mano dello Stato, non di nessuno dei poteri locali o caduti, un interesse investito in qualcosa di visibile, continuamente ed universalmente efficace e sentito, si può dire che l'unione, se vecchia, sia diventata più salda; se nuova, si sia davvero fondata. Questo intese Carlo Rogier nel 1854, quando osò nel Belgio, appena uscito da una insurrezione, alla quale il sentimento erastato maggiore spinta che l'interesse, in un paese sparso di città ricche, grosse e vicine, che non ricordavano le une delle altre che sanguinose discordie e reciproci danni, osò, non ostante le enormi spese di guerra e il disquilibrio dell'erario, proporre che il governo eseguisse a suo conto, — poichè l'industria privata né sarebbe stata abbastanza pronta, né s'offeriva, — tutta una rete di strade ferrate che andasse in più sensi, da un capo all'altro del territorio del nuovo Stato. Il Piemonte stesso ha sentito, anche per questa parte, il potente effetto di cotesto nuovo strumento di vita comune; giacchè, mediante le sue strade ferrate, sciogliendo antiche gelosie e sospetti, riuscì a stringere meglio e raggruppare in uno sé medesimo, prima che si presentasse all'Italia autore ed operatore dell'unità sua. E questo medesimo sentirà la Spagna, a cui la rete di strade ferrate che ora si costruisce, appena effettuata ed attiva, dissiperà i malumori nati dal lungo disordine, e gli antichi odii e dispregi provinciali ancora vivaci. E le popolazioni orientali dell'Austria, le quali si vorrebbero staccare dell'antico lor centro, se non s'affrettano, potrebbero alla lunga ritrovare, poichè lor manca un altro centro naturale e comune, che il regolo di ferro sia più potente a tenergli riuniti che l'odio e il sospetto non sia a dissolvergli.

Cosicchè, quando altri argomenti mancassero a contrapporre a coloro, che dall'antica storia d'Italia arguivano che la Penisola non si potesse costituire in un'unica monarchia, basterebbe dire che è vana ogni induzione, la quale da un tempo in cui strade ferrate non esistevano, si facesse per un tempo in cui esistono, ed in cui, quindi, per loro opera, le due capitali più lontane, Torino e Napoli, si trovano più vicine di quello che fossero già i capoluoghi di due qualunque provincie d'uno qual sia degli antichi Stati in cui l'Italia era scissa e consunta.

E l'altro fine di cominciare ad agguagliare la condizione delle provincie meridionali d'Italia colle toscane, le Lombarde e le Piemontési, non è meno rilevante che non sia quello di fondere cogli'interessi gli animi in tutte.

In effetti, mentre le provincie sarde di Terraferma, sopra un'estensione di 33,887 chilometri quadrati ed una popolazione di 3,514,096 anime, hanno 1230 chilometri di strade costrutte, in costruzione o concesse; la Toscana 895 per una superficie di 22,220 chilometri quadrati ed un popolo di 1,815,243, e le lombarde estese per 21, 549 chilometri, e popolate di 3,027,018 abitanti, ne hanno 498, le provincie napoletane non sono venute nel regno d'Italia se non con soli 238 chilometri, quantunque la loro superficie fosse più che doppia delle sarde, e più che tripla delle toscane e delle lombarde, e la lor popolazione sia due volte quella delle sarde e delle lombarde, e quattro volte quella delle toscane; difatti, si estendono per 79,233 chilometri quadrati, e numerano meglio di 7,187,485 abitanti.

Cosicchè quando le provincie Sarde hanno 33 chilometri per ogni 100000 abitanti, e 3.62 per ogni miriametro quadrato; le Toscane 49.50 nel primo rispetto, e 4 nel secondo, le Lombarde 16.45 per un verso, e 2.34 per l'altro, le Napoletane non contano che 3.31 chilometri per 100000 abitanti, e 0.50 per miriametro quadrato. Né è tutto in ciò; dei 238 chilometri, tra costrutti e a costruirsi, non ce n'ha che 144 esercitati, 44 sulla linea da Napoli a Ceprano, 42 su quella da Nola ad Avellino, 48 sull'altra da Napoli a Salerno, ed otto della diramazione da Torre dell'Annunziata, di dove passa la via per Salerno, a Castellammare. E come costrutte queste ed esercitate! Quella da Napoli a Capua, di 24 miglia, ha il tracciato così vizioso, che la strada consolare di sole 16 le fa fortissima concorrenza per la quasi uguale celerità dei viaggi, ed il miglior mercato dei trasporti; cosicchè nel primo trimestre del 1860 l'esito, così per cotesta strada come per il breve tratto da Cancellò a Nola, ha superato l'introito di lire 8,827.66; e se è lecito sperare che, meglio regolata l'amministrazione e la contabilità, lo squilibrio cessi, sarebbe impossibile a credere, che, restando quella strada nelle stesse condizioni nelle quali ella è ora, il danno si muti in beneficio. Il tronco poi che da Cancellò sulla linea di Capua

si diparte per Sanseverino, è così felicemente concepito, che in alcuni luoghi passa a soli 8 chilometri da quello che va da Torre Annunziata a Nocera.

Per ultimo, la strada che da Napoli mena a Castellammare e a Vietri, fu costrutta da una società privata, persuasa che le strade ferrate in quelle provincie dell'Italia meridionale dovessero servire piuttosto a diletto che non a fini economici, a cui servono da per tutto altrove, e che il Governo le permettesse di non aver in mira altro che pronti e sicuri e facili guadagni. Cosicché la strada amenissima costeggia la marina sino a Castellammare, acciocché fosse aumentata la frequenza e il brio delle villeggiature che adornano quella spiaggia; e quando, dopo lunghe esitazioni, la compagnia si risolse a continuarla da Nocera a Salerno, prescelse di condurla, per fortissime pendenze, prima in su alla Cava e poi in giù a Vietri, luoghi sorrisi dalla natura ed affollati di forestieri; che non di girarla per i piani di Sarno e Sanseverino, di dove avrebbe avuto del pari facile l'andata ad Avellino da una banda e a Salerno dall'altra. E la strada, servita con un materiale mobile scarso e sudicio, fu lasciata fare in modo, che n'acquistò presto la universale riputazione di essere la meno comoda e buona, come la peggio costrutta che ci fosse in Europa.

Cotesta è l'eredità lasciata dal Governo borbonico all'italiano, cotesta è la ricchezza di cui seppe fornire le provincie che così lungamente tiranneggiò dal 1836, in cui prima si mise mano a simili lavori nell'ex-regno di Napoli, — e furon tentati, davvero, prima che in ogni altra parte d'Italia, — sino al 7 settembre del 1860. Nell'intervallo parve sibbene di volere dar retta di tratto in tratto agli inviti dei capitalisti esteri o indigeni; ma fu per lo più affatto impossibile di venire a nessuna conclusione; giacché quel Governo parte temeva gli effetti di maggiore civiltà e prosperità che sarebbero risultati dalla congiunzione più intima delle provincie che gli erano soggette col resto dell'Europa, e soprattutto, colle altre d'Italia, parte era preoccupato di falsi pregiudizi economici sui profitti che le compagnie potessero fare in simili imprese, e sulla possibilità ed utilità di promuovere direttamente che capitali paesani vi s'investissero.

Tre di queste trattative, due con concessionari napoletani e una con un francese, si formularono in convenzioni tra il 48 e il 1859; e a noi non incomberebbe parlarne, se non fosse necessario di sgombrare dagli animi di tutti voi ogni sospetto che per esse il Governo italiano si debba tenere, come erede negli oneri del Governo antecedente, ancor vincolato.

Di queste tre convenzioni, la prima fu conchiusa per una ferrovia da Napoli a Brindisi, coll'ingegnere Emanuele Melisurgo, il 7 aprile 1845: la seconda per una ferrovia da Napoli ad Ailano nel distretto di Piedimonte, e di quivi bipartita per Ceprano da un lato e per Ortona, Pescara e Tronto dall'altro, li 16 maggio 1855 col barone De Risis; la terza il 13 ago-

sto 1857, col signor T. D'Ajiout. Di quest'ultima è inutile tener altro discorso; giacchè essa fu retroceduta al Governo che pagò 64 mila ducati gli studi fatti e consegnati dal concessionario, per la linea da Salerno a Taranto, che s'era assunto di costrurre.

Il signor Melisurgo e il signor De Riseis s'erano obbligati di dar compiuta l'opera convenuta, il primo nel termine di anni cinque a far conto dal giorno del contratto, il secondo nel termine non *prorogabile* di anni otto, che sarebbero principati dal giorno in cui il piano generale fosse stato approvato.

Di cotesti due concessionari, il secondo s'ebbe a fermare ai primi passi, giacchè non potette nè versar tutta la cauzione, nè formare la società; l'altro non potette andare oltre ai primi, giacchè, versate le due rate della cauzione in ducati 500,000, e principati i lavori nell'anno, non fu in grado di proseguirgli in maniera che si vedessero costrutti, non dico i dieci chilometri che gli sarebbero bastati a ritirare la cauzione, ma neanche un chilometro solo; cosicchè i 900,000 ducati che il Melisurgo dichiara di avere spesi, avrebbe, di certo, a rigore di giustizia, se non a rigore di equità — sopra di che la vostra Commissione nè giudica nè è chiamata a giudicare — a perdersi tutti e non potrebbero dargli nessun dritto di richiamarsi.

Ci ha anche un'altra differenza tra cotesti due concessionari; ed è, che il barone De Riseis fu dal Governo stesso che gli venne fatta la concessione, dichiarato decaduto, ed attribuita all'erario la prima rata della cauzione da lui solo potuta versare; mentre il Melisurgo non s'ebbe cotàl dichiarazione di decadenza, giacchè essendogli stata accordata, il 7 novembre 1859, la proroga di un anno, nè avendo egli altro mancamento che di non aver compiuta l'opera assunta, non è decaduto dalla sua concessione, se non il 7 aprile 1861, quando il Governo che gliela aveva fatta, non era più. Del resto, cotesta dichiarazione non serve, giacchè la decadenza, per l'articolo 12 della stessa concessione, s'incorre *per il solo fatto di inadempimento* e senza bisogno di alcuna notificazione.

Se non che le due differenze accennate tra il De Riseis e il Melisurgo non impediscono ch'eglino abbiano un punto comune, ed è che amendue protestano che sia stato per il mal volere del Governo precedente ch'essi non hanno potuto tenere i loro obblighi; cosicchè il tempo non sia scorso libero per loro, incagliati tanto dalle arti subdole d'un Governo contro cui ogni accusa, se, postuma, non è coraggiosa, è pure verisimile sempre, quanto lesi ne' loro diritti dagl'impegni contrari alle convenzioni stesse che quel Governo avrebbe preso con altri, e dalle condizioni non legittimate che avrebbe voluto di suo capo imporre nell'esecuzione dei lavori.

Chi vorrà prendersi la briga di studiare con animo imparziale la storia di queste due concessioni, si persuaderà che,

(67-A)

se da una parte traspare di tratto in tratto il mal animo di un Governo sospettoso degli effetti di cotesto nuovo strumento di civiltà, dall'altra spicca evidentissima l'impotenza dei concessionari. Se si concede a questi che il Governo non volesse, bisognerà pure che si conceda d'altra parte ch'essi non potevano.

Il barone De Riseis, dopo aver picchiato a parecchie porte, dovette cedere la sua concessione al Mirès, che versò la prima rata di cauzione di 50,000 ducati, ma ricusò di versare la seconda, se il governo non introduceva nella convenzione alcune modificazioni, le quali quello non voleva concedere, se non a patto che la società ne assentisse alcune altre. Non si poterono mettere d'accordo, e la cauzione fu prima confiscata, poi restituita al Mirès, da 4,000 ducati in fuori che spettavano al De Riseis stesso, e che questi non volle ritirare a fine di mantener vivi i suoi diritti alla convenzione, quantunque, d'altra parte, consentisse allo svincolo della cauzione. L'unica ragione che il De Riseis porta contro il Governo borbonico per richiamarsi d'ingiustizia e pretendere cotesti suoi diritti non ancora perenti, è che quello avesse il 13 ottobre 1856 pubblicato un rescritto con cui si accordavano le modificazioni chieste dalla casa Mirès, ma si staccava dal resto della linea concessa la diramazione per Ceprano, e s'inibiva che persone non suddite del re delle Due Sicilie sedessero nel Consiglio d'amministrazione. Perchè questa ragione si chiarisca di nessun valore, basta osservare che la seconda rata di cauzione avrebbe dovuto esser versata il 16 maggio 1856; cosicchè quel rescritto, contro cui si strepita, era piuttosto un nuovo favore; giacchè, per l'inadempito versamento della cauzione, il Governo sarebbe stato sin dal 17 maggio in facoltà di rifiutare al De Riseis ogni patto, e di tenersi sciolto da ogni obbligo.

Il caso del Melisurgo può pretendere a maggiore compassione, ma non gli dà maggior fondamento di querela. I suoi danni non sono dipesi dalle ragioni ch'egli accusa, ma dall'aver accettato patti ai quali era impossibile che trovasse dei capitali, e firmato un contratto senza precisione, dal quale non risulta in lui nessuno dei diritti ch'egli pretende violati, con un governo senza buona fede. Di fatti, non era punto stipulato con chiarezza che il Governo non potesse concedere altrui altre linee prossime a quella concessa al Melisurgo o persino parallele; perciò questi non si può chiamare giuridicamente leso delle concessioni fatte prima al D'AJout e poi al Lahante. Non era punto stipulato che il Governo dovesse cedere al Melisurgo la sua linea da Nola a Sarno, nè che esso non potesse continuarla fino a Sanseverino; cosicchè quegli non si può richiamare nè che la vendita del primo tratto non gli sia stata voluta fare, nè che il secondo tratto si sia costruito; anzi, prescrivendosi nel 3° capoverso dell'articolo 1° che il Governo avrebbe dovuto cedere i lavori che sul tratto da Sarno a Sanseverino si trovassero per avventura, quando il Melisurgo fosse giunto sin lì, eseguiti in maniera conforme

a' suoi studii, si escludeva che questa necessità di cessione si estendesse al tratto precedente, o continuasse a sussistere, quando i lavori su questo secondo tratto fossero stati eseguiti a tenore di studii fatti dal Governo e su un tracciato diverso da quello che il Melisurgo aveva prescelto, come appunto questi afferma che sia stato fatto. Nè risulta che gli sia stato impedito di principiare i suoi lavori da Napoli; nel rescritto ch'egli allega, è detto, in quella vece, che gli era permesso di principiarli da Sanseverino; la qual parola non vuole già dire che s'imponga un obbligo, ma bensì che si acceda ad una dimanda. Da ultimo, la miglior prova che cotesta concessione fosse in termini nei quali non era probabile che riuscisse, è l'ultima querela del concessionario stesso. In effetti, egli si lagna, che il Governo non abbia, come se n'era compromesso, aiutata presso le popolazioni la sottoscrizione delle azioni. Ora, di questa promessa, della quale non ce ne ha altra più strana di un Governo verso una compagnia, non resta, di certo, traccia nella convenzione stessa; e se merita alcuna lode quel Governo, sarebbe appunto di non averla tenuta quando alcuni suoi agenti l'avessero fatta; ma pur troppo la tenne, giacchè con un rescritto del 5 ottobre 1857, fu partecipato agl'intendenti delle provincie, per le quali la strada aveva a passare, che cotesta impresa era *molto a cuore del real animo*; e che perciò, cercassero quanto era in loro, di *procurare azioni*. E la parola fu magica, e tutti si misero all'opera; intromettendosi da agenti della pubblica amministrazione in un'impresa privata, forzando le sottoscrizioni, installando commissioni di sorveglianza, e ricevendo depositi di somme. Lo scandalo dovette arrivare a un punto, che a quello stesso Governo non parve più tollerabile; cosicchè dovette avvertire, con un secondo rescritto del 29 novembre 1859, che l'intenzione del Re era oltrepassata, e che col carattere e le funzioni dell'amministrazione pubblica non era compatibile cotesta intrusione violenta negli interessi privati che i capi delle provincie s'erano creduti chiamati a prendere. Con questo secondo rescritto lo zelo de' funzionari dello Stato venne meno ad un tratto, e con esso il favore del pubblico per l'impresa.

Questi particolari son piuttosto troppi che troppo pochi per abilitarvi a giudicare come nelle concessioni fatte dal Governo borbonico al Melisurgo e al De Riseis non ci ha nessun impedimento a concluderne una nuova; giacchè quei due concessionari sono senza un dubbio decaduti da ogni loro diritto. E parranno soprattutto troppi quando si saprà che così l'uno come l'altro non si dichiarano già pronti ad eseguire i loro contratti, quando gl'impedimenti, dei quali si querelano, fossero tolti di mezzo, ma bensì pretendono che si concluda con essi dei contratti nuovi, giacchè confessano, che tenendo ferme le loro convenzioni tali e quali, non verrebbero mai a capo di trovare un soldo per eseguirle.

La qual confessione equivale a una spontanea decadenza,

(67-A)

8

che davvero, è superflua, poichè ha luogo per essi la decadenza incorsa per la mora, ma che pur basta a recidere ogni scrupolo in chi ancora ne avesse; giacchè, se anche il Melisurgo e il De Riseis avessero, come non hanno, il diritto che le loro convenzioni sieno ancor rispettate, di dove scaturirebbe mai in essi il diritto, che si contraggano appunto con essi e con essi soli delle nuove convenzioni?

Sgombrati i ruderi di queste due convenzioni, non ci resta ad aggiungere che questo solo. Il 30 aprile 1860 il Governo borbonico non potendo venire a capo di nulla colle concessioni accordate e decadute o prossime a decadere prive di effetti, e premuto dall'opinione civile europea, emise un decreto, in cui ordinava la costruzione di tre grandi linee di strade ferrate, le quali movendo da Napoli mettersero in comunicazione il Tirreno coll'Adriatico e col Jonio, e andassero l'una per Foggia a Brindisi e a Lecce; la seconda per la Basilicata a Reggio; la terza attraverso gli Apennini sino al Tronto; e nominava una Commissione con ufficio di cercare e proporre i mezzi migliori all'esecuzione più pronta.

Parecchi capitalisti stranieri si calarono all'invito; e dapprima discordi e concorrenti, da poi concordi e collimanti, riuscirono a concludere una convenzione col Governo borbonico moribondo. Cotesta convenzione fu fatta con riserva della sanzione del Parlamento; giacchè, firmata il 24 agosto 1860, 15 giorni prima che Francesco II fuggisse, era stata preceduta dalla nuova promulgazione, fatta il 25 giugno, della Costituzione del 1848. Cosicchè questa fu la sola convenzione conchiusa dai Borboni in conformità del diritto pubblico del regno; giacchè dal 15 maggio 1848 sino al 24 giugno lo Stato era rimasto sempre giuridicamente costituzionale, e solo di fatto e per violenza era ridiventato dispotico, non essendo stata la costituzione del 1848 abrogata mai. Onde, anche per il rispetto dell'autorità giuridica del Governo a contrarre, il Governo nuovo, tra le convenzioni conchiusse dal borbonico, non aveva obbligo di presentarvi se non sola quest'ultima, contratta con Gustavo De Lahante, stipulante a nome proprio e degli altri concessionari, i quali appaiono nella proposta ora sottomessa alla vostra approvazione.

Però, questa nuova convenzione non sarebbe stata conforme alle mutate condizioni d'Italia e all'urgente bisogno che le popolazioni sentono delle strade ferrate, se non fosse stato accorciato il tempo in cui la società s'obbligava a dar fornite queste linee, e queste linee stesse non fossero state meglio determinate. Cosicchè era necessario che se cotesti concessionari volevano che la lor convenzione fosse ammessa dal Parlamento, accettassero di modificarla in alcune parti. Questo fu il concetto che indusse il ministro a mutare la convenzione ereditata dal Governo borbonico in una nuova di cui il sig.

Talabot, per parte degli stessi, come a nome suo, è stato stipulatore.

Cotesta nuova convenzione, la Commissione vostra si è messa a studiarla sotto l'impressione, come vi dicevamo, che le strade s'avessero a fare, e che questo bisogno urgentissimo, come la condizione del nostro credito, ci consigliassero a consentire oggi maggiori sacrifici di quello che altrimenti faremmo. Questa persuasione era stata comune a tutti gli uffici; ma i vostri commissari l'hanno accompagnata con una convinzione che a tutti voi è parsa del pari comune, ed è che non si dovesse però tralasciare nessun mezzo di migliorare la convenzione che alla vostra approvazione si proponeva.

Le quistioni che circa a cotesta convenzione si potevano e si dovevano proporre i commissari vostri, risultavano dal suo tenore stesso.

Il ministro dei lavori pubblici, con un ardore, certo, lodevole, v'ha proposto, in questa prima parte della Sessione, di ordinare, non ostante lo squilibrio dell'erario e le spese d'armamento, cagionate dalle minacce dei nostri nemici e dalle legittime ambizioni d'Italia, la costruzione di circa 2125 chilometri di strada ferrata (1). Né si è astretto a un sistema solo per costruire ad un tratto tante linee o tanti tronchi di linea: anzi, ha abilmente, crediamo, e senza preferenza dottrinaria, scelto or l'uno or l'altro dei sistemi, seguiti così qui come altrove, secondo i casi, presumendo a ragione che così nessuna risorsa sarebbe stata esaurita, e tutte avrebbero potuto concorrere.

Alla vostra Commissione incombeva di considerare se il sistema scelto per la costruzione delle linee che fanno oggetto di questa convenzione fosse in sé ammissibile, ed il migliore, nel caso.

La vostra Commissione si è persuasa di sì: e basteranno, spera, poche parole a rendervi accettabile il parer suo.

Senza entrare in una quistione, la quale, considerata in astratto, è insolubile — giacché non ammette soluzione assoluta ed universale — si può affermare, che se si può a volte e si deve ricorrere all'industria privata, affine di non aggravare di soverchio l'erario e s fibrare il credito, — e che talora si debba, nessuno oserebbe negarlo, — e' non vi si può ricorrere se non in quei casi in cui le linee a costruire, sia per la facilità ed il buon mercato della lor costruzione, sia per la im-

(1) *Lombardia*: da Vigevano a Milano, chil. 50. — *Toscana ed Umbria*: Aretina, chil. 170. — Porto-Massa, chil. 5. — *Romagna e Marche*: da Bologna ad Ancona (riconfermata), chil. 206, da Ancona al Tronto, chil. 88, Ravennate, chil. 40. — *Due Sicilie*: Ferrovia adriatica, chil. 338, — Traversa da Pescara a Ceprano, chil. 191, — Traversa da Foggia a Salerno, chil. 162, — Traversa da Ceprano a Napoli (concessa), chil. 101, — da Eboli a Reggio, circa chil. 400, — da Messina a Catania e Siracusa, chil. 135, — da Catania a Palermo, chil. 200, — diramazione per Girgenti, chil. 75.

(67-A)

portanza dei passaggi e dei commerci, dei quali debbano diventare l'istrumento, presentino una probabilità di guadagno sufficiente ad allettare i capitali, e sviarli dagli investimenti sicuri; ma magri, in quelli più casuali, ma più grassi delle imprese industriali. Perciò, l'obbiezione che si faceva da certuni, che il Governo concedesse appunto quelle linee dalle quali si sarebbe potuto aspettare un profitto, non è parsa di nessun peso; giacché, davvero, se lo Stato non accettasse il concorso dell'industria privata per queste linee, non lo troverebbe per altre; cosicché il rifiutarlo nei soli casi nei quali l'offerta è possibile, tornerebbe a un costringere lo Stato ad assumere sopra di sé e sul credito suo tutto il peso delle strade a costrurre. La qual cosa, oltre il danno già allegato rispetto al credito stesso, diminuirebbe uno degli stimoli più adatti a procurare l'aumento della ricchezza pubblica: giacché, sottratta tanta parte d'investimenti lucrosi alla speculazione dei capitali, ne resterebbe diminuito l'incitamento ai risparmi e alla formazione dei capitali stessi.

Ma l'industria privata, di per se sola e senza sussidio, è provato che, almeno oggi — fuori che nell'Inghilterra, dove i capitali abbondano e lo spirito d'associazione e d'avventura soverchiano — non s'arrischierebbe, se non su piccoli tratti, quando molti interessi locali collimino, parecchie speranze, che spesso si son trovate illusorie, cospirino, e i comuni e le provincie concorrano. Per le linee, come quelle che fanno l'oggetto della presente convenzione, linee che hanno una lunghezza complessiva più di chil. 950 e imporranno una spesa di alcune centinaia di milioni, è impossibile di sperare che senz'aiuto di sorta, senza un concorso dello Stato, si trovi modo di raccogliere i capitali privati sufficienti a costruirle. E che tra i modi di venire in soccorso alle compagnie che si vogliono costituire, non ce ne sia altro migliore di quello della garanzia d'un *minimum* d'interesse, non ha bisogno di dimostrazione; giacché è riconosciuto da tutti, che esso sia il più adatto a rassicurare i capitali onesti, e ad invogliarli ad investirsi così; come quello che gli affida di non potere in nessun caso restare senza beneficio di sorta, e li garantisce contro una compiuta rovina, e contro gli accidenti imprevisi. Oltre che esso offre il vantaggio grandissimo di non principiare a funzionare se non nel preciso momento e nel grado in cui l'insufficienza dei prodotti lo renda necessario, cosicché non presenta nulla di aleatorio e di casuale. Colla garanzia si surroga il pagamento eventuale d'un interesse a quello certo di un capitale; e, quando s'applichino a linee di cui si possa fondatamente credere che debbano dare un profitto maggiore dell'interesse garantito, com'è nel caso nostro, il sacrificio dell'erario può diventare nullo. E ponete che fosse reale, l'erario può sempre venirne compiutamente rimborsato, quando, com'è fatto nella presente convenzione, all'articolo 7 del quaderno d'onori, si stipula non solo che le somme che lo Stato dovesse pagare per supplire alla defi-

cienza del reddito netto, debbano costituire un'anticipazione fatta alla compagnia, e però venire restituite da questa, appena il reddito netto oltrepassi il saggio dell'interesse guarentito, ma ancora che cotesta anticipazione, (e questa è una condizione favorevole che non è sancita in tutte le convenzioni simili) frutti nell'intervallo l'interesse del 4 per 0/0.

Nella convenzione precedente del Governo borbonico era ammesso lo stesso fondamento; un sussidio dello Stato sotto forma di garanzia d'un interesse minimo; e cotesta fu la prima volta che quel Governo vi s'indusse, non avendo nelle altre concessioni voluto consentire che una sovvenzione sia di 750 ducati annui per miglio (18342 miriam.) durante cinquant'anni per la convenzione col De Riseis, sia di 180,000 ducati annui per la linea in complesso nella convenzione col Melisurgo. Ma dove la convenzione borbonica e la presente differiscono, è nel saggio dell'interesse guarentito e nel modo di determinare il capitale a guarentire. Il saggio d'interesse minimo, a cui bisogna nei diversi casi fermarsi per assicurare lo scopo d'invitare i capitali ad associarsi, non ha nulla di determinato in sè, giacchè, secondo le molteplicità e le qualità di altri impieghi, secondo, soprattutto, il saggio della rendita pubblica, quell'interesse può, anzi deve essere necessariamente tenuto più basso o più alto. È evidente che, se basta guarentire il 5 quando la rendita stia all'80, se basta il 4 1/2 quando quella oscilli intorno al 90, non basta più quando la vibri dal 71 al 73; giacchè nel primo caso un privato non può investire il suo denaro che al 6, nel secondo non può che al 5 1/2, ma nel terzo potrà, senza disagio e con ogni sicurezza, farlo al 6 1/2. Ora, quando la rendita pubblica promette il 2 o l'1 1/2 di più di quello che faccia un impiego industriale, è ben difficile che questo sia preferito. L'interesse, quindi, guarentito dal Governo borbonico del 5 per 0/0 in un tempo che, i suoi fondi pubblici, dopo esser rimasti, per la mancanza d'ogni moto industriale nel paese e per l'affollamento dei capitali privi di sfogo, i più alti dell'Europa per un gran pezzo, e raggiunto sino il 114, non erano scaduti che a 96, quando straordinarie contingenze politiche concorrevano a deprimergli, cotesto interesse, diciamo, era maggiore che non sia quello del 6 per 0/0 oggi che le nostre rendite oscillano dal 72 al 74, e che si sta in aspettazione d'un prestito rilevantissimo che non farà forse cadere i nostri fondi più giù, ma che, certo, dovrà essere emesso a un saggio minore dei fondi stessi. Il medesimo si può dire dell'interesse del 4 1/2 guarentito nel 1859 dal Governo francese alla nuova rete, quando si compaiano coi nostri i fondi francesi di quell'anno e mese.

Nè la vostra Commissione s'è fatta muovere da un'obiezione che pare alle prime molto plausibile. Ed è che, appunto perchè i nostri fondi pubblici sieno così bassi, e non si possa promettere un interesse minore del 6 0/0, non si debba questa concessione accordare; non ci si debba legare a gua-

(67-A)

rentire cotesto interesse durante 99 anni. Cotesta obiezione nasce da una specie d'illusione logica; giacchè nel farla, si perde di vista che lo Stato non paga se non una differenza, e nel caso che il reddito non raggiunga l'interesse minimo. Ora, si deve aver bene in mente, che nessun capitalista oggi darebbe il suo denaro per costrurre coteste linee quando non credesse fermamente di doverne ricavare molto più del 6; e molto meno lo darebbe per assicurarsi un investimento al 6 per il tempo che il danaro abbondi in maniera che non si trovi più che ad investirlo al 4; nel qual caso, quando almeno non si desse che di qui a 37 anni, il Governo userebbe della sua facoltà di riscatto (capit. 11). La stessa accettazione dell'interesse garantito del 6 per parte dei concessionari, quando i fondi pubblici danno circa il 6 $\frac{1}{2}$, prova che nel lor parere la strada debba dare un interesse maggiore, e la garanzia del Governo diventare in breve superflua ed illusoria. Cotesta garanzia non ha ad esercitare la sua azione che oggi, e non potrebbe esercitarla se fosse minore. Né l'eserciterebbe neanche oggi, se la persuasione del profitto di coteste strade non diventasse comune; giacchè i sottoscrittori non accorrono in ragion della garanzia, ma in ragione bensì della bontà dell'impresa; della qual cosa si è avuta in Francia una recentissima prova, dove la sottoscrizione alle strade d'Algeria è rimasta poco meno che deserta, quantunque godessero d'una garanzia del 5 per 0/0, — d'una garanzia, si badi, maggiore della rendita, che danno oggi i fondi francesi — mentre il pubblico si è affollato a sottoscrivere le obbligazioni emesse dalle antiche compagnie di Francia, e tanto più si è affollato su quelle di ciascuna, quanto il credito di ciascuna era migliore. Ci è adunque da credere che, se non da principio, certo dopo i primi anni d'esercizio della strada, i benefici che la garanzia avrà prodotti nell'abilitare i concessionari a costrurla, non saranno accompagnati da nessun aggravio per l'erario.

La vostra Commissione avrebbe voluto poter entrare in maggiori ragguagli atti a provare con cifre come le linee che sono l'oggetto della convenzione presente promettano un profitto molto maggiore di quello che lor si garantisce, e così indurre nell'animo vostro quella convinzione che, come si vede essere nell'animo dei concessionari, così è in quello dei vostri commissari. In effetti, il primo dato su cui un calcolo simile si avrebbe a fondare, è quello del costo stesso della strada; ora, questo manca; e, appunto perchè manca, ci incumbe di aggiungere alcune altre parole a difesa della legge che vi è proposta.

Il Governo borbonico ha lasciato le provincie napoletane, non solo senza strade ferrate, ma senza studi che potessero servire di fondamento a un calcolo, persino approssimativo, del loro costo. Il prezzo, presunto dai varii concessionari, varia da' ducati 70,000 (158,135 circa al chil.) ai 155,000 per miglio (307,243 circa al chil.) chiesti ed accordati dai Borboni al Labante; che vuol dire da un prezzo medio più basso

di molto che non sia quello del paese d'Europa in cui vi si è speso meno, la Germania (245,597 per chilometro) a un prezzo medio più alto di quello del Belgio (300,000 al chilometro), ch'è il paese in cui fuori della Francia (400000) e l'Inghilterra (530,000) vi si è speso di più. In cotanta incertezza e soprattutto dopo lo scalpore fatto in Napoli per il prezzo riconosciuto al Lahaute e C., e non c'era che due partiti; o provvedere a studii abbastanza esatti e perizie abbastanza precise, per cavarne un fondamento di apprezzamento, ovvero in luogo di guarentire l'interesse minimo su un capitale antecedentemente determinato, seguire il principio, propugnato in Francia da Michele Chevalier, già accettato in Piemonte nella concessione della Vittorio Emanuele il 1853, e trovato in Toscana, per quella delle livornesi, e in Lombardia per quella delle ferrovie lombarde, approvata l'anno scorso dal Parlamento; il principio, cioè, che il capitale, a cui la garanzia si assegna, debbe essere quello che risulta effettivamente speso nella costruzione della strada.

Il primo partito avrebbe fatto venir meno il fine stesso principale per cui questa nuova convenzione era stata conclusa; che era l'ottenere una comunicazione rapida dell'alta Italia colla bassa nel minor tempo. Difatti, non si sarebbe potuto metter mano ai lavori da cotesti concessionari, prima che gli studii e perizie non fosser finiti, e su questi, determinato il prezzo che paresse giusto ad una parte o accettabile all'altra. Che se si avesse voluto fissar prima, di certo, i concessionari avrebbero receduto o poco o nulla dai 135,000 ducati per miglio. In effetti, avrebbero pur dovuto chiedere un prezzo che bastasse a premunirli contro quel tanto che ci era d'imprevisto e d'incognito nel contratto. Non vi ha, in effetti, concessionari che da burla o per tastare, i quali avrebbero accolto un prezzo minore, per una rete, in cui al poco chiaro sul resto, s'aggiunge il fittissimo buio dei due passaggi dell'Appennino.

La Commissione, adunque, non potette dissentire dal ministro nell'accogliere il secondo partito. Del quale inverò si può dire che i danni sieno stati esagerati di molto.

Davvero, perchè si dice che il capitale debba essere quello che risulta realmente speso, non si vuole già dire che la spesa debba esser fatta ad arbitrio e senza sindacato del Governo. L'articolo 1 del capitolato provvede che i lavori non si principino senza che il disegno e le perizie ne siano approvati; l'articolo 8 prescrive in che modo debbano essere appurati i conti prima che la garanzia sia applicata; il 9 soggetta tutta l'amministrazione della società alla stretta sorveglianza del Governo. Bisognava aggiungere quello che è prescritto nel capitolato Vittorio Emanuele agli articoli 7, 8 e 9, e che è stato ammesso nella recente legge per il prolungamento dell'arcina? Che, cioè dire, quando le spese eccedano i presuntivi delle perizie approvate dal Governo, vada l'eccezione della spesa a danno della compagnia; quando in-

(67-A)

vece, restino al di qua, l'economia vada a beneficio dello Stato. Quantunque, alla prima, paia un'utile aggiunta, a'guardarci su bene, si vede che è una precauzione illusoria; giacchè è poco meno che impossibile, che risulti spesa di meno, quando il tanto di meno non va a beneficio di chi amministra le spese; e d'altra parte, il voler esentare lo Stato dal soprappiù, che per qualunque caso possa succedere alla compagnia di dovere spendere, cambia la natura di questa maniera speciale d'applicazione di garanzia su un capitale non anteriormente determinato, e mette a rischio che le perizie si tengano più alto del bisogno, per non rimanere esposti al rischio di eccederle nel fatto.

Oltre diche, in questa parte, l'interesse della società collima con quello del Governo; essendochè gli azionisti non possono avere tra di loro altri conti da quelli che hanno collo Stato; cosicchè, collo spendere di più, se ottengono da una parte che lo Stato rischi di sborsare di più in garanzia, s'assicurano dall'altra di diminuire i lor benefici. Perciò, è parso alla Commissione che bastasse di aggiungere la cautela che per ciaschedun tronco come per il materiale mobile, ed ogni altro occorrente, le perizie debbano essere particolarizzate e preventive, ed in ogni lor parte venire approvate anticipatamente dal Governo.

Quando il capitale che è indeterminato a principio della convenzione, si determini a mano a mano con simili norme, ei non si vede che questa base di garanzia, se la sorveglianza governativa non sia rimessa o non si rallenti, debba essere meno sicura che quella di un capitale determinato anteriormente. Di certo, o bisogna che ci sia molto d'aleatorio in questa determinazione anteriore, o non potrà essere fatta prima altrimenti da quella che si fa poi e nel progresso dell'opera. Anzi, la sicurezza che nessuna spesa impreveduta debba essere lasciata dallo Stato a carico di pochi, quantunque frutti a tutti, è un maggiore incoraggiamento ai capitali piccoli e onesti, e introduce nella speculazione un nuovo elemento morale e serio, che merita, di certo, di non essere disprezzato.

E si può dire per giunta che cotesta base dell'applicazione della garanzia si presenta così naturale, che questo sistema di sussidio governativo non è stato, nascendo, concepito altrimenti.

Non si nega già che la regola volgare dell'economia privata, che non si debba entrare in nessuna spesa se non se ne sa l'ammontare, non sia ottima anche per la pubblica; ma, come è bene che resti norma nella più parte dei casi, così è impossibile che sia seguita in tutti. Sarebbe, per esempio, impossibile in questo, senza incorrere in danni maggiori, giacchè non si potrebbe seguire, senza fissare la spesa più alta di quella che in effetti potrebbe risultare. Ma quand'anche il non seguirla meritasse rimprovero, non si può dire, secondo alcuni pretendono, che la costituzione stessa ci astringa a se-

guirla, e che però il dipartirsene sia incostituzionale. Di fatti, non perchè non si conosce il preciso limite d'una spesa, non si conosce neanche, ch'essa debba pur restare in certi limiti; nè si può dire che i rappresentanti dei contribuenti siano inabili a formare un giudizio, che ciaschedun contribuente può pur fare in sé per sé medesimo; cioè, che qualunque sia l'ammontare della spesa, l'utile ritratto sarà pur sempre maggiore del prezzo sborsato.

E, ancora, in parecchi contratti, in cui la garanzia è data su un capitale determinato, restano dei tronchi su cui non si determina che a mano a mano. E dove quest'indeterminazione non è punto ammessa a principio, si fa strada da sé, quando le compagnie, trovatesi avanti a difficoltà nuove, dichiarano che se qualche nuovo favore non si faccia loro, smettono, e lo Stato poi cede; giacchè una strada ferrata, se non meramente locale, è più che una speculazione privata; è, in effetti, più che per un rispetto solo, un interesse sociale.

Se non che questa obbiezione generale contro il modo di applicazione della garanzia non è stata la sola, di cui la vostra Commissione si è trovata in debito di ribattere la punta. Difatti, in alcuni uffici non era parsa conforme ai buoni principii la proporzione tra le azioni e le obbligazioni permessa nella formazione del capitale; in altri era parso onerosissimo il prestito de' 50 milioni; in altri, in fine, anzi in tutti, si era creduto che, qualunque fosse il merito della convenzione, l'articolo 13 che lasciava ai concessionari un intero anno a tentare se sulle basi di questa potessero costituire una società anonima, e, così, a impegnarsi di tenerne i patti, le toglieva ogni nerbo ed ogni pregio. Ci resta l'obbligo di discutere queste obbiezioni una per una, e lo faremo brevemente.

La proporzione tra le azioni e le obbligazioni è migliorata di molto da quella che era nella convenzione anteriore. In questa, articolo 7, la proporzione (1) era di un quarto in azioni e tre quarti in obbligazioni, mentre in quella che esaminiamo, il capitale deve esser formato per un terzo in azioni e due terzi in obbligazioni. Questa proporzione minore assicura meglio gl'interessi de' creditori della società, dà una maggior garanzia morale all'impresa, e nello stesso tempo

(1) I due articoli eran questi:

« Egli no potranno emettere azioni fino alla concorrenza dei capitali che si valuterà essere necessario.

« Egli no sono autorizzati ad emettere obbligazioni sino alla concorrenza dei tre quarti del capitale, in ragione di ducati 155,000 per miglio. »

Chi badi alla differenza di valutazione del 1/4 di azioni e dei 3/4 di obbligazioni, vedrà che, quando il prezzo dei 155 mila ducati dovesse, com'era ed è comune opinione, oltrepassare di molto il costo effettivo, i concessionari avrebbero potuto formare una molto maggior parte del capitale necessario per via di obbligazioni.

(67-A)

che, coll'ammontare i profitti possibili degli azionisti, promuove il loro concorso, non mette a rischio coloro i quali, concorrendo all'impresa con isperanza di minori lucri, non devono rimanere con soverchia paura o minaccia di troppi danni.

È vero, che questa proporzione stessa, anche così diminuita, è maggiore di quella che si suol trovare in altre concessioni simili; ma gli è vero anche che non s'hanno a tenere per simili quelle in cui la garanzia, cadendo su un capitale determinato, lo Stato è in debito e in diritto di esigere che la compagnia supplisca alla spesa, che potrà oltrepassare la somma guarentita, con maggior proporzione di denaro proprio. Com'è vero del pari che, rimanendo allo Stato facoltà di autorizzare la compagnia ad imprestiti ulteriori, ne è venuto fuori che il capitale delle compagnie si è andato in Francia ed altrove sviluppando ed ingrossando piuttosto per via di obbligazioni che di azioni, soprattutto a misura che le compagnie son diventate più forti, restringendosi il numero, ed aumentando la quantità di linee concentrate nelle lor mani: giacché in questa stessa misura la solidità del loro credito si è andata accrescendo. Di che sia prova questo semplice ragguaglio. In Francia, nel 1853, su un capitale emesso per istrade ferrate di Fr. 1,787,571,500, se ne trovava investiti 1,171,254,000 in azioni e 616,117,500 in obbligazioni. Nel 1857, — solo quattro anni dopo, ma quattro anni in cui s'erano costruiti 5599 chilometri di strada, — su un capitale complessivo appartenente alle cinque compagnie, tra cui l'Imperatore era riuscito a dividere l'esercizio di tutta la rete costruita ed a costrurre, di franchi 2,674,779,196 15, ce n'era 1,059,917,500 1 in azioni e 1,654,861,696 12 in obbligazioni; e questa proporzione, così aumentata, non era uguale per tutte le compagnie, giacché se quella del Nord aveva in obbligazioni solo il 75 per 0/0 del suo capitale in azioni, quella dell'Est n'aveva il 154 per 0/0, quella di Lione il 177 per 0/0, quella dell'Ovest il 188 per 0/0 e quella di Orléans persino il 258 per 0/0. E cotesto sviluppo del capitale per obbligazioni, è agevole a intendere. Le obbligazioni non soggette a soverchi sbalzi, come quelle che meno sopportano i rischi dell'intrapresa, più facili a comperare perchè vogliono minori somme, notate alla borsa con poca variazione, e, come ammortizzabili, e doppiamente guarentite, tenute più alte dei fondi pubblici, son piuttosto un titolo di rendita che non un titolo di speculazione; e vanno più a garbo ai capitali timidi e piccoli.

Più grave obiezione è quella del prestito dei 50 milioni che lo Stato fa alla società, in aggiunta alla garanzia d'un interesse minimo. Ma, davvero, che cosa egli prova cotesto prestito? Che nè dalla società, nè dal Governo si possa, nei momenti attuali, anche colla garanzia del sei, raccogliere un capitale sufficiente a costrurre colla rapidità che si pretende,

se lo Stato non viene per altra via a soccorrere il credito privato. Certo, si potrebbe dimostrare, con copia di esempi e con una facile erudizione, che lo Stato, non solo in Francia ed in altre parti di Europa, ma persino in America, ha parecchie volte cumulati più sistemi di sussidio, guarentendo un interesse insieme e facendo un prestito o persino una sovvenzione, ovvero sottoscrivendo per un numero di azioni. Il Massachusetts concorse alla strada ferrata da Boston verso l'ovest con un prestito di 21,355,000, e con una sottoscrizione di 5,333,000 in azioni, che fanno 26,666,000, su una strada che n'ha costati 51. È un esempio solo tra cento. In Francia nel 1837 si computava, che quantunque le strade fossero tutte esercitate da compagnie private e a beneficio loro, su franchi 401,142 che è costato ciaschedun chilometro, gli azionisti n'avessero spesi 291,988 e lo Stato 109,154. Ed ora, non essendo stato trovato sufficiente il logoro del 5 per 0/0 per allettare i sottoscrittori alle azioni della strada ferrata Algerina, il Governo ha proposto di lasciarle alle stesse compagnie assumendosi esso di spendere 116,000 franchi su 544, che il chilometro si presume dover costare. Il che non vuol dire che il 6 per 0/0 che noi promettiamo, non ci debba dare sufficiente speranza di veder costituita nel corso dell'anno la società presente — giacché le nostre linee sono in condizioni di beneficio e di esercizio troppo migliori che le algerine non fossero; — ma vuole bensì dire che il sacrificio, che ci si chiede d'aggiungere con un tal prestito, non vi debbe parere soverchiamente grave. In effetti, non si può, certo, affermare che le linee che vi si propone ora di costruire, sieno meno urgenti di altre quali si sia, nè che le condizioni del credito fossero peggiori, quando quei sacrifici succitati furono o sono oggi dai Governi acconsentiti. Oltre di che, bisogna attendere che questo prestito è fatto in compenso di quell'accorciamento di tempo che s'è imposto alla società. Cotesta stessa linea, la convenzione borbonica la pretendeva costrutta in dieci anni; noi la vogliamo in cinque; e per soprappiù vogliamo, ed è giusto, che la più lunga tratta dal Tronto a Napoli, di 385 chilometri, sia, con breve interruzione, compiuta in soli 18 mesi. Appunto, per mettere in grado i concessionarli di tenere questo patto, si accorda il prestito; ma insieme se ne stipula il rimborso, in termini più brevi di quelli che si sogliono stipulare, in sole cinque rate, cioè, e dopo uno spazio di anni due, decorrendo a favore dello Stato l'interesse del 6 p. 0/0 nell'intervallo.

Gli è vero che, non ostante ciò, lo Stato si soggetta ad una perdita, che non si può calcolare precisamente, ma che di certo non sarà di poco momento; giacché sarà impossibile al Governo di ottenere i 30 milioni, mediante un interesse pari a quello che esige. Ma questa stessa obbiezione prova la necessità del sacrificio.

Difatto, non si troverebbe compagnia seria, così burbanzosa da impegnarsi a trovare ora in cinque anni, senza qual-

(67-A)

18

che sussidio e senza prima essersi come avviata, senza prima aver potuto mostrare al mondo un fondato calcolo degli utili e del costo dell'impresa, un capitale di parecchie centinaia di milioni, anzi in soli 18 mesi una grandissima parte; cosicché quando il Governo si rifiutasse, dovrebbe o tralasciare o assumersi l'impresa, e questa eseguirla o per appalti parziali, o per appalti sia generali, sia di lunghi tratti. Il tralasciare non lo consiglia nessuno; dunque, avrebbe a continuare a suo conto. E che cosa questo vorrebbe dire? Quel sacrificio dell'uno o del $5/4$, che par grave su 30 milioni, farlo del 7, del $6\frac{3}{4}$ o del $6\frac{1}{2}$ su 200 a 300 milioni; giacché non è probabile che durante i cinque anni, e soprattutto che per i primi due o tre le nostre finanze si equilibrino in modo che i nostri fondi si rialzino di soverchio; anzi, questa tanto enorme spesa e la necessità di più enormi debiti che ne risulterebbe, gli deprimerebbe di più, aggravando così la condizione dei prestiti che così per questa come per ogni altra spesa si dovrebbero contrarre.

Il sacrificio stesso adunque, che cotesto prestito ci impone, è prova che qualunque altro partito si scegliesse, il sacrificio diventerebbe a più doppi maggiore.

Una volta poi trovato necessario ed acconsentito il prestito, sarebbe contraddittorio di chiedere, come alcuni proponevano, una cauzione più forte. La qual ragione alla Commissione è bastata per non trovar fondata l'obbiezione che contro questa convenzione si faceva dalla tenuità della cauzione chiesta a' socii.

Resta un'ultima obbiezione, ma davvero la più grave, e quella che più aveva preoccupato i vostri uffici. Se essa si reggesse, tutti i raziocinii dedotti sinora sarebbero inutili. Ammessi, si dice, per legittimi ed onesti i patti acconsentiti dallo Stato a' concessionari, dove sta chi assuma i patti dei concessionari verso lo Stato? Davvero, manca; giacché quello che deve assumere questi, è una società anonima, che non è ancora costituita, e che i concessionari restano, durante un anno, in libertà di non costituire, senza che incorrano in nessun danno o in nessuna perdita quando non vi possano o non vi vogliano riuscire. Lo Stato, adunque, rimane soggetto all'arbitrio e persino alla mala volontà di pochi? E può trovarsi, in capo all'anno, non più sicuro di quello che fosse al principio, di poter compiere per mezzo di cotesti speculatori una impresa d'un interesse così nazionale ed urgente?

Noi abbiamo esposta, crediamo, l'obbiezione in tutta la sua forza, facendola cadere, non sul lasso di tempo concesso alla costituzione della società anonima, ma, dove davvero cade, sull'incertezza della costituzione stessa di questa.

La vostra Commissione si è penetrata della forza di questa obbiezione; giacché, davvero, se non si fosse trovato modo di migliorare in questa parte la convenzione, sarebbe stato messo a repentaglio l'effetto stesso, la costruzione rapida

della strada ferrata, per cui lo Stato accettava e la Commissione approvava che accettasse gli aggravii succitati sin ora.

(67-A)

C'era due mezzi di migliorarla: l'uno che i concessionari sin d'ora si tenessero stretti da' patti; cosicchè restasse bensì in loro facoltà di costituire una società anonima o d'altra natura, ma che però, per averla o no costituita, i loro obblighi o i loro diritti non mutassero in nulla. Questo mezzo sarebbe riuscito a un fine contrario a quello che pur tutti ci proponiamo; giacchè i concessionari i quali non credono di essere in grado di sottostare del tutto agli oneri della convenzione, senza costituire una società anonima, non avrebbero accettato d'imporseglì sin d'ora, senz'altro. E ponete che l'avessero accettato; ma che poi, per le stesse ragioni per le quali la costituzione di una società anonima può diventar loro impossibile, si trovassero inabili di qui a poco a proseguire ne' lavori: ponete che in cotesto caso d'inadempimento lo Stato avesse loro imposto ed essi avessero accolto le condizioni le più dure e leonine: ponete ancora che lo Stato non avesse poi accondisceso, meglio appurati i fatti e riconosciuta una forza maggiore, a concedere, come suol pure accadere, indennità di sorta o a recedere dal rigore de' suoi diritti; che pro? I lavori non ne sarebbero stati meno interrotti, e il credito del Governo e, soprattutto, quello di un'impresa di strade ferrate in Italia ne sarebbero rimasti maggiormente scossi.

Dietro queste considerazioni, la Commissione si è dovuta attenere a un secondo mezzo; ed è di perfezionare l'obbligo, scritto nel secondo capoverso di cotesto articolo 15, che era pure il solo, che i concessionari nell'intervallo della costituzione della società anonima, si contentavano di assumere; cioè dire, *quello di proseguire intanto gli studi e i lavori con tutta l'attività possibile, non altrimenti che se la società fosse già costituita, ed a somministrare a quest'uopo le somme necessarie.*

In due modi si è perfezionato cotesto obbligo.

La convenzione era stesa in maniera che gli obblighi non vi parevano assunti che dalla società, che pur non esisteva, nè s'era sicuri che sarebbe esistita. Perciò, in parecchi articoli, dove cadeva la menzione di obblighi o di diritti che potessero spettare anche ai concessionari, alla parola *società* si è surrogato, *i concessionari o la società*; di più, per ogni effetto, si sono i concessionari obbligati a prendere domicilio nella capitale del regno; da ultimo, l'esecuzione dei lavori durante l'anno è stata sottoposta allo stesso sistema di multe e di premii a cui era soggetto l'intero lor compimento. A questi fini sono ordinate parecchie emende che ritroverete nella stesura di alcuni articoli, e nell'aggiunta di due nuovi, il 16 e il 17, della convenzione. Dippiù, vi si propone l'aggiunta d'un secondo articolo alla legge, nel quale si dica che in qualunque momento i concessionari usassero della facoltà di rescissione che è lor lasciata nel capoverso

(67-A)

20

terzo dell'articolo 15, il Governo si troverebbe sin d'ora abilitato a continuare i lavori sino alla somma di trenta milioni di franchi, computativi dentro quegli che si trovasse già in obbligo di pagare ai concessionari per i lavori che avessero intanto eseguiti. Una maggior somma sarebbe inutile votare per ora, giacchè nei due o tre mesi di proroga dell'Assemblea è impossibile che se ne spenda di più; e riaperta l'Assemblea, il Governo sarà sempre in grado di chiedere nuovi fondi, che quella, di certo, sarà sempre pronta a concedere.

La vostra Commissione crede che queste modificazioni rendano anche l'articolo 15 accettabile. Pretendere di più non si potrebbe con isperanza di concordarsi. D'altra parte, le condizioni politiche e finanziarie di Europa son pure tali che non si può dire o finta o vana la paura che i concessionari hanno, di non potere per un'impresa di così gran rilievo, costituire durante l'anno la società. Ma oramai, qual danno verrebbe a noi, quando non potessero costituirla, qual danno, s'intende bene, che potremmo oggi cansare? L'impegno di tanti capitali forestieri, in un'impresa di strade ferrate italiane, aumenterà il nostro credito, e creerà al di là dell'Alpi degli interessi favorevoli a noi. O la società si costituirà in capo all'anno, e sta bene; o no, e noi avremo ottenuto, che in quest'anno in cui abbiamo così gran bisogno di ricorrere al credito per supplire al disavanzo, ci basterà una somma di milioni rispettivamente piccola per promuovete gagliardamente quella che è la più urgente delle opere pubbliche da compiersi ora in Italia, quella da cui verrà un più pronto e un più visibile beneficio a popolazioni, nelle quali più è necessario d'infondere lo spirito, poichè hanno l'affetto del Governo nuovo.

I capitali forestieri, che i concessionari ci portano, promuoveranno la creazione de' nostri, che mano mano, quando l'impresa riesca a bene, la tramuteranno nelle lor mani; giacchè i titoli di azioni e di obbligazioni saranno pur negoziabili nelle nostre borse; oggi, i capitali indigeni, di per se soli, non potrebbero nè osare nè compir tanto. Un personale scelto e copioso verrebbe a supplire quello che allo Stato manca, e soprattutto là dove le linee proposte si devono eseguire; e gli permetterebbero di adoperare il proprio su quelle in cui non è possibile che l'industria privata basti e s'affidi. Nell'obbligo per i concessionari d'esercitare le linee che costruiscono, avremo una garanzia, più valida di parecchie altre, che la costruzione sarà buona e il dispendio misurato; oltre alla cautela della sorveglianza dello Stato che è più valevole, quando, come nel caso d'una compagnia costruttrice, chi sorveglia è diverso da chi è sorvegliato, che non dove lo Stato insieme ha a costrurre o pagare chi costruisce, e sorvegliarsi per mezzo di agenti che dipendono del pari da esso. D'altra parte, l'esitazione stessa che i concessionari provano ad assumere un impegno definitivo, cioè un'ul-

tima caparra, che i patti che loro si fanno, se sono abbastanza larghi per promettere un guadagno e difendere da una rovina, non sono però tali, ch'essi, fuori delle condizioni ordinarie ed attuali del credito, si credano in grado di sotto-starvi, con speranza di riuscire onoratamente a mantenerli.

Assoluta così la parte finanziaria della convenzione, ci bisogna toccare brevemente le ragioni, che militano in favore della rete trascalta dal Governo, e che, dopo mature discussioni, è stata accolta dalla vostra Commissione.

Nella convenzione borbonica, di cui questa presente è una propaggine, le linee a costrurre eran designate così:

« 1° La linea dal Tronto sino a Taranto, passando per Foggia, con diramazione per Otranto, Lecce, Bari, Brindisi, Barletta e Termoli.

« 2° Due passaggi a traverso gli Apennini per mettere in comunicazione la linea suddetta con la città di Napoli, cioè l'uno per la valle del Sele e dell'Ofanto, l'altro per la valle del Volturno, del Calore, del Tammaro e del Biferno. »

Le variazioni che ci si propongono in questo tracciato, sono così profonde, che non restano tra i due altre linee conformi, se non quella Adriatica dal Tronto a Foggia, sulla quale non può cader dubbio nè controversia di sorta, e, sino a un certo punto, l'altra trasversale per le valli del Sele e dell'Ofanto. Dico sino a un certo punto, perchè nella convenzione succitata, non è detto se allo sbocco della galleria di Conza, la strada avrebbe piegato verso Foggia o verso Barletta.

Bisogna di queste variazioni render ragione, perchè, di certo, non possono essere state fatte senza ledere molti interessi, che erano favoriti, e favorirne parecchi che erano trascurati.

Possiamo lasciare da banda la tratta dal Tronto a Foggia, giacchè sulla necessità ch'essa costeggi la marina insino a Termoli, e di lì pieghi a destra e s'interni sino a Foggia, nessuno può mover dubbio; e se ci ha questioni intorno ad essa, non possono riguardare che i tracciati particolari, dei quali qui non ci abbiamo ad occupare, e non già il tracciato sommario e generale, su cui ci spetta di formulare un giudizio. Ma giunta la strada a Foggia, ha a dirigersi per una via quasi retta sopra Taranto, passando per Ortona, Cerignola, Spinazzola, Altamura, ovvero piegare da capo a sinistra, e procurare di raggiungere il mare a Barletta, per costeggiarlo sino a Brindisi? Nel primo caso si dovranno da quella linea interna spiccare tante linee trasversali che vadano da Spinazzola sopra Barletta, da Altamura sopra Bari, da Taranto sopra Lecce; dal qual ultimo tronco partirebbe verso Salice un'ultima traversa sopra Brindisi; nel secondo, a Bari, si diramerebbe un tronco su Taranto; e dopo Brindisi, la strada s'internerebbe da capo per raggiungere Lecce, e da Lecce muovere ad Otranto, dove metterebbe capo e avrebbe termine.

(67-A)

Se si può giudicare dall'indicazione sommaria consegnata nella convenzione borbonica, parrebbe che quella linea interna fosse da quel Governo prescelta. E questa è appunto indicata come la migliore da una Commissione nominata dal Devincenzi durante la luogotenenza del Farini, a fine di formulare un concetto sulla rete di strade a costrurre nell'ex-regno, le cui conclusioni sono state consegnate in una dotta memoria distribuita a tutti voi.

Certo, le ragioni della Commissione non mancano di un cotal peso; ma è evidente che a' suoi occhi ha avuto poco o nessun valore una ragione, che sul Governo italiano, sulla Commissione e su voi deve averlo grandissimo. La Commissione si è troppo preoccupata dei vantaggi locali dei vari paesi che la strada ferrata avrebbe toccati nei due casi, ma ha avuto troppo poco riguardo al fine principale, all'indole generale di cotesta linea adriatica, che deve pur diventare uno dei veicoli principali del commercio non solo italiano, ma europeo; e, siamo quasi per dire, mondiale. Questa linea adriatica, per servirci delle parole di uno dei vostri commissari, Giuseppe Devincenzi, « è pure la sola longitudinale che può per tutta la sua lunghezza percorrere l'Italia con facilissime pendenze e con amplissime curve; perocchè, come la valata del Po, così il lido dell'Adriatico offre quasi per ogni dove un terreno pianissimo ed oltremodo agevole allo stabilimento di una gran linea di strada ferrata, se ne eccettui il Gargano, nelle cui vicinanze per altro la strada per continuata pianura può andare da Termoli a Barletta. Or questa natural combinazione fortunatissima rende questa linea l'unica, per cui gli uomini e le mercanzie possano percorrere l'Italia da un estremo all'altro celeremente e con minor spesa. Oltre di che tutti gli sbocchi alpini, da quello del Cenisio in fuori, che metteranno in comunicazione l'Italia colla rimanente Europa, non saranno che come grandi diramazioni di questa principale arteria. La strada di Venezia per Udine a Laybach (che ne ricongiunge colla valle del Danubio, coll'Europa orientale e colla più lunga linea di strada ferrata, quella cioè da Trieste per Varsavia a Pietroburgo), per mezzo delle strade di Padova e Ferrara metterà capo a Bologna. La strada di Trento, di Bolzano e d'Innsbruck (che ci metterà in diretta comunicazione col centro della Germania e coi porti del Baltico) per le linee di Verona a Mantova, si ricongiungerà a Modena. La strada di Coira (che ne riunirà alla Svizzera, alla Germania occidentale e del nord, ai paesi renani, al Belgio, all'Olanda ed alla Danimarca, sia pel valico del Luckmanier, sia per quello dello Splügen), per Milano cadrà su Piacenza. La strada della riviera ligure di ponente (che ne ricongiungerà col mezzogiorno della Francia e colla penisola Iberica), per la strada di Genova si riunirà con quella linea a Tortona. E se mai, quando che sia, la strada di Neuchâtel e di Fribourg per Sion e Briga si ricongiungerà a Domodossola, quest'altro sbocco della Svizzera e de' paesi renani per Sesto Calende e per Mi-

lano confluirà a Piacenza. Senzachè questa ed altre strade, per mezzo del tronco ferroviario del Po da Torino a Venezia, una con le sue molteplici diramazioni, verseranno tutto l'importantissimo commercio della valle del Po e delle regioni alpine su questa grande linea, e ne riceveranno, coll'aiuto delle strade traversali, molta parte del commercio delle regioni mediterranee e delle regioni apennine, e tutto il traffico delle regioni adriatiche, unitamente al gran commercio dell'Oriente, che si verrà raccogliendo man mano nei porti dell'Adriatico e dell'Ionio. (1) »

Si vede da ciò che la principale qualità di questa strada deve essere, se non si vuol che manchi al suo scopo, che appunto il porto d'Otranto, che è il primo a mostrarsi a chi dal mar di Creta sbocchi nell'Adriatico, e così quello di Brindisi che promette, quando siasi potuti correggere i suoi difetti, d'essere il miglior porto di quella spiaggia dal capo Leuca a Venezia, e così gli altri che via via seguono, nei quali i prodotti delle spiagge greche e dalmatine e gl'interni si possono raccogliere per venire importati od esportati, sieno tutti messi nella comunicazione la più diretta ed immediata, perchè la più rapida, colle parti settentrionali dell'Italia e dell'Europa. E questo si ottiene, costeggiando sempre la marina, ed unendo tra loro tutti questi centri di commercio delle provincie rivierasche dell'Adriatico. E si ottiene per due ragioni, sia perchè la strada che gli uomini e le merci percorrerebbero, sarebbe materialmente più corta, sia perchè andrebbe per via più piana e con pendenze minori di quelle che si avrebbero a sopportare quando s'internasse. Le quali due condizioni di brevità e di pendenza si risolvono per soprappiù in una minore spesa di trasporti; che è un elemento di frequenza per i traffici, e di prosperità per il pubblico, che risparmia ed accumula il di più che non spende.

Nè Taranto è danneggiata. Quantunque per la via indicata dalla Commissione non correrebbero da Foggia sin alla città principale del Ionio che circa cento miglia, mentre a seguire la costa adriatica sino a Bari, e da Bari muovere sopra Taranto, ce ne vorrebbero circa 110, si può sicuramente affermare che le cento del primo tracciato sarebbero meno velocemente percorse e con minore spesa che non le cento dieci del secondo; giacchè andrebbe per quest'ultima su via più

(1) Il commercio orientale che ora si fa pel Mediterraneo, è immenso; ed ognuno può vedere qual felice mutamento dovrà apportare l'apertura dell'istmo di Suez. Che questo commercio, quanto esso è, deve, in quanto almeno a persone e merci di grande velocità, prediligere tutto cotesta strada, risulta dalla maggiore brevità sua. In effetti, la strada da Londra ad Alessandria per Lionè, Torino e l'Adriatica nostra si calcola di chilom. 5986 circa, mentre quella per Parigi e Marsiglia di chil. 4578, l'altra per Strasburgo, Trieste, Corfù di chilom. 4778, l'altra per Parigi, Strasburgo, Vienna, Costantinopoli di chil. 5247; cosicchè la prima ha sulla seconda il vantaggio di chil. 592, sulla terza di chil. 792, sulla quarta di chilom. 1261.

(67-A)

piana. E dei quattro porti, che più importerebbe unire con Taranto, Otranto, Brindisi, Bari e Barletta, se il primo ed il secondo, stando al tracciato della Commissione, disterebbero molto meno che non accettando il tracciato del Governo, Bari e Barletta, che oggi sono i più rilevanti di molto, e che, per Taranto e i paesi che potranno farvi capo, resteranno i più importanti sempre (giacchè, per questi, quei porti dell'Adriatico non potranno servire che ad esportare verso le coste di Grecia e di Dalmazia od importare di lì), saranno di molto più ravvicinati a Taranto, secondo il tracciato del Governo, che non sarebbero secondo quello della Commissione napoletana.

Le due modificazioni che la Commissione ha proposto negli articoli 2 e 5 del capitolato, non sono appunto che due conseguenze del concetto ch'essa si è fatto e che vi ho esposto di cotesta linea.

Quantunque si possa presumere che sulla linea adriatica debba bastare la pendenza dell'1 per mille, cosicchè, anche per questa parte, essa resta superiore alle altre che possono competere con isvantaggio, rispetto al commercio orientale, con essa pure la Commissione ha voluto che non fosse lasciata facoltà al Governo nè per questa linea, nè per le altre, contenute nelle concessione, che le pendenze oltrepassino il 6 per mille. Avrebbe voluto restringerla a dirittura per il *massimo* a meno di così, dal varco dell'Appennino in fuori; ma la mancanza degli studi l'ha indotta a contentarsi per il limite ordinario del sei, ed a proporvi di prescrivere che cotesto limite non potesse essere oltrepassato che in una maniera affatto eccezionale.

Così la Commissione non ha saputo approvare, che il Governo, acconsentendo un binario doppio dal Tronto a Foggia, circoscrivesse a un semplice binario, la strada da Foggia a Brindisi. Appunto dove debb'essere l'imbocco, siamo per dire, del grande commercio orientale, ove la strada deve passare per le più popolose città del regno (1), non si sapeva perchè, anche concesso che strade, le quali danno un prodotto significantissimo, s'esercitano a un binario solo, si debba sin da ora precludere ogni speranza di vedere, senza nuovi patti, e forse nuovi oneri per lo Stato, fornita di doppia via una strada, la quale, come quella da Foggia a Brindisi, è chiamata a un grandissimo traffico così internazionale, come paesano, il cui sviluppo avrebbe potuto quando si sia da quell'impedimento venire incagliato o disagiato. Ma la Commissione si è dovuta anche preoccupare di non aggravare anticipatamente e indebitamente l'erario. Questo doppio fine crede di averé raggiunto nella stesura che vi propone dell'articolo 2 della convenzione.

Però, quantunque alla linea principale non si possa far

(1) Barletta 26379; Trani 22556, Bisceglie 19115, Molfetta 25884, Giovinazzo 9073, Bari 34527, Mola 11884, Monopoli 27584, Ostuni 14769, Brindisi 8844, senza tener conto delle città e territori vicini, che sono dei più ubertosi e ricchi dell'Italia meridionale.

seguire altra traccia che lungo l'Adriatico, non perciò si vuol dire che si abbiano a trascurare gl'interessi dei paesi, che la linea interna avrebbe toccati; o non si deva procurare, che in un prossimo avvenire sieno collegati più direttamente Brindisi ed Otranto per via più diretta con Taranto. Se non che il farlo non è del presente luogo nè del presente tempo. Rispetto a' paesi interni, Spinazzola, Altamura, Manduria, essi dovranno essere traversati da quella linea centrale, che sarà una tra le linee longitudinali d'Italia e la sua vera linea strategica, come quella che rasenta or da un lato or dall'altro le falde dell'Apennino, ed alle volte transita per le sue vallate, ed è perciò lontana dalle due spiagge, tirrena e adriatica, nelle quali una flotta può fermare un convoglio, e impedire una marcia. Quando cotesta linea, che, dove costrutta, dove in via di costruzione, dove, almeno progettata, va da Bologna a Pistoia, da Pistoia a Firenze, da Firenze per Arezzo a Spoleto, da Spoleto per Rieti ad Aquino, sia giunta da Aquino a Capua, bisognerà che da Capua sia prolungata a Taranto, passando per Benevento, Bovino, Melfi, Gravina e Matera, e ricongiugnendo le città vicine più copiose di uomini e di prodotti. In quanto alle linee trasversali che dovranno ricongiugnere più direttamente Brindisi ed Otranto a Taranto, ne discorreremo più in là.

Ora, ci resta a discorrere delle due trasversali prescelte dal Governo italiano, delle quali l'una è affatto nuova per gl'ingegneri del Napoletano, quella che partendo da Pescara va a raggiungere a Ceprano la strada che v'arriva da Napoli. Si è, in effetti, lungamente creduto che da Popoli ad Avezzano non potesse la locomotiva varcar l'Apennino. Ma gli studi fatti ultimamente da un ingegnere di cotesta stessa compagnia concessionaria, hanno provato che quel varco che *a priori* si presumeva impossibile, si trovava, dietro una prima ispezione, già di molto più facile che non fossero i varchi studiati e proposti del Sangro e del Biferno, il primo dei quali era stato accettato dal De Riseis, il secondo dal Lahante, e trovato più adatto, più facile e più breve dalla succennata Commissione napoletana.

La maggiore facilità del varco dell'Apennino intorno al lago Fucino che non per la valle del Sangro e del Biferno, bastava già di per sé sola a farlo prescegliere; ma a questa ragione s'aggiunge l'altra prepotentissima, che la felice mutazione delle condizioni politiche delle provincie meridionali d'Italia, congiunte oramai per sempre a quelle che confinano con esse al Settentrione, rende la linea da Pescara a Ceprano adatta a parecchi fini di grandissima importanza. Dapprima, essa sarà, per un gran tratto di tempo insino a che altre linee non siano compiute, la sola strada che condurrà a Roma da ogni parte d'Italia; e resterà sempre la più breve per tutte le popolazioni rivierasche dell'Adriatico. In effetti, essa metterà capo alla futura sede del Governo italico, così per una

(67-A)

trasversale che si spicchi da Popoli, e, passando per Aquila, metta capo a Rieti, di dove la linea che parte dai pressi di Perugia si prolungherà a Roma, come altresì sboccando sopra Ceprano. E di poi sarà essa stessa la via più breve, che le popolazioni d'ogni parte dell'Italia del settentrione e del centro avranno per raggiungere Napoli, insino a che la linea tirrena e la centrale, molto più difficili, non siano compiute; e la più breve sempre per le popolazioni circumpadane e le adriatiche che al settentrione di Pescara sino a Chioggia, o al mezzogiorno sino a venti chilometri in giù avranno per venire in Napoli.

Quando l'importanza della linea da Pescara a Ceprano sia ammessa e consentita, resta più facile a determinare che caratteri debba avere la seconda linea che debbe trasversalmente correre l'ex-regno e varcar da capo l'Appennino. La brevità non può più entrare in ragion di conto, giacchè la brevità non può esser meglio ottenuta che per Pescara e Ceprano.

In effetti, con questa s'andrà dal Tronto a Napoli con un viaggio di 350 chilometri (1); mentre da Termoli per il Biferno non si raggiungerebbe Napoli che con un viaggio di chilometri 383 (2), e da Foggia per Troja e Benevento non vi si andrebbe che per chilometri 358 (3). Più breve della linea di Pescara, in quanto al tragitto su Napoli, non sarebbe che quella del Sangro (4); ma questa, oltre che non ha nessuno degli altri vantaggi che ha la prima, è stata dalla stessa Commissione napoletana scartata, come quella che è la più malagevole a costrurre, e compensa coll'arduità maggiore delle pendenze la minor lunghezza del percorso.

(1) Dal Tronto a Pescara	58
Da Pescara ad Aquino	191
Da Aquino a Napoli	101
	<u>350</u>
(2) Dal Tronto a Pescara	58
Da Pescara alla foce del Biferno	92
Dalla foce del Biferno a Napoli	233
	<u>383</u>
(3) Dal Tronto a Pescara	58
Da Pescara a Foggia	165
Da Foggia a Napoli	135
	<u>358</u>

Si badi che questa misura è presa come se da Foggia per Benevento a Napoli si potesse andare in linea retta, la qual cosa di certo non è possibile, mentre nelle misure di Pescara-Ceprano è calcolato uno spazio di 52 chilometri per isviluppó. Cosicchè quando le due linee di Pescara e di Benevento si volessero, in quanto a lunghezza, comparsare, bisognerebbe aggiungere a quest'ultima per lo meno un 20 chilometri.

(4) Dal Tronto a Pescara	58
Da Pescara al Sangro	35
Dal Sangro a Napoli	226
	<u>319</u>

Le qualità che debbono risolvere la scelta di un secondo varco dell'Apennino, sono la sua giacitura rispetto alla superficie del regno e la facilità dell' eseguirlo. E evidente che se non si crede che si debba varcare l'Apennino ad ogni tratto, e' bisogna cercare questo varco più giù che sia possibile, affinché serva meglio alle popolazioni, a cui il primo non può servire. Ora, il varco più meridionale, in relazione alla linea adriatica, è, di certo, quello di Conza, che giace sui confini dei due Principati e di Basilicata, le provincie mediane dell'ex-regno. E se s'ha a giudicare dall'utilità delle popolazioni, si può rimpiangere, non che sia troppo al mezzogiorno, ma bensì che non lo sia abbastanza. Giacché al di qua di quel passo vi ha la provincia di Abruzzo Citeriore, di Benevento, di Molise, di Capitanata e di Principato Ulteriore con 4727858 abitanti, mentre stanno al di là le provincie di Basilicata, di Principato Citeriore, di Terra di Bari e d'Otranto con 2122515; alla quale grandissima massa d'uomini è fatto, mediante questo tragitto dell'Apennino, più facile l'arrivo a Napoli che mediante qualunque altro. Giacché bisogna aggiungere, che non potrà intervenire molto tempo, prima che cotesta strada ferrata che oggi allo sbocco della galleria di Conza si dirige sopra Foggia, si dirami anche per Melfi sopra Barletta o Bari, affinché sia pronta a raccogliere tutte le merci importate in quegli scali dell'Adriatico dalle spiagge opposte o dall'Oriente, e trasportarle in Napoli sia per rimanervi, sia per esserne rispedite lungo la linea Tirrena nei vari porti del Mediterraneo.

Ma noi non abbiamo ancor detto ogni cosa. Cotesta linea che parte da Napoli per Salerno, è adatta a fecondare una delle provincie più ubertose dell'ex-regno come è il Principato Citeriore, e che rimarrebbe d'altronde senza movimento; mentre i luoghi per i quali altre strade passerebbero, o ne hanno già, come Terra di Lavoro, o ne avranno, quando il tronco che va da Sarno a Sanseverino, sia spinto sino ad Avellino, sin dove è già in via di costruzione, e a Benevento, dove avrà pure a essere protrato.

Nè basta. Noi non abbiamo sinora fatto nessuna menzione delle strade ferrate di Calabria. E pure, in qualunque modo la quistione del lor tracciato sia risolta, è evidente che la strada da Napoli ad Eboli servirà anche quelle provincie che contano 4208717 abitanti. In effetti o si possa proseguire da Eboli verso Reggio lungo il Tirreno, che, davvero, secondo il parere comune degli ingegneri napoletani, è cosa piuttosto desiderabile che possibile; e ciascun vede che la strada che ora costruiremmo, servirebbe anche a questa linea tirrena; ovvero tutti si persuaderanno di quello di cui la maggior parte paiono persuasi oggi, cioè dire che da Reggio non si possa raggiungere la Basilicata se non costeggiando l'Ionio, ed in questo secondo caso, la linea per la valle del Sele e dell'Ofanto servirà tutta insino a che un'altra non ne sia costrutta, e la galleria di Conza servirà sempre, giacché le altre linee non si

(67-A)

28

potrebbero ragionevolmente congiungere che alla strada che sboccasse di là.

Un'ultima ragione ci bisogna aggiungere, ed è che questa strada per la valle del Sele e dell'Ofanto è la sola a cui si possa metter mano subito; giacchè è la sola di cui il tracciato sia studiato con sufficiente accuratezza, e stabilito sul terreno pressochè in tutta la sua estensione. Di sola questa si può dire che per la distanza della cresta degli Apennini dalla spiaggia tirrena e dall'adriatica, stante la lunghezza delle valli del Sele e dell'Ofanto, si potrà percorrerla con pendenze inferiori al 12 o 13 per mille, e mediante un traforo di 2 chilometri e mezzo. Quanto alle altre traversate proposte, o non si conosce punto, come per quella di Benevento, l'altezza a cui ci bisognerebbe salire, quantunque si veda che per la vicinanza della catena dell'Apennino, a Foggia non si potrebbe giugnere se non per lunghi circuiti, o si sa già, come per quelle del Sangro, del Biferno e del colle Armeno, che sarebbero più difficili di molto, perchè maggiori altezze sarebbero a vincere.

La Commissione, però, ammettendo il tracciato indicato dal Governo, e conoscendo come abbastanza vicini i termini prescritti alle consegne dei vari tronchi, vi propone sull'articolo 2 del capitolato due modificazioni.

La prima modificazione concerne i termini a' quali bisogna che la linea sia condotta nei diciotto mesi dai due versanti dell'Apennino. In effetto, Ascoli, che è il punto estremo dalla parte di Foggia, ed Eboli, che è il punto estremo dalla parte di Salerno, distano di 93 chilometri. Ora, che vantaggio sarà egli quello di potere tra 18 mesi arrivare per istrada ferrata sino ad Eboli da un lato, e sino ad Ascoli dall'altro, quando si debba poi percorrere in carrozza un così gran tratto? A rigor di logica, la strada dovrebbe essere spinta da una parte e dall'altra sin dove principia lo sviluppo necessario al traforo stesso di Conza; che vuol dire, circa a Calitri dal versante Adriatico e sino a Calabritto dal Tirreno; con che non rimarrebbe se non una interruzione di 24 chilometri. O, almeno, quando questo paresse soverchio, bisognerebbe che i lavori fossero ultimati nel termine sopraddetto, sin dove la loro natura non cambia, e la loro difficoltà non aumenta da quella che è sulla tratta dal Tronto ad Ascoli e da Salerno ad Eboli. Ora è riconosciuto da tutti che potrebbero a questa stregua spingersi sino ad Oliveto da un canto e sino a Monteverde dall'altro; con che l'interruzione resterebbe di soli 47 chilometri. Questi due nomi abbiamo surrogati a quegli indicati nel primo capoverso dell'articolo 2 del capitolato.

Nè qui si son fermate le osservazioni dei vostri commissari. Era agevole cosa computare che la strada ferrata per Pescara e Ceprano fornisse molto più breve tragitto a Napoli che non quella per Ascoli ed Eboli. In effetti, per la prima abbiamo:

(67-A)

Linea della Pescara.

Dal Tronto alla piazza di Pescara	Chil.	53
Da Pescara a Popoli	»	48
Da Popoli a Solmona	»	12
Sviluppo da cercarsi onde poter arrivare al colle Armeno, evitando un traforo troppo esteso e delle pendenze troppo ripide	»	32
Dal colle Armeno ad Avezzano	»	10
Da Avezzano a Sora	»	41
Da Sora ad Aquino, punto di diramazione sulla linea da Capua a Ceprano	»	48
Totale	Chil.	239

Mentre per la seconda

Linea dell'Ofanto e del Sele

Dal Tronto a Foggia	Chil.	221
Da Foggia ad Ascoli	»	37
Da Ascoli a Monteverde	»	22
Da Monteverde a Calitri	»	16
Da Calitri a Calabritto	»	24
Da Calabritto ad Oliveto	»	7
Da Oliveto ad Eboli	»	24
Da Eboli a Salerno	»	32
Totale	Chil.	383

Cosicchè la prima linea si vantaggia sulla seconda di 134 chilometri. E si badi che così per la prima non si è tenuto conto del tratto da Aquino a Napoli, come per la seconda non si è fatta ragione di quello da Napoli a Salerno; giacchè ora le due linee non si paragonano che per le rispettive velocità di costruzione, e cotesti due tratti sono in gran parte costrutti, essendo il primo esercitato già sino a Capua, e in grado di essere compiuto sino ad Aquino negli stessi 18 mesi; il secondo, costruito già sino a Vietri, e bene avviato quanto ai pochi chilometri che restano insino a Salerno.

Poichè adunque l'interesse principale è di giungere a Napoli quanto prima, perchè non prescrivere che sia nei 18 mesi compiuta non la strada dal Tronto per Foggia, Ascoli ed Eboli, di tanto più lunga per se medesima e per i chilometri a costruire, ma ben di quella dal Tronto per Pescara, Popoli ed Aquino? Tanto più che su quest'ultima pareva alla prima che l'interruzione non dovesse essere che di soli 27 chilometri per il traforo del colle Armeno; che questa interruzione avesse a riuscire di minor incaglio, stante la vicina strada nazionale, già terminata o prossima a terminare, e che il ministro aveva nella sua relazione dichiarato che il passo apenninico più agevole fosse appunto cotesto.

Ma, prese più esatte informazioni, si è potuto a queste ragioni rispondere, che l'affermazione del ministro non valeva,

(67-A)

in quanto al varco di Conza, riconosciuto d'unanime parere il più agevole di tutti, ma bensì rispetto agli altri varchi escogitati sinora: giacchè, per quanto si può arguire dagli studi molto incompiuti fatti sinora, il varco al lago Fucino non si può eseguire con un traforo più breve di 5 a 4 chilometri e con pendenze al disotto del 20 al 25 per mille, mentre di quello di Conza si può sicuramente affermare che debba bastare un traforo di chil. 2 e mezzo e delle pendenze del 12 al 13 per mille. Oltre di ciò, il tratto da Pescara a Popoli, quantunque richieda una gran tratta di dighe per difendere la strada ferrata dalle invasioni del fiume, e quelli da Aquino a Sora e da Sora ad Avezzano, quantunque quest'ultimo abbisogni di piccole gallerie, tra le quali una notevole al dirimpetto del villaggio di Canistro, si potranno bensì compiere ne' diciotto mesi; ma i tratti intermedi da Popoli a Solmona e da Solmona ad Avezzano sono, parrebbe, di ben altra difficoltà che non siano quelli da Calitri a Calabritto; cosicchè si dubita che si potrebbero aprire per il tempo in cui il passo di Conza è prescritto che si apra; cioè dire per il 1° gennaio 1863. Ora, insino a che questi tratti non fossero compiuti, rimarrebbe su questa strada una lacuna di 46 chilometri; la quale intanto avrebbe dovuto essere percorsa in vetture sulla strada rotabile, che misura per quell'intervallo da' 45 a' 50 chilometri.

In questa contrarietà di affermazioni, la Commissione non si è potuta risolvere a proporvi, che, a dirittura, la linea di Pescara fosse surrogata all'altra; se non che dalla stessa incompiutezza degli studi sinora raccolti, risultava, che il problema metteva conto che si studiasse, e che, quando studiato, si riconoscesse, che quei tratti da Popoli a Solmona e da Solmona ad Avezzano si potessero percorrere con minori sviluppi e con minori difficoltà di quello che oggi pareva, il ministro fosse sin d'ora abilitato a scambiare l'ordine di costruzione delle due linee ed esigere che quella di Pescara fosse la costruita ne' mesi diciotto senza che il lavoro della linea verso le Puglie fosse indugiato più del bisogno. Questo è il significato dell'emendamento che vi si propone al 4° capoverso del 5° articolo della convenzione.

Noi non possiamo uscire da queste considerazioni generali sul tracciato, senz'avvertire a due altri punti: e l'uno è, che, quantunque la concessione fatta a questa compagnia cominci da Ancona, pure il Governo si è assunto di costrurre per appalto e poi vendere alla compagnia che dovrà esercitarlo, il tronco da Ancona a San Benedetto del Tronto. Questa sezione dev'essere ultimata per il 1° gennaio 1863; e la società a cui ne sarà fatta consegna, dovrà pagarne il prezzo al Governo; in cinque rate uguali e semestrali a partire dal 1° luglio 1863, decorrendo nell'intervallo l'interesse del sei.

La Commissione non ha discordato dal Governo in quanto all'utilità e alla convenienza, che le concessioni delle varie

compagnie che andranno a costituirsi in Italia, oltrepassino i confini degli antichi Stati, e gli confondano. Ma non ha con ciò taciuto a se medesima nè tace a voi, che cotesto obbligo assunto dallo Stato torna a un secondo prestito fatto a' concessionari, prestito, che ammonterà a circa 14 altri milioni. In effetti, se la concessione aveva a principiare da Ancona, sarebbe parso che la costruzione a carico della compagnia avrebbe dovuto principiare di là. Ma alcune considerazioni di rilievo non hanno permesso alla Commissione di modificare in questa parte il contratto. Giacchè si ha a badare, che cotesti concessionari sono pur quelli i quali avevano firmata la convenzione col Governo napoletano. Ora, in questa non s'assumevano che di costrurre dal Tronto in giù, e ciò in dieci anni. Ora, questo tempo si riduceva, per un gran tratto, a diciotto mesi, e per i vari prolungamenti, a due anni e mezzo, tre, quattro, e, per estremo termine, a cinque. Con questo accorciamento di tempo sarebbe stato impossibile di congiungere un allungamento di linea; e soprattutto, d'una linea che avrebbe a essere stata costrutta per la prima. Troppo considerevole sarebbe stato il capitale che ne' primordi, quando è meno facile, avrebbero i concessionari dovuto raccogliere, e troppo lunga la tratta, della cui esecuzione rapidissima si sarebbero dovuti compromettere.

Nell'articolo 7 della convenzione che concerne la sezione di cui si discorre, la Commissione non ha, adunque, introdotto altra mutazione se non questa sola: che lungo la montagna sovrastante ad Ancona, cioè, debbe esser lecita, quando minore non si possa, una pendenza del 15 per mille; affinchè la compagnia, alla quale è prescritto un massimo, ed anche eccezionale, del 10 per mille, non pretestasse dritto a richiami o indennità nell'assumere l'esercizio; però si è aggiunto che quando il Governo costruisca, come pure o prima o dopo dovrà, una linea che congiungesse le stazioni delle tre strade che sboccheranno su Ancona, su questa la pendenza non potesse essere maggiore del 10 per mille.

Se il tratto da Ancona a San Benedetto ci trasporta al termine della linea, la compéra della strada di Salerno a Napoli, il cui contratto viene in questa convenzione approvato, ci rinvia al suo principio. Anche qui, la Commissione ha dovuto ponderare gravissime obbiezioni, che da parecchi lati ha sentito pronunciare.

Per risolverle o accoglierle, bisogna pur cadere d'accordo su certi punti, su' quali non pare che sia ammissibile nessun dubbio. In effetti, non si può controvertere, che una compagnia concessionaria di così gran rete debba pure metter capo a Napoli. Ora, per arrivarci non c'era che questi modi. O lasciare che questa compagnia costruisse una nuova linea da Eboli a Napoli lasciando da banda Salerno, o la costruisse parallela a quella che va già da Salerno a Napoli, ovvero che da Salerno sviasse verso Sanseverino; e di lì prendesse la

strada dello Stato che va da Sanseverino a Cancellò, e quivi s'imbocca su quella di Capua per Napoli, ovvero usando quella stessa strada sino a Nola, di qui si costruisse un nuovo tratto per Napoli, o che da ultimo, la strada che da Capua va a Ceprano su cui sbocca ad Aquino la traversa che muove da Pescara, fosse ceduta a questa stessa compagnia, e da Salerno, per una delle vie sopra indicate, si trovasse mezzo di raggiungerla.

Per equilibrarsi tra tanti partiti, e' bisogna cominciare dall'escludere quelli che si risolvono nella costruzione di nuovi tratti, o che lascino da banda Salerno. E la ragione è chiara. Quest'ultima è città di troppo rilievo per esser messa da un canto, oltre di che non si sarebbe potuto, senza aumentare, rasentando di più le radici de' monti, la spesa ed il tempo. Ancora, quei pochi chilometri che il Governo borbonico ci ha lasciati son tutti in un mucchio; nè denaro si potrebbe più sicuramente tenere per perso di quello che si sciupasse a ficcare, tra mezzo alle esistenti, delle nuove tratte brevissime. Oltre di che, queste nuove tratte non farebbero che peggiorare le condizioni di quelle che già vi sono, le quali, pure, appartengono o apparterranno allo Stato.

Per ultimo non serve, a tanti chilometri che s'hanno necessariamente a costrurre subito, aggiungerne spontaneamente degli altri.

Quanto al lasciare a questa stessa compagnia il tronco da Ceprano a Napoli, oltre che non avrebbe risolto compiutamente la questione, e' non sarebbe stato conforme alla natura di quello. Questo tronco, in effetti, che è prolungamento della linea tirrena che passa da Roma, e che resterà unico sino a che lo Stato non si trovi in grado di farne uno nuovo lungo il mare, deve far parte del gruppo delle strade ferrate romane, e l'esercizio suo essere raccomandato a quella stessa compagnia che avrà queste; affinchè le due compagnie possano amendue metter capo in Napoli, valicando l'una da un lato sull'antico confine romano, e l'altra dall'altro sull'antico confine napoletano.

Non restavano quindi che due partiti: i concessionari della linea adriatica e delle sue naturali traverse avrebbero dovuto avere, da se soli, il tratto da Salerno a Sanseverino per Sarno a Cancellò, per aver poi a comune coll'altra compagnia la sezione da Cancellò a Napoli, ovvero comperare la strada da Salerno a Napoli, che apparteneva a una società privata, da cui bisognava acquistarla.

Ci pare che, per risolversi, basti considerare che il tratto da Sanseverino per Sarno è più lungo che l'altro di 20 chilometri (1), intoppa a Cancellò, dove le due strade si tagliano ad

(1) Il Darù faceva il seguente raziocinio su una quistione simile : *Sans parler du transport des marchandises, le mouvement seul des voyageurs de l'une à l'autre des extrémités est en effet représenté par 2 millions de kilomètres parcourus chaque année. L'économie résultant pour le voyageur d'une abréviation de 20 kilomètres*

angolo poco meno che acuto, e non avrebbe potuto dare alla compagnia adriatica una testa di linea tutta sua. Queste ragioni ci paiono sufficienti a farci, *a priori*, preferire, come testa della linea concessa, il tronco già poco meno che affatto finito di costrurre, da Salerno per Nocera a Napoli.

— Ma, si dice, questo tronco è stato costruito da una società privata, Bayard e Comp., a suoi rischi e pericoli, senza guarentigia di sorta, ed essendo stato concesso per 80 anni nel 1856, torna tra 55 anni libera proprietà allo Stato. —

Quando sia ben fermo, che una testa di linea bisogna pur darla alla compagnia e che questa sia la più adatta, non riesce malagevole di sciogliere l'obbiezione.

Cotesta necessità che oggi c'è, che la linea dell'Ofanto abbia cotesto principio in Napoli, continua pur sempre durante i 99 anni per i quali il resto della linea è concesso. Cosicché non si può, quando una sezione costrutta è concessa ad una compagnia che n'ha delle altre in continuazione a costrurre, non agguagliare i termini, se diversi, delle concessioni delle parecchie sezioni.

Oltre di ciò, si guardino coteste linee della società Bayard più da vicino. Son davvero due; giacché giunta la strada a Torre Annunziata va da una parte, per Nocera, a Cava e Salerno, per l'altra a Castellammare. Ora, quantunque non sia stato possibile di procurarsi un bilancio della società Bayard, possiamo, per le informazioni prese, e per la storia stessa di cotesta compagnia, asserire che la strada da Napoli a Castellammare, renda di più del 6 1/2 per 0/0; cosicché l'acquisto di questa linea dalla stessa compagnia che avrà quella che ora concediamo, sarà utile allo Stato, giacché cotesto dippiù di ritratto su questa sezione servirà a diminuirgli d'alquanto il rischio che debba sborsare qualche parte dell'interesse guarentito sulle rimanenti.

Il tronco, invece, da Torre Annunziata alla Cava è sinora perdente; il capitale che vi è investito non ritrae forse l'interesse del tre; cosicché su questo la garanzia diventerebbe effettiva. Se non che le ragioni per cui lo diventerebbe, cessano con questa convenzione stessa. Difatti, quel tronco non rende abbastanza, perchè non ha ancora sbocco neanche sopra Salerno; quando non potrebbe diventar profittevole che continuandosi insino all'Adriatico. Oltre di che, è costruito in condizioni di pendenze di circa il 25 per 0/0 tra Nocera e la Cava; cosicché l'esercizio n'è di soverchio costoso, e la velocità diminuita. Ora, la compagnia adriatica s'assume, comperandolo, l'obbligo di allogarvi un doppio binario e di ridurlo nelle condizioni della residua linea, alla

sera donc représentée par un nombre total de 480,000 kilomètres, et, si l'on suppose que cette circulation double, hypothèse bien modérée assurément, par l'effet du chemin de fer, l'économie sera de 960,000 kilomètres, ce qui équivaut en formant pour tarif appliqué sept actions, à une valeur de 67,000 fr. par année; laquelle somme, capitalisée au 4 pour cent, représente 1,680,000.

(67-A)

54

quale non è lecito di avere pendenze maggiori del 10 per 0/0 fuor che al varco di Conza e di Colle Armene.

— Ma queste riduzioni e miglioramenti sono pur fatti a spese nostre, ed accrescono il capitale guarentito. —

Sta bene, ma di qui a 55 anni le avremmo pure a fare; ed in quest'intervallo non avremmo potuto servirci del dipiù d'introito del tronco da Napoli a Castellamare.

E agevole, dunque, sommare, che coll'accordare questa vendita, lo Stato perda per 44 altri anni — quanti ne corrono da' 99 che dovranno ancora decorrere a' 55 che resterebbero oggi a decorrere — gl'interessi de' 12,500,000 franchi che queste linee son costate, non solo, ma s'assume l'obbligo d'una guarentigia che queste linee non portavano, durante 99 anni. È evidente, in quella vece, che questa garenzia torni piuttosto a vantaggio che a danno, e che quegli interessi non son persi, perchè, nella condizione attuale, in quei 44 anni avvenire non si potrebbero riscuotere se non soggettandosi a un gravissimo danno oggi.

In effetti, questo privilegio come sta ora, lo Stato non potrebbe continuarlo in favor suo per allora, se non a un patto solo, che da Salerno in là non facesse strada. Difatti, volere che due società diverse e di diversissima importanza esercitino, l'una sino a Salerno, e l'altra da Salerno a Napoli, sarebbe impossibile; s'incaglierebbero a vicenda. Ponete che lo Stato continuasse da Salerno in là, a suo conto, si troverebbe nella stessa necessità di riscattare la strada, in cui si trova oggi di lasciarla vendere. Ora non ha, in virtù della convenzione Bayard, facoltà di riscatto.

Ma poniamo che convenisse girare la strada per Sanseverino o fosse possibile di costruirne una nuova tra le due, sia per un intervallo, sia per tutto il tratto. Lo Stato, permettendolo, commetterebbe cosa non equa; giacchè, come la strada di Nocera non ha speranza di ricattarsi che nell'essere proseguita al di là di Salerno, quando di Salerno si dovesse poter venire in Napoli per altra via, i proprietari di quella di Nocera scapiterebbero senza lor colpa. E questo scapito che oggi cadrebbe sopra di essi, tra i 44 anni cadrebbe sullo Stato; giacchè qual frutto ritrarrebbe esso da un tronco che non potrebbe più servire se non a quelli che andassero a diporto alla Cava e a Vietri, e al quale non solo non sarebbero migliorate le condizioni da ciò che ora sono, ma peggiorate, giacchè uomini e merci che ora vanno per di là a Salerno e più in là, piglierebbero altra via?

Quando adunque si studii in concreto la posizione delle linee attorno a Napoli, e' si vede che nell'approvare la vendita della strada da Napoli a Castellamare, lo Stato non incorre in nessun danno effettivo, e quando v'incorresse, il danno sarebbe inevitabile.

Deve essere però inteso bene che la garenzia dello Stato non cade se non sul capitale reale speso nella costruzione della strada dalla società Bayard, e che il contratto non s'in-

tende approvato, se non nel caso e quando i concessionari dichiarino d'essersi potuti costituire in società anonima, e così, ogni facoltà di sciogliersi dalla presente convinzione sia in loro perentia.

La Commissione, approvando il tracciato generale (1), del quale si è insino ad ora discorso, non ha però potuto non farsi una dimanda, ed è: basteranno queste linee alle popolazioni delle provincie meridionali d'Italia? Saranno tutto quello che hanno diritto a chiedere? E quando non siano tutto, come, di certo, non sono, la concessione attuale sarà ella un impedimento od un aiuto ad ottenere il resto?

Sopra questi due punti, certo, rilevantissimi, la Commissione ha pur dovuto darsi una risposta non del tutto soddisfacente.

In effetti, se prendete a considerare la linea adriatica, essa ha piuttosto il carattere di linea congiungente centri di esportazione od importazione; giacchè si migliorano di poco o di molto con essa i trasporti e le comunicazioni da questi ai centri interni di produzione, o tra questi centri produttivi dall'uno all'altro.

Ora è chiaro, che se queste ultime linee non ci sono, le linee della natura dell'adriatica serviranno piuttosto al commercio internazionale, che non all'interno; aumenteranno piuttosto il commercio di transito, che non quello che si nutre sui prodotti stessi del paese, i quali si mandino altrove a consumare, o sui prodotti esterni che si ricevano nell'interno del paese per esservi consumati.

Quanto alle due linee trasversali, certo, suppliscono in parte a questo secondo ufficio, e traversano contrade popolate e feconde. Quando si considerino congiunte colla linea di Ceprano a Napoli, non si può dire che non servano a unire insieme dei centri di produzione rilevantissimi, come è tutta Terra di Lavoro, per esempio, la provincia Chietina e la Capitanata piana. Ma se per la prima si può dire che la linea di Ceprano, la quale la taglia per il lungo, le lasci poco a desiderare, non si può dire il medesimo delle altre due. Se non che resta ancora in peggior condizione di che l'Abruzzo Ulteriore 1°, il cui capoluogo Teramo resta troppo discosto così dalla linea adriatica come dalla traversa di Pescara. (L'Abruzzo Ulteriore 2° non nominiamo, giacchè può sicuramente sperare che la strada ferrata non tarderà troppo a spiccarsi da Popoli per Rieti, che è una delle vie di Roma, e così a passare attraverso Aquila.) E vi hanno altre parti

(1) In quanto ai tracciati particolari, che, di certo, non possono cadere in discussione a proposito di una linea indicata così sommariamente, basti dire che, di certo, bisognerà che la strada ferrata tocchi quanti più centri di produzione e di popolazione è possibile, senza scapitare in brevità e nei suoi caratteri essenziali. Questa considerazione sarà soprattutto bene di tenere innanzi nei tracciati da Termoli a Foggia, da Foggia a Barletta, da Brindisi per Lecce ad Otranto, e da Bari a Taranto.

(67-A)

del paese circoscritte dalla rete ora concessa, le quali sono ajutate ancor meno: il Molise e la parte alta di Capitanata, di cui è centro Lucera. Il Molise, in effetti, non è attraversato dalla strada ferrata che sull'estremo suo lembo adriatico, di dove Campobasso, capoluogo e mercato, resta discosto circa 60 chilometri. Quanto all'alta Capitanata, rimane affatto segregata fuori, non potendo raggiungere le strade ferrate che a Sansevero o a Foggia. Di Avellino e di Benevento qui non discorriamo perchè davvero non potrebbero essere per più breve tragitto ravvicinate a Foggia, se non mediante un terzo varco dell'Apennino; la qual cosa è fuori della questione attuale, che si restringe a considerare quali strade secondarie, d'importanza però massima, in quanto allo sviluppo economico di quelle provincie, si sarebbe potuto desiderare ed ottenere che colle linee primarie fossero congiunte nella presente concessione.

Se ora si passa più giù, si sentirà certo rincrescimento che Cerignola non sia rappiccata alla ferrovia adriatica per un tronco, giacchè Cerignola è il mercato di grani teneri più copioso ed affollato delle Puglie. Di quelli che seguono, come Gravina, Altamura, Matera, non si parla, perchè essi debbono aspettare la lor salvezza dalla continuazione della linea centrale da Capua a Taranto. In quella vece, la traversa da Brindisi a Taranto, che serve a congiungere i due porti più rilevanti nell'avvenire dell'Italia meridionale e tramezza Francavilla, una delle più popolose, ricche ed industriose città delle Puglie, sarebbe appartenuta alla linea che ha per altra parte a metter capo a Brindisi e a Taranto.

La Commissione non avrebbe di certo preteso che di tutte queste linee fosse definita la costruzione sin d'ora e prescritta alla compagnia stessa. Intendeva che l'aggiunzione di linee secondarie, le quali sogliono e debbono essere meno proficue, avrebbe reso più difficile di ritrovare il capitale per le primarie, perchè ci sarebbero bisognate maggiori somme, e a queste maggiori somme si sarebbero promesso meno larghi profitti. Ma pure credeva che di queste linee alcune si avessero a prescegliere sin d'ora, e pattuire colla compagnia che in un dato tempo e quando gli utili della linea primaria fossero giunti, poniamo, al 7, o all'8 per cento, si fossero dovute costruire da essa. Le linee, le quali la Commissione particolarmente avrebbe raccomandate, eran quelle di Teramo a Giulia (25 chilometri), di Lanciano alla costa (7 chilometri), di Campobasso a Termoli (60 chilometri), di Lucera, capoluogo giudiziario e centro di commercio della parte montuosa di Capitanata, a Foggia (22 chilometri), capoluogo amministrativo della provincia, lasciando a miglior tempo e all'occasione che la linea centrale si costruisca, i tronchi da Benevento e Campobasso, da Sansevero a Bovino e da Bovino a Foggia.

Ma due tronchi stavano soprattutto a cuore alla Commissione; giacchè, dalla mancanza di cotesti, non solo non veniva un beneficio che si poteva desiderare, ma sarebbe venuto un danno, che si doveva cansare. I due tronchi, dei quali

intendiamo discorrere, son quelli di Foggia a Manfredonia e di Gallipoli sull'Adriatico.

Gallipoli, città colta, ricca e fertile, che siede sull'Ionio, mare pescoso, a mezza costa del braccio sinistro del golfo in fondo al quale sta Taranto, è il più rinomato mercato di olii dell'Italia meridionale. La sua ricevitoria è, nel giro delle coste napoletane dell'Adriatico e del Ionio, inclusa quella di Bari, la ricevitoria dalla quale viene maggior introito nell'erario (1); e questi introiti derivano pressochè tutti dal commercio d'estrazione degli olii, che è pure uno dei più fruttuosi e copiosi che in quelle provincie si faccia. Un tronco di strada ferrata che la congiungesse a Lecce, lungo di soli 40 chilometri, migliorerebbe molto le condizioni di questo commercio e aumenterebbe il rigoglio dei paesi circonvicini. E non può stare, che quando a Taranto e ad Otranto si possa andare con istrada ferrata ed a Gallipoli no, le condizioni di questa non peggiorino da quelle che oggi sono.

Il medesimo, anzi peggiore, è il caso di Manfredonia; giacchè la strada che s'interna a Foggia, e poi da Foggia ritorna sopra la marina a Barletta, non lascia altro porto adriatico privo di sè che sola Manfredonia. Dove, se il porto, per l'incuria del Governo anteriore, è in cattiva condizione, ci ha pure naturalmente una rada, la migliore di tutta la riva adriatica, nella quale i legni, appena minacci tempesta, sogliono riparare; giacchè difesa com'è, dalla vetta del Gargano da' venti del settentrione, non è resa insicura da quelli che soffiano dal greco al mezzogiorno, a' quali pure è aperta; poichè, per violenti che siano, la costa dalla quale sogliono nel corso della notte spirare venti più miti, non gli riceve; nè il mare ne diventa grosso, come quello che si frange ne' bassi fondi e arriva quasi morto alla spiaggia. Questa natura della sua rada rende Manfredonia utilissima anche ad una flotta, e per poco che, con qualche opera d'arte, fosse agevolato l'approdo, che per la lunghezza della riva ora non è possibile che ai piccoli legni, il pregio ed il servizio della rada si accrescerebbe di molto. Oltre di ciò, Manfredonia a' piedi del Gargano, piccola, ma antica e gloriosa città, è un centro di commercio attivissimo; il quale, rispetto all'importazione, quantunque non rievantissimo, non è minore che a quello del porto di Bari, e rispetto all'estrazione, non cede che a Bari, a Gallipoli e a Barletta. E ciò è naturale: tutto il Gargano, distretto feracissimo d'olivi, d'agrumi, di vino nelle piccole e frequenti valli, ricchissimo di legnami eccellenti e di marmi preziosi ne' boschi e nei monti, come tutta l'alta Puglia, dove i grani duri si producono, esportano per Manfredonia, la quale è il più rinomato caricatoio di

(67-A)

(1)		1855	1856	1857	1858	1859	1860
Bari	D.	527,225 84	256,063 71	160,480 55	239,940 50	174,685 53	123,725 54
Gallipoli	»	540,478 15	124,806 73	242,524 99	210,520 78	175,097 06	268,291 02
Nei cinque anni: Bari D. 1,262,121 07 — Gallipoli D. 1,559,818 68.							

(67-A)

questa qualità di grani nell'Adriatico. Ora, quando da Foggia a Manfredonia non ci sia un tronco di strada ferrata, il commercio dell'alta Puglia per Foggia, e quello del Gargano per San Severo, dovrà pure, allungando strada ed aumentando spesa, accumularsi tutto a Barletta. Che è tanto più doloroso, in quanto che Manfredonia non andrebbe depressa, ma in quella vece risollezata coll'unirla a Foggia e a Cerignola, salvare le fertili pianure che la circondano, dalle inondazioni del Cervaro e della Candellara, e bonificare i terreni, al mezzodi e al settentrione di essa: cosicchè, mediante il commercio che vi confluirebbe, venisse accresciuta la vita civile del Gargano, che oggi sta come segregato dal regno, privo di strade, e sciolto d'ogni consorzio, perciò chiuso alle Parti della civiltà, e non aperto che a' soprusi dei briganti ricoverati nei recessi delle sue valli, nel fitto dei suoi boschi e sulle cime delle sue montagne.

Stante le ragioni sopraccennate, una minorità nella Commissione è rimasta nel parere che i due tronchi da Foggia a Manfredonia, e da Lecce a Gallipoli, i concessionari si avessero sin da ora obbligare a costruirli, dopo compiuto di costruire le linee indicate nella convenzione.

Ma la maggioranza si è raccolta in un parere contrario. Riconoscendo pure l'importanza dei due tronchi per ragioni locali d'interesse e di giustizia, non ha però creduto che si dovesse rischiare di compromettere la convenzione stessa, nella quale continuava a credere, che fosse il solo mezzo di corredare prontamente e con minore aggravio le provincie meridionali d'una rete ben concepita, per quanto non sufficiente, di strade ferrate. Nè voleva che la sorte di cotesti due tronchi fosse distaccata da quella delle altre linee di secondo ordine, perchè non diminuisse il valor complessivo delle considerazioni che debbono indurre il Governo a pensare sin d'ora alla soluzione delle quistioni che le concernono.

E non sono di lieve momento, anzi le maggiori forse che in simile materia si possano dibattere. Quando non si possa o non si deva aspettare, che come ha luogo in Inghilterra, l'abbondanza dei capitali faccia contentare d'un interesse modico che il rigoglio della vita industriale del paese per sè solo promette, è difficile di trovar modo per cui, senza gravissimi oneri per lo Stato, le strade di secondo ordine si costruiscano; giacchè, oggi che la maggior parte delle strade ferrate di questa qualità ha mestrato di non poter tenere a' suoi proprietari le promesse che avevano fatte, non è sperabile che dei privati s'arrisichino a costruirle per ior conto. E questa difficoltà aumenta quando la linea primaria, in cui queste strade sbocchino, appartiene non allo Stato, ma a una società privata che ha bensì interesse che le strade secondarie aumentino il movimento suo proprio, ma non ne ha punto che esse prosperino quando una volta sian costrutte, giacchè spera che la rovina dei proprietari gli obblighi a venderle.

In quella vece, quando la linea primaria è dello Stato, questo, che giudica colla vista larga dell'interesse pubblico, e non colla misera stregua dell'interesse privato, può trovare tornaconto a comperare le strade secondarie, senza soverchia perdita di chi ha di certo cagionato un beneficio comune con un danno proprio, giacchè, avendo esso già un'amministrazione sua, potrà esercitarle a minor prezzo che le compagnie non potrebbero.

In Francia, Luigi Napoleone è riuscito ad accollare alle compagnie grandi le strade di minor profitto e di secondaria importanza, agevolando le loro fusioni, aiutando il loro credito, migliorando le loro combinazioni finanziarie e prolungando le loro concessioni. Pure non bastò; e dopo alcuni anni, nel '59, dovette distinguere la nuova rete dalla vecchia; e per quella accordare una particolare garanzia d'interesse, e stipulare che si contasse ad aumento del suo reddito una parte del beneficio di questa. Ma, per linee di minore importanza, cotesto stesso non è bastato; e perchè la Francia le avesse pure, è bisognato che il Governo si risolvesse ad assumerne la costruzione ne' termini della legge del 1842, come ne fa prova la proposta presentata il 5 giugno al Corpo legislativo.

La maggioranza, adunque, della commissione non volle risolvere che i concessionari s'avessero sin d'ora ad obbligare a costrurre nessuno di questi tronchi di secondo o terzo ordine; perchè credette che quegli non avrebbero accettato questo nuovo onere, e si sarebbe resa più difficile la costituzione della società anonima. In effetto, quest'onere si sarebbe risoluto per i concessionari nell'obbligo di avere a trovare maggior capitale, promettendogli minor frutto.

Non vide, adunque, che due partiti la maggioranza della Commissione per salvare cotesti interessi avvenire; dei quali l'uno fu di avere dal Governo promessa, che avrebbe rivolto a provvedere all'urgente bisogno dei principali centri di produzione di quelle provincie le sue maggiori cure, e l'altro di prendere coi concessionari qualche accordo, per cui, quando il Governo o i privati si soggettassero a costrurre essi coteste strade, l'esercizio ne fosse reso, non solo possibile, ma più conveniente.

Voi vorrete accogliere, speriamo, questa raccomandazione, e ammettere che il Governo prenda l'impegno che lo preghiamo di prendere, e, d'altra parte, accettare quelle condizioni che proponiamo, perchè i concessionari, a richiesta del Governo stesso, si assumano l'esercizio di strade costrutte da altri.

Diremo poche parole per mostrarvi la convenienza dei due partiti.

La maggior parte delle strade ferrate di secondo o terzo ordine, nelle antiche provincie di terraferma, che ne sono a quest'ora così riccamente, se però non ancora bastevolmente provviste, sono state costrutte, gli è vero, senza nessun onere

(67-A)

dell'erario e a tutta spesa dei privati e con sussidii dei comuni. Ma pur troppo, cotesto è stato fatto in tempi, nei quali non s'era ancor visto a prova, che le strade ferrate, se tutte tengono al pubblico tutte le promesse di beneficio che, a lor nome, gli si eran fatte, non tutte, però, sono del pari benefiche sempre a quelli che vi hanno un interesse particolare, per averci speso del lor denaro a costruirle. Tutti oggi sanno pur troppo, che mentre la linea di Genova ha dato nell'anno scorso L. 48,127 30 di prodotto chilometrico lordo, quella del Ticino 31,623 20, quella di Stradella 22,774 95, le linee di secondo ordine han mostrato i seguenti risultati :

Voltri	17,936 25
Cuneo	17,417 15
Pinerolo	15,530 15
Valenza	12,041 »
Biella	8,041 10
Ivrea	7,943 05
Vigevano	7,555 55
Acqui	7,533 20
Bra	6,555 »

Che vuol dire, alcune di queste strade forniscono un interesse di cui non è possibile che nessuno, oggi, si contenti per sé, altre coprono appena le spese dell'esercizio, ed altre alla fine ci rimettono. Questa è, e dev'essere la condizione comune delle cose anche altrove; ma ciò non fa, che per le popolazioni e per lo Stato l'utilità delle strade ferrate diminuisca.

E ci ha di più; queste strade furon costrutte in un paese nel quale il Governo stesso aveva data grandissima spinta ad ogni specie di attività industriale e manifatturiera, e molti capitali s'eran potuti accumulare. In quella vece, le provincie meridionali si trovano in una condizione affatto diversa. Ivi bisogna, che il Governo stesso insista ed ecciti le forze economiche indigene, non avendo, che nel suscitarse, speranza di poterne ricavare i frutti che n'aspetta, ne spera e legittimamente pretende per l'erario pubblico.

Che a ciò coteste strade ferrate conferiscano, nessuno dubita; che le provincie napoletane non soverchino, avendole, la proporzione delle altre provincie, risulta dalle poche parole che abbiamo detto a principio, e dal quadro seguente :

(67-A)

SPECCHIO DELLE FERROVIE ITALIANE.

PROVINCIE DEL REGNO D'ITALIA	SUPERFICIE chilom. quad.	POPOLAZIONE		Strade ferrate costruite in costruzione e concesse chilometri	N° DEI CHILOMETRI	
		assoluta	per chilometri quadrati		per ogni 100000 abitanti	per milia- metro quad.
Provincie sarde di Terraferma	55,887	5,514,096	104	1250	55,00	5,62
» dell'isola di Sardegna	24,280	575,118	24	498	16,45	2,54
» lombarde	21,549	5,027,048	142	494	25,22	2,22
» dell'Emilia	22,250	2,127,105	96	895	49,50	4,00
» di Toscana	22,220	1,815,245	82	620	29,58	1,97
» delle Marche	9,990	902,970	90	238	5,51	0,50
» di Roma ed Umbria	21,295	1,207,116	57	»	»	»
» napoletane	79,255	7,187,488	91	»	»	»
» di Sicilia	27,558	2,251,020	82	»	»	»
Regno d'Italia	261,787	22,585,168	86	5965	1755	181

(LUBVINGER, Dell'ordinamento delle ferrovie in Italia).

(67-A)

Che se a questo quadro si osservasse, che le valli del Ticino e del Po sono capaci d'una maggiore e più grossa rete di strade ferrate, che non le provincie meridionali, a valli, per lo più, strette, e intersecate di monti, si risponderebbe, che la somma delle strade costrutte o in costruzione o progettate, non è per nessuno dei paesi d'Italia chiusa e finita; giacchè nè il Piemonte, nè la Toscana, nè la Lombardia hanno già tutto quello che, in comparazione degli altri paesi civili di Europa, possono e debbono avere.

Ad ogni modo, sino a che le condizioni dell'erario e del credito non permettano allo Stato di compiere in questa parte il voto delle popolazioni, il Governo, di certo, procurerà che il beneficio sia esteso alle provincie che per ora ne restano prive, collo svilupparvi le comunicazioni ordinarie, coordinandole alle strade ferrate che ora può, sole, costruire. E quali queste debbano e possano principalmente essere, la Commissione non entra qui a dire, giacchè sarebbe campo larghissimo, che non si potrebbe percorrere in parte, e diverso da quello nel quale ora essa si deve restringere.

L'altro partito che la Commissione ha preso per migliorare in questa parte l'avvenire di quelle contrade, consiste nel diminuire sin d'ora il costo delle strade ferrate che vi si costruissero, e aumentarne la probabilità dei proventi. Al qual fine non si poteva riuscire, se non ottenendo dai concessionari attuali delle linee primarie, che volessero sin d'ora assumersi l'obbligo di fornire, a un prezzo determinato nella convenzione stessa, il materiale mobile; con che la spesa di costruzione a chilometro diminuisce per lo meno d'un 20,000 franchi, e di addossarsene l'esercizio, con che diminuisce la paura della perdita, giacchè la spesa dell'esercizio non aumenta in ragione della lunghezza della linea, anzi, tanto è rispettivamente maggiore quanto la linea è meno lunga, meno frequentata e più costosa, per ragion di ripidezza, a costruire. Cosichè, fissando sin d'ora un compenso dell'esercizio, che i concessionari delle linee primarie si sarebbero assunto, si avrebbe avuto il vantaggio di agevolare non solo la costruzione delle strade secondarie, ma di promuoverla; e di promuoverla tanto più, quanto le altre ragioni di condizione di sito e di commercio, per se sole, vi avrebbero potuto indurre meno. Ora, è evidente in effetti, che quest'incoraggiamento tanto più bisogna, quante più sono le ragioni che spaurino; e, in ciascun caso, sviino i capitali.

Le proposte che noi facciamo su di ciò, le vedrete registrate nel capoverso che noi surrogiamo al terzo dell'articolo 24 del capitolato a quello del Ministero. Noi crediamo che queste proposte stabiliscano dei termini favorevoli per noi, ed accettabili per la compagnia.

Ecco, in effetti, al quanto per % la compagnia esercite-

rebbe, nelle diverse ragioni di prodotto lordo, che si potrebbero presentare :

(67- A)

Introtto lordo chilometrico.

7,500 fr. da prelevare sopra i primi 10,000 fr. di rendita lorda e ad ogni modo garantiti, al di là dei 10,000 fr. $\frac{1}{3}$ fino a 30,000 fr., e partendo da questi $\frac{1}{4}$.

	PER LA SOCIETA	PER CENTO
fino a 10,000	7,500	75 %
» 11,000	7,833	»
» 12,000	8,166	68 %
» 13,000	8,500	»
» 14,000	8,833	63 %
» 15,000	9,166	»
» 16,000	9,500	59 % 4
» 18,000	10,166	»
» 20,000	10,833	54 % 2
» 25,000	12,500	50 %
» 30,000	14,166	47 % 2

E quando si voglia sottrarre dai percenti dei prodotti lordi da percepirsi dalla Società, ciò che ne va difalcato, in compenso d'interessi al 5 % del valore del suo materiale mobile (20,000 franchi per chilometro in media), e per l'ammortamento di esso, entro 24 anni, al 2 %, in tutto 1,400 franchi al chilometro: si troverebbero risultare le seguenti proporzioni fra le rendite lorde delle diramazioni e le indennità della Società.

RENDITA LORDA	PER CENTO
10,000	61 %
12,000	56 % 3
14,000	53 %
16,000	50 % 6
20,000	47 % 1
25,000	44 % 4
30,000	42 % 5

Ora, queste proporzioni non si troveranno se non eque, e il fissarle sin d'ora non si crederà che benefico, quando alle dette cifre si paragonino quelle che indicano il ritratto e la spesa delle linee di Ivrea, di Biella, di Casale, esercitate, con varie condizioni, dalla società Vittorio Emanuele, ne' cui tronchi principali queste diramazioni s'immettono; o di quelle di Vigevano, di Voltri, d'Acqui, esercitate, per le stesse convenienze e ragioni, dallo Stato; facendo osservare che queste seconde cifre si hanno a comparare con quelle da cui è sottratto il capitale di compera e d'ammortamento del materiale mobile; giacchè, nei rendiconti dello Stato, l'ammortamento non è calcolato nelle spese, e il capitale di compera è calcolato, non nell'esercizio, ma nella costruzione stessa della strada.

(67-A)

Esercizio 1859-1860*Linea di Biella, chil. 50.*

Prodotti.....	236,666	»
Spese.....	229,613	»
	<u>7,053</u>	»

Spese di esercizio 97 14 per %
 Prodotto chilometrico 7 705 20.

Linea di Casale, chil. 40.

Prodotti.....	325,568	»
Spese.....	400,063	»
	<u>74,494</u>	»

Spese di esercizio 122 85 per %
 Prodotto chilometrico 11,918 59.

Linea di Ivrea, chil. 53.

Prodotti.....	432,699	»
Spese.....	244,437	»
	<u>111,738</u>	»

Spese di esercizio 184 15 per %
 Prodotto chilometrico 12 041 12.

Esercizio 1857-1858*Linea di Voltri, chil. 13.*

Spese di esercizio.....	138,422	84
Metà del prodotto brutto.....	133,734	42
	<u>4,688</u>	42

Spese di esercizio. Per % 51 73.
 Prodotto chilometrico 17, 856.

Linea di Vigevano, chil. 13.

Spese di esercizio.....	84,812	97
Metà del prodotto brutto.....	61,584	50
	<u>23,428</u>	47

Spese di esercizio. Per % 69 08.
 Prodotto chilometrico 9,443 77.

Linea di Acqui, chil. 34.

Spese di esercizio.....	167,209	06
Metà del prodotto brutto.....	117,027	50
	<u>50,182</u>	56

Spese di esercizio. Per % 71 44.
 Prodotto chilometrico 6,904 25.

La Commissione non crede di dovere entrare in maggiori particolari, nè che più ne bisognino a provare praticamente la convenienza della proposta. Quello che si è detto, basta a mostrare come, mediante i termini che noi proponiamo, non si fanno all'amministrazione proposte alle quali nessuna compagnia oggi consentirebbe, e d'altra parte, si mette il Governo o i privati che costruissero diramazioni nelle provincie meridionali, in migliori condizioni di quelle in cui si son trovate le linee secondarie del Piemonte.

Queste conclusioni vi son presentate coll'unanime voto dei vostri commissarii, da uno infuori che non è stato in grado di intervenire che alle prime tornate della Commissione; non ci resta altro a soggiungere. Terminiamo, adunque, coll'esprimere la speranza che la deliberazione di questa legge debba dare a quelle provincie una splendida prova di quanto affetto s'ha per esse in ogni parte d'Italia, affetto del quale se dubitassero, proverebbero solamente che il dubbio deve pur essere per un pezzo il retaggio di chi, lungamente soffrendo, ha lungamente sospettato il male. Assuefatte a un Governo a cui si poteva assegnare per motto *prometter lungo coll'attendere corto*, intenderanno visibilmente la mutazione quando alle pronte promesse vedranno seguire così pronto l'effetto. Ed informazioni autorevoli ci assicurano, che i lavori non aspettano che il vostro voto per principiare. Sono i lavori, dai quali molta parte del popolo s'aspetta il pane oggi, quelle provincie una lunga prosperità nell'avvenire, e l'Italia tutta l'ultimo suggello dell'unità sua.

BONGHII relatore.

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È approvata la convenzione in data 12 maggio 1861, ed annessovi capitolato, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il signor cavaliere Paolino Talabot, anche qual rappresentante i signori Duca di Galliera, Edoardo Blount, don José di Salamanca, Tommaso Brassey, Basilio Parent, Gustavo De-la-Hante, U. B. Buddicom, ed Antonio Chatelus, per la costruzione delle strade ferrate da Napoli al mare Adriatico.

+ Per il capo, intesi i concessionari rinunciano alla concessione, a' termini dell'art. 19. della Convenzione del 12. Maggio 1861.

Art. 2. A.

Sarà provveduto con appositi stanziamenti sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi, per l'adempimento del disposto dell'articolo 8° della convenzione predetta.

Approvato nella Camera del 11. Maggio 1861.

Rollati

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

È approvata la convenzione in data 12 maggio 1861, ed annessovi capitolato, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il signor cavaliere Paolino Talabot, anche qual rappresentante i signori duca di Galliera, Edoardo Blount, don José di Salamanca, Tommaso Brassey, Basilio Parent, Gustavo De-la-Hante, U. B. Buddicom, ed Antonio Chatelus, per la costruzione delle strade ferrate da Napoli al mare Adriatico, colle modificazioni aggiunte all'esemplare unito alla presente legge.

Art. 2.

+ In qualunque tempo i concessionari usino della facoltà lasciata loro nell'alinea terzo dell'articolo 18 della convenzione, il Governo resta autorizzato sin d'ora a continuare i lavori sino alla somma di 50 milioni.

Art. 3.

~~Identico al qui con-~~ + Il concessionario Giovanni per il termine di sei mesi sottopone all'approvazione del Ministero un progetto di Statuto per la società da costituirsi a' termini dell'art. 19. della detta Convenzione.

Per questo statuto saranno stabilite le norme necessarie a garantire la esatta osservanza delle disposizioni contenute nell'art. 14. della Convenzione, e a regolare l'emissione delle obbligazioni in rapporto col capitale effettivamente versato in azioni.

Convenzione per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate da Napoli al mare Adriatico.

Fra il ministro dei lavori pubblici e il ministro delle finanze, contraenti a nome dello Stato, e sotto riserva dell'approvazione del Parlamento nazionale, da una parte;

Il signor Paolino Talabot, contraente a nome proprio ed in qualità di procuratore dei signori duca di Galliera, Edoardo Blount, don José di Salamanca, Tommaso Brassey, Basilio Parent, Gustavo De-la-Hante, U. B. Buddicom ed Antonio Chatelus, concessionari a titolo provvisorio ed in forza di una convenzione conclusa col Governo napoletano, in data 24 agosto 1860, di varie linee di strade ferrate sul territorio napoletano, d'altra parte,

Venne concertato e stipulato quanto segue:

ART. 1.

È accordata ai sovra nominati signori la concessione delle seguenti linee di strade ferrate:

1° Una linea lungo il litorale Adriatico, da Ancona ad Otranto, per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione per Taranto;

2° Una linea da Foggia a Napoli, per Ascoli, Eboli e Salerno;

3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Cesano, Solmona e Popoli.

ART. 2.

È approvato il contratto in data di Parigi 2 maggio 1861, stipulato fra i signori concessionari sopraccennati e la società delle strade di ferro da Napoli a Castellamare e da Salerno per Nocera.

Queste linee s'intenderanno conseguentemente comprese nella presente concessione.

ART. 5.

La durata della concessione è stabilita in 99 anni, partendo dal 1° gennaio 1868.

~~Come contro sino all'articolo 4.~~

ART. 4.

Lo Stato garantisce alla Società per tutta la durata della concessione, tanto il pagamento dell'interesse annuo del 6 per cento, quanto l'ammortizzazione calcolata in base allo stesso interesse circa 2 per cento dell'intero capitale sborsato per l'acquisto e per la costruzione della rete di strade ferrate contemplata all'art. 1 della presente convenzione.

ART. 5.

I termini per il compimento delle varie linee sono stabiliti come segue:

- 1° Per le sezioni dal Tronto fino presso ad Ascoli, e da Napoli ad Eboli, 1° gennaio 1865;
- 2° Per la sezione da Eboli ad Ascoli, 1° luglio 1864, ad eccezione della galleria di Conza, la quale sarà ultimata il 1° gennaio 1865;
- 3° Per il prolungamento della linea sino ad Otranto:
- Da Foggia a Barletta, 1° gennaio 1864;
 - Da Barletta a Bari, 1° luglio 1864;
 - Da Bari a Brindisi, 1° gennaio 1865;
 - Da Brindisi ad Otranto, 1° luglio 1865;
 - La diramazione per Taranto, 1° gennaio 1866;
- 4° Per la diramazione da Ceprano a Pescara, cinque anni, a partire dalla data della legge approvativa della presente convenzione.

I un numero di chilometri corrispondente all'insieme lunghezza della linea da Ceprano a Pescara, e

ART. 6.

Nel caso in cui circostanze di forza maggiore, delle quali è al Governo riservato di apprezzare l'importanza, rendessero impossibile l'ultimazione dei ponti sul Trigno, sul Sangro, sul Salino e sul Vomano all'epoca stabilita nell'articolo precedente, la Compagnia sarà tenuta di organizzare uno speciale servizio per ciascuno dei suddetti ponti non ultimati, in modo da assicurarne la comunicazione tra le due sponde, ed il transito dei viaggiatori portati dai convogli.

La Compagnia dovrà altresì organizzare appositi servizi di celere trasporto per i viaggiatori attraverso l'Appennino, durante tutto il tempo a decorrere tra l'apertura delle sezioni da Ancona a Foggia e da Salerno ad Eboli e l'ultimazione della galleria di Conza.

ART. 7.

Il Governo si riserva la costruzione della sezione da Ancona alla stazione di San Benedetto del Tronto.

Questa sezione sarà eseguita sotto l'osservanza delle norme

ART. 4.

Lo Stato garantisce alla Società per tutta la durata della concessione, tanto il pagamento dell'interesse annuo del 6 per cento, quanto l'ammortizzazione calcolata in base di 99 anni dell'intero capitale sborsato per l'acquisto e per la costruzione ed arredamento della rete di strade ferrate, contemplata all'articolo 1 della presente convenzione.

ART. 5.

I termini, ecc., come contro.

1° Per le sezioni dal Tronto fino a Monterotondo e da Napoli ad Oliveto. Come contro sino al capoverso 4°.

- 2° Per le sezioni da Candela a Calitri e da Eboli a Lariano, nel corso dell'anno 1865;
- 3° Per la sezione da Calitri a Lariano, il 1° gennaio 1865;

4° Per la diramazione da Ceprano a Pescara, cinque anni a partire dalla data della legge approvativa della presente convenzione.

Quando dagli studi di questa diramazione risulti che sia di più facile e pronta costruzione della linea di Pescara ad Eboli, il Governo avrà facoltà di concertarsi coi Concessionarii per chè quella diramazione, salvo il tratto da' pressi di Popoli a Colle Armeno, sia costruita in diciotto mesi, restando però la Compagnia obbligata a costruire sull'altra linea nello stesso termine chilometri 174, e a compire la linea di Conza nel termine di cinque anni.

ART. 6.

Nel caso in cui circostanze di forza maggiore, delle quali è al Governo riservato di apprezzare l'importanza, rendessero impossibile l'ultimazione dei ponti sul Trigno, sul Sangro, sul Salino e sul Vomano all'epoca stabilita nell'articolo precedente, la Compagnia sarà tenuta di organizzare un speciale servizio per ciascuno dei suddetti ponti non ultimati, in modo da assicurarne la comunicazione tra le due sponde, possibilmente mediante ponti di legno, ed il transito dei viaggiatori portati dai convogli.

La Compagnia dovrà altresì organizzare appositi servizi di celere trasporto per i viaggiatori attraverso l'Appennino, durante tutto il tempo a decorrere tra l'apertura delle sezioni ~~da Ancona a Foggia e da Salerno ad Eboli~~ e l'ultimazione della galleria di Conza.

ART. 7.

Il Governo si riserva la costruzione della sezione da Ancona alla stazione di S. Benedetto del Tronto.

Questa sezione sarà eseguita sotto l'osservanza delle norme

I un numero di chilometri corrispondente all'insieme lunghezza della linea da Ceprano a Pescara, e

del capitolato qui annesso. Essa sarà ultimata il 1° gennaio 1863, in modo da poterne aprire l'esercizio, e tosto compiuta in ogni sua parte verrà consegnata definitivamente alla Società.

del capitolato qui annesso, con dichiarazione che la pendenza della linea attraverso alla montagna sovrastante ad Ancona, potrà essere portata fino al 15 per mille, sino a che il Governo non costruisca, intorno ad Ancona, una nuova linea di congiunzione fra le strade ferrate Bologna-Ancona, Roma-Ancona, Ancona-Napoli, nella quale la pendenza non potrà oltrepassare il 10 per mille.

* Questa consegna avrà luogo quand'anche al 1° gennaio 1863 non fosse compiuto il primo tratto attraverso la montagna sovrastante ad Ancona, nel qual caso la Società s'impegna ad assumerne l'esercizio, provvedendo al servizio del tratto suddetto fin che duri la interruzione.

La sezione da Ancona a San Benedetto del Tronto sarà ultimata il 1° gennaio 1865, in modo da poterne aprire l'esercizio, e tosto compiuta in ogni sua parte verrà consegnata definitivamente alla Società.

* ~~Questa consegna avrà luogo, ecc., come contro sino all'articolo 18.~~

ART. 8.

Per viemeglio assicurare l'esecuzione delle linee entro le epoche stabilite dall'art. 5, lo Stato somministrerà alla Società, a titolo di sovvenzione temporaria, la somma totale di 50 milioni di franchi, suddivisa in rate trimestrali da 5 milioni ciascuna, e ciò sotto la riserva che la spesa totale fatta dalla Società coi proprii fondi dovrà costantemente eccedere il doppio della sovvenzione somministrata dallo Stato.

Espresso condizionale che, valutati i lavori e assegnate le spese dalla società erogate, a termini dell'ultimo articolo dell'art. 5° della presente convenzione, debba l'ammontare eccedere il doppio della sovvenzione anzidetta.

ART. 9.

La Società rimborserà, cogli interessi nella ragione del sei per cento, tanto le spese che il Governo incontrerà per l'esecuzione della sezione da Ancona alla stazione di San Benedetto del Tronto, di cui all'articolo 7, quanto la sovvenzione temporaria stipulata all'art. 8, e ciò in cinque rate uguali e semestrali, a partire dal 1° luglio 1863. Gli interessi sulle sovvenzioni decorreranno dalle date dei rateati pagamenti, e quelli sulla spesa della linea da Ancona a San Benedetto dalla data dell'incominciamento dell'esercizio su questo intero tronco.

ART. 10.

Per poter soddisfare all'obbligo assunto ~~all'art. 5, per quanto riguarda le linee dal Tronto ad Ascoli, e da Eboli a Salerno,~~ dovendo la Società incontrare notevoli sacrifici, si stabilisce che aprendosi la strada all'epoca preindicata, il Governosborserà alla Società un premio di tre milioni di franchi. * Laddove, se le sezioni anzidette non venissero aperte al pubblico transito se non dopo scaduta l'epoca retrostabilita, sarà imposta alla Società la multa di un milione di franchi per ogni mese di ritardo, per il solo fatto della scadenza del termine senza bisogno di costituzione in mora.

Coll' articolo 1° dell' art. 5°,

La Società per evitare, se le sezioni anzidette non saranno aperte al pubblico transito alle epoche convenute, la perdita per la sola pendenza del terreno e per il bisogno di costruzione in corso, pagando allo Stato, a titolo di penale, la somma di un milione di lire per ciascun mese di ritardo, come conseguenza dei danni ed interessi nella forma medesima convenzionata con l'articolo liquidati.

ART. 11.

I concessionari sono tenuti a depositare, entro il termine di un mese, a partire dalla data dell'approvazione per legge della presente convenzione, una cauzione di tre milioni di franchi, in quale somma verranno compresi i 60,000 ducati prima d'ora depositati. Questa cauzione sarà restituita per terzi, quando i conces-

sionari giustificheranno di avere incontrato una spesa superiore a tre milioni almeno per ogni terzo da restituirsi.

ART. 12.

Sino alla scadenza del termine stabilito dall'articolo 15, il Governo non potrà accordare nè una sovvenzione, nè una garanzia d'interessi per l'esecuzione di qualsiasi altra strada di ferro, diretta da Napoli verso il mare Adriatico, salvo il caso che le condizioni in quell'articolo accordate fossero state rifiutate dai suddetti concessionari.

ART. 13.

Le strade di ferro, di cui all'articolo 1, saranno possedute ed esercite con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dall'annesso capitolato, dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859 (3754), in quanto il presente atto o l'annesso capitolato non vi derogano, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamenti.

È espressamente convenuto che la società non sarà assoggettata alla compartecipazione prescritta dall'articolo 244 della precitata legge.

ART. 14.

La società è autorizzata a realizzare il suo capitale, parte in azioni e parte in obbligazioni. La quota-parte realizzata in azioni non potrà mai essere minore di un terzo del capitale sociale.

Le cartelle di obbligazioni emesse dalla società saranno rivestite della firma di un commissario governativo, per constatare la garanzia dello Stato.

Gli interessi delle obbligazioni verranno pagati dalle pubbliche casse, designate a quest'uopo dal Ministero delle Finanze, a condizione però che la società provveda in tempo opportuno le somme occorrenti, e che buonifichi alle dette casse una commissione del due per mille.

ART. 15.

È accordato ai concessionari il termine di un anno per costituire, nelle forme prescritte dalle leggi, una società anonima, che assuma gli obblighi ed i diritti della presente concessione.

Essi saranno tuttavia tenuti, fino alla costituzione della detta società, a proseguire gli studi ed i lavori con tutta l'attività possibile, non altrimenti che se la società fosse già costituita, ed a somministrare a quest'uopo le somme occorrenti.

Nel caso in cui, durante il suddetto termine, le circostanze politiche o finanziarie fossero tali da rendere impossibile la costituzione di una società anonima, potranno i concessionari rinunciare alla presente concessione.

Qualora la presente concessione non venisse definitivamente confermata entro il termine dianzi stabilito, sia in conseguenza della rinuncia per parte dei concessionari, sia in difetto dell'approvazione del Parlamento nazionale, il Go-

verno sarà tenuto a rimborsar loro, cogli'interessi nella ragione del 6 per cento, tutte le spese di qualsiasi natura, sostenute nella compilazione dei progetti, nelle negoziazioni relative alla concessione, nell'impianto ed esecuzione dei lavori.

Fatto in doppio originale

Torino, addì 12 maggio 1861.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici
UBALDINO PERUZZI.

Il ministro delle finanze
PIETRO BASTOGI.

PAULIN TALABOT.

*Il direttore capo di divisione al Ministero
dei lavori pubblici*

G. MARTINENGO.

Per copia conforme all'originale:

G. MARTINENGO.

ART. 16.

Nel caso in cui i concessionari usassero della facoltà loro concessa dall'alinea 3° dell'articolo 15, se i lavori saranno stati attivati in modo da soddisfare alle obbligazioni assunte coll'art. 5, pel compimento delle linee dal Tronto a Foggia e da Salerno ad Eboli, essi avranno diritto ad un premio calcolato, in ragione del tempo trascorso, sulla base di quello accordato dall'art. 10.

Se invece i lavori fossero in ritardo, a segno da compromettere l'ultimazione delle linee suddette nel termine stabilito, i concessionari sottostaranno, per ciascun mese di ritardo, ad una multa calcolata, anche in ragione del tempo trascorso, sulla base di quella imposta dal secondo alinea di detto articolo 10.

Le questioni che insorgessero intorno all'applicazione di questo articolo, saranno decise a termini dell'articolo 53 e seguenti, del capitolato annesso.

ART. 17.

I concessionari, finchè non abbiano costituita la Società, di cui all'art. 15, per l'esecuzione della presente convenzione e dell'annesso capitolato, eleggono domicilio presso la sede del Governo.

Approvata nella Camera del 14 luglio 1861.

P. Peruzzi

- 1° Per l'acquisto della linea da Napoli a Salerno;
 - 2° Per la costruzione delle altre linee concesse alla società;
 - 3° Per compiere e mettere in esercizio le suddette linee, non che per provvederle del materiale fisso e mobile nei primi tre anni dell'esercizio, a partire dal giorno della completa apertura di ciascuna linea;
 - 4° Per corrispondere gl'interessi del 5 per cento del capitale, e provvedere alle spese generali d'amministrazione, fino a tanto che l'intera rete concessa sia posta in esercizio.
- L'ammontare delle spese d'amministrazione verrà suddiviso fra le linee in costruzione e quelle in esercizio, proporzionatamente alla lunghezza delle une e delle altre.
- Gl'interessi del capitale versato per la costruzione di ciascuna linea saranno coperti mediante gl'introiti dell'esercizio parziale o totale della stessa linea, in quanto sieno sufficienti.

ART. 7.

Le somme, che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della guarentigia stabilita all'articolo precedente, costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per 0/0.

Quest'anticipazione verrà rifusa coll'eccedente introito netto sull'annualità guarentita. Le eccedenze verranno applicate all'estinzione, prima degl'interessi, poscia del capitale.

ART. 8.

La società avrà l'obbligo di presentare i conti dell'esercizio e degli approvvigionamenti alla fine di ciascun anno.

I conti relativi alla costruzione delle singole linee, dovranno essere presentati due anni dopo che esse saranno messe in esercizio.

La garanzia stipulata nell'articolo 6 non potrà essere applicata, se prima i conti della compagnia non saranno stati approvati dal Governo.

ART. 9.

Il Governo si riserva il diritto di sorvegliare e controllare nel modo il più lato la gestione della società, la quale, a semplice di lui richiesta, avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti e tutte le comunicazioni che egli crederà opportune, ~~è specialmente~~ il preventivo dell'amministrazione e dell'esercizio.

Esso potrà nominare uno o più commissari incaricati di questa sorveglianza.

In caso di discrepanza fra questi commissari e la società, il ministro dei lavori pubblici sarà chiamato a decidere, salvo il ricorrere, ove del caso, agli arbitri di cui nell'articolo 52.

I non rifuso

CAPITOLO III.

Riscatto e scadenza della concessione.

ART. 10.

Il Governo prenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le strade ferrate comprese nella concessione allo spirare di essa.

Al Governo incomberà l'obbligo di rimborsare alla società il valore del materiale mobile, degli strumenti ed utensili, dei mobili, degli approvvigionamenti di ogni genere al prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato dai periti.

Gli stabilimenti fondati ed eserciti in virtù dell'articolo 26 del presente capitolato rimarranno in proprietà della società.

ART. 11.

Dopo l'anno 1898 il governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie concesse, mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondere semestralmente fino al termine dell'anno 1966.

ART. 12.

Per determinare il prezzo di tale riscatto, si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla società, durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui, e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti.

Quest'introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente dalla società, per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione.

Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore, sia della rendita netta dell'ultimo dei sette anni presi a termine di paragone, sia dell'interesse guarentito dallo Stato.

ART. 13.

Nel caso previsto dai due articoli 11 e 12, come pure in quello in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste insieme con tutti i loro annessi, dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di far eseguire le riparazioni necessarie a spese della Società, ovvero di obbligare quest'ultima a provvedervi.

In caso di contestazione o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia, si procederà nel modo indicato dagli articoli 52 e seguenti.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la società venisse a sciogliersi prima del termine della concessione.

Il, ripartito al governo il rimborso delle somme delle quali alla rimessa l'anno credito a titolo di rati = l'azione della ~~concessione~~, di cui nell'art. 7: anticipazione,

ART. 14.

Allo spirare della concessione la Società dovrà, qualora il Governo lo richiegga, continuare la manutenzione e l'esercizio delle strade per i sei mesi successivi, a spese e per conto dello Stato. Il resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla Società dietro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto, la Società deve presentare la sua risposta, e somministrare entro tre mesi le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate; senza di che le obiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate, e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non muove obiezioni contro il resoconto entro tre mesi, o contro la risposta della Società entro sei settimane, i conti presentati dalla Società si riteranno come approvati.

CAPITOLO IV.

Tariffe e condizioni del trasporto, e servizio pubblico.

ART. 15.

La Società è autorizzata a percepire le tariffe portate dalla tabella annessa alla legge 8 luglio 1860, per l'esercizio delle strade ferrate dell'Italia centrale.

ART. 16.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute per i trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza pagar tutta o parte della tassa nelle carrozze della Società, ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso d'una merce, ogni agglomerazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o dirette a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Società.

ART. 17.

In caso di straordinaria carestia dei viveri, il Governo avrà il diritto d'imporre una riduzione sulla tassa di trasporto delle derrate alimentari, fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

ART. 18.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè:

Pei militari in corpo o staccati, ma provvisti di fogli di via, al terzo;

Per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiale da guerra, alla metà delle tasse portate dalla tariffa;

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non

La Società ed il governo potranno per ulteriori accordi nei limiti delle tariffe portate dalla tabella suddetta formare delle tariffe definitive fino allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le ferrovie di prima classe italiane che comunicano fra di loro.

e fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

ART. 19.

I detenuti, non che gli agenti della forza pubblica che li scortano verranno trasportati per metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe.

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale quando non sieno chiusi in carrozze cellulari.

Ove poi l'amministrazione facesse uso per trasportarli di siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

ART. 20.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie o di controllare le operazioni della società, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

ART. 21.

La società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri.

I carri ambulanti postali saranno somministrati dall'amministrazione delle poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'amministrazione non impiegasse carri specialmente destinati al servizio postale nei convogli ordinari e misti, la società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogniquale volta questo servizio esigerà l'uso d'un veicolo di maggior capacità, di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla società un compenso di 15 centesimi di lira italiana per ogni chilometro e per ogni carro suppletivo.

La società si obbliga d'incaricarsi delle spedizioni fatte dall'amministrazione delle poste, non accompagnate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere, si porranno gratuitamente a disposizione dell'amministrazione delle poste i locali per uso d'ufficio.

ART. 22.

Il Governo si riserva il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo le ferrovie concesse alla società, ovvero di far uso dei pali delle ~~su~~ linee telegrafiche.

La società dal canto suo avrà diritto di stabilire a proprie spese delle linee telegrafiche, ovvero di far uso dei pali appartenenti allo Stato.

La compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorché quelli relativi al servizio delle sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

ART. 23.

La società dovrà far invigilare gratuitamente dai propri

E nelle medesime.

agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilire per conto del Governo, lungo le sue strade ferrate.

Quegli agenti incaricati di questa sorveglianza, dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica, od alla più vicina autorità competente, tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

CAPITOLO V.

Stipulazioni diverse.

ART. 24.

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate, sia come prolungamenti, sia come diramazioni di quelle comprese nella presente concessione, i concessionari godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni, a partire dalla data del presente capitolato, semprechè dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate.

Da questa condizione sono escluse le linee delle Calabrie ed i prolungamenti e diramazioni delle ferrovie dello Stato.

Qualora i concessionari non accettassero una concessione che loro fosse stata proposta, essi dovranno intendersi col Governo per regolare d'accordo, e nell'interesse generale, le condizioni del servizio nei luoghi dai quali si staccheranno una o più linee appartenenti a società diverse, e segnatamente nelle stazioni destinate ad essere usate in comune.

ART. 25.

La stazione che la società dovrà costruire a Napoli pel servizio delle proprie linee, sarà progettata ed eseguita in modo da poter servire convenientemente anche alle linee appartenenti al Governo.

La metà della spesa per lo stabilimento di questa stazione sarà a carico dello Stato.

Le condizioni del servizio misto saranno regolate dal ministro dei lavori pubblici, sulle proposte che gli saranno presentate dalla società.

La società dovrà far trasportare gratuitamente gli agenti telegrafici del Governo, nonché gli sprazzi e i materiali occorrenti per quello stabilimento che nella manutenzione delle linee telegrafiche possiede.

ART. 24.

Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate in diramazione di quelle comprese nella presente concessione, i concessionari godranno del diritto di preferenza durante il periodo di dieci anni a partire dalla data del presente capitolato, semprechè dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate.

Da questa condizione, ecc., come contro.

Qualora la Società non accettasse una o più diramazioni che loro fossero state offerte, e posto che queste venissero eseguite dal Governo e consegnate in perfetta condizione, munite di tutto il materiale fisso occorrente per l'esercizio, saranno essi nullameno tenuti ad assumere ad opera finita l'esercizio di queste diramazioni. In compenso dell'esercizio, per il quale la Società provvederà tutti gli oggetti mobili occorrenti, ed inoltre il completo materiale di trasporto, nonchè s'incaricherà della manutenzione ordinaria, la Società avrà diritto di prelevare sui prodotti lordi annui di queste diramazioni 7,500 franchi garantiti quale *minimum* per l'esercizio annuo di ciascun chilometro sino alla rendita lorda di 10,000 franchi, e dell'eccedente un terzo sino alla rendita chilometrica di 30,000 franchi; ed un quarto quando la rendita lorda oltrepassi i 30,000 franchi al chilometro.

Il resto del Capitolato come contro.

Il resto delle altre linee che mettono a Napoli.

Il resto sarà rimborso alla società.

Il resto le parti impiegate.

ART. 26.

I monumenti che potranno essere scoperti nella esecuzione dei diversi lavori della ferrovia, non dovranno essere menomamente danneggiati.

I concessionari dovranno darne avviso al Governo per mezzo dell'intendente delle rispettive provincie, il quale provvederà sollecitamente perchè sieno tolti, onde non impedire la esecuzione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici, e per tutti li oggetti antichi in generale, si osserveranno le leggi e regolamenti in vigore.

ART. 27.

La società è autorizzata a creare stabilimenti, officine e fucine, ad acquistare ed esercire miniere di carbon fossile e di lignite, depositi di torba, boschi e selve, uniformandosi per ciò alle leggi ed ai regolamenti, tanto emanati, quanto da emanarsi, e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli articoli 28 e 29 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate, e che la garanzia del Governo non si estende ai risultati economici dell'esercizio di questi stabilimenti.

ART. 28.

Pel corso di dieci anni, a partire dalla data del presente capitolato, i concessionari potranno immettere in franchigia di dazio o di qualsivoglia altro dritto, il ferro, i regoli, le locomotive, i tenders, i vagoni, gl'istrumenti, i metalli e generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione, esercizio e mantenimento delle ferrovie concesse. L'esercizio di questo dritto sarà determinato dal ministro delle finanze con apposito regolamento, intesi i concessionari.

ART. 29.

Durante tutto il corso della concessione, la società andrà esente dall'imposta sulla rendita. Essa tuttavia pagherà l'imposta territoriale in base alla cifra per la quale i terreni fabbricati acquistati per la strada, figuravano nei pubblici catasti all'epoca dell'acquisto.

ART. 30.

La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse.

ART. 31.

Tutti i contratti ed atti quali siansi, che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso d'una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

ART. 32.

La società, per quanto è possibile, sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non che per gli impieghi superiori o per quelli che richiedono cognizioni speciali.

I Quattro ai posti nel servizio attivo, esse accorderà la franchigia, e parità di condizioni, a militari congedati. Un tempo almeno dei suddetti posti dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

Quanto ai posti nel servizio attivo, essa accorderà la preferenza, a parità di condizioni, a militari congedati e provveduti di buoni attestati. Un terzo almeno dei suddetti posti dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone.

Art. 33.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del presente capitolato e della convenzione cui va annesso, la società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di determinare in proposito. In caso di discrepanze tra il Ministero e la società, si ricorrerà ad arbitri, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Art. 34.

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo; e qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, questa nomina sarà fatta dal Tribunale di Commercio del luogo in cui avrà sede la società, sull'istanza della parte più sollecita.

Art. 35.

In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro; non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. Quando i due arbitri non possano concordare nella scelta del terzo arbitro, codesta scelta si farà coll'estrarre a sorte una delle due persone proposte.

Art. 36.

Le due parti dovranno attenersi alla unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il giudicato resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Fatto in doppio originale.

Torino, il 12 maggio 1861.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici
UBALDINO PERUZZI.

Il ministro delle finanze
PIETRO BASTOGI.

PAULIN TALABOT.

Il direttore capo di divisione
al ministero dei lavori pubblici

G. MARTINENGO

Per copia conforme all'originale:

G. MARTINENGO.

Art. 33.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del presente capitolato e della convenzione cui va annesso, i concessionarii o la società dovranno rivolgersi dapprima al Ministero dei lavori pubblici, cui spetterà di determinare in proposito. In caso di discrepanze tra il Ministero e i concessionarii o la società, si ricorrerà ad arbitri, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Il Presidente della Corte d'appello sedente nella capitale del Regno, sull'istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni da questa comunicazione.

Il Presidente della Corte d'appello sedente nella capitale del Regno, sull'istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni da questa comunicazione.

Art. 36.

Il giudizio degli arbitri, nominati come negli articoli precedenti, provocherà negli stessi limiti loro prefissi dalle parti contendenti, una irrecapellabile.

Il soprascritto nella Gazzetta del 14 Maggio 1861

Talabot