

## Convenzione colla società Adami per la costruzione delle strade ferrate calabro-sicule.

*Progetto di legge presentato alla Camera il 31 maggio 1861 dal ministro dei lavori pubblici (PERUZZI).*

SIGNORI! — Se per avventura qualche dubbio fosse tuttavia permesso intorno all'importanza generalmente sentita di estendere quanto prima e maggiormente si possa le comunicazioni fra paese e paese, mercé il pronto sviluppamento di reti ferroviarie, un tal dubbio verrebbe senza fallo a dileguarsi dinanzi al fatto con singolare uniformità manifestatosi nelle varie provincie italiane a misura che il movimento nazionale vi si è andato diffondendo.

All'indomani dei moti popolari che rovesciarono reggimenti generalmente odiosi, non meno per gli impedimenti frapposti allo sviluppamento della pubblica ricchezza, di quel che lo fossero per le offese alla libertà civile, alla indipendenza, alla grandezza della nazione, i nuovi Governi provvisorii, per quanto preoccupati dalle necessità di difendersi contro molti pericoli esterni ed interni, e poco provvisti di risorse finanziarie, animosamente si avventurarono in trattative dirette a porgere soddisfazione ad uno fra i primi desideri manifestati dalla pubblica opinione, quello della sollecita attivazione di comunicazioni ferroviarie. Il Governo dell'Emilia si affrettò infatti a procacciare l'attivazione della strada ferrata centrale italiana anco innanzi l'epoca prestabilita al compimento della sua costruzione; concesse la linea di Ravenna, di altre linee promosse gli studi; quello della Toscana riordinò le concessioni improvvidamente fatte dal Governo granducale, e promosse efficacemente il prolungamento delle sue linee nelle direzioni di Genova, di Civitavecchia, di Roma, dell'Adriatico; i commissari regii delle Marche e dell'Umbria promossero lo studio delle linee di congiungimento fra la linea Roma-Ancona-Bologna e quelle toscane e napoletane;

infine, appena le provincie meridionali siciliane e napoletane, mercé la gloriosa iniziativa del generale Garibaldi, ebbero scosso il giogo dei Borboni, singolarmente avversi a quella maniera di civil progresso della quale ora ci occupiamo, sentirono e manifestarono tanto più vivo ed ardente il desiderio di presto conseguire le strade ferrate, quanto maggiore era il difetto che ne avevano fino allora patito.

Poco dopo il suo ingresso in Palermo, il generale Garibaldi studiavasi di promuovere la costruzione delle strade ferrate siciliane, iniziando a tal uopo coi signori cavaliere P. A. Adami ed Adriano Lemmi delle trattative sino dal giugno del decorso anno; ma l'onorevole prodittatore Depretis, col quale furono continuate, non stimò conveniente stringere con essi alcun trattato, e dette invece l'autorizzazione di far gli studi di una strada da Palermo a Termini al signor Gabrielli, con una concessione eventuale di questa linea.

Ciò malgrado non vennero smesse le trattative, le quali, estese poi anche alle strade ferrate napoletane, si conchiusero nella convenzione del 28 settembre 1860 fra il colonnello Agostino Bertani, segretario generale della dittatura, quale rappresentante il Governo dittatoriale nell'Italia meridionale, in virtù di decreto del 28 del mese stesso, ed i signori cavaliere P. A. Adami ed Adriano Lemmi, gerenti-la società anonima sotto la ditta *Società italica meridionale*.

Col ricordato decreto del 25 settembre, il dittatore Garibaldi, nello intendimento altamente lodevole di procacciare alle popolazioni napoletane e siciliane pronto, copioso ed utile lavoro, e di riparare nel tempo istesso alla-dimenticanza nella quale era stata lasciata la costruzione delle ferrovie, giudicava espediente di prendere in immediata considerazione le offerte della società rappresentata dai signori Adami e Lemmi relativa alle linee di concessione delle ferrovie napoletane con quelle dello Stato romano, tanto nel versante Mediterraneo, quanto dell'Adriatico, e quelle da Napoli a Foggia, da Salerno a Potenza, e quindi nella duplice direzione di Bari a Taranto e di Cosenza a Reggio, ed infine a quelle della Sicilia.

I concessionari assumevano l'obbligo di fare il tracciamento ed i progetti di dettaglio e di stima delle varie linee e dei singoli tronchi; di eseguire le opere per i prezzi e nei modi e termini stabiliti nei detti progetti, quando fossero dichiarati soddisfacenti

da una Commissione a tal uopo delegata dal Governo di fornire il materiale di esercizio, ed anche di assumere l'esercizio dei singoli tronchi sotto condizioni da combinare d'accordo.

Il pagamento dell'importare dei lavori, mensilmente liquidabile dalla Commissione governativa di sorveglianza sulle note esibite dai concessionari, doveva venir eseguito in titoli simili in lutto e per tutto a quelli dei Gran Libri del debito pubblico di Napoli e di Sicilia, che i concessionari erano esclusivamente incaricati di vendere ai corsi-della borsa per mezzo della banca David Pietro Adami e Compagnia di Livorno. In compenso delle spese di studi, di montatura d'uffizi, viaggi, corrispondenza e della vendita dei titoli, i concessionari avrebbero percetto il 7 per o/o sull'ammontare delle spese effettive. Finalmente veniva stabilito che la liquidazione definitiva delle somme dovute fosse fatta a mano a mano che le singole sezioni o le opere principali fossero compiute, consegnate ed approvate, e che la società depositasse a titolo di garanzia prima di incominciare i lavori la somma di lire italiane 800,000 in effettivo o in titoli governativi.

Questa concessione, fatta senza il concorso del Ministero dittatoriale, lo determinava a dare le sue dimissioni, né venne dal Ministero successivo approvata, e dette occasione ad una interpellanza nella seduta del Parlamento del 6 di ottobre 1860, nella quale venivano mosse contro di essa gravi censure dall'interpellante barone Poerio e dal presidente del Consiglio dei ministri, i quali opinavano che un atto di tanta importanza per l'avvenire della nazione eccedesse la facoltà del potere dittatoriale, e che soltanto al Parlamento generale di tutta la nazione stesse il decidere se dovesse aver effetto.

Successivamente a questi gravi fatti, con decreto del 15 stesso mese firmato dal solo dittatore, generale Garibaldi, venivano accettati due articoli addizionali spontaneamente offerti dai signori Adami e Lemmi, coi quali si obbligavano:

1° A stralciare dalla loro concessione e rilasciare a vantaggio della società Delahante le linee contemplate nell'atto del -l'i agosto 1860, qualora al dittatore o al Parlamento italiano piacesse di darvi entro un anno il necessario complemento colle identiche condizioni a favore della società stessa;

2° A commutare le condizioni della concessione del 28 settembre, assumendo, invece di quelle, sia le condizioni che venissero dal Parlamento sancite per la ferrovia ligure, sia quelle già stabilite dal Governo toscano, nel 24 marzo 1860, per la concessione della ferrovia da Firenze per Arezzo ai confini dello Stato romano, e da Firenze alle Romagne ed all'Adriatico. Finalmente l'efficacia di questi articoli addizionali era subordinata all'accettazione per ordine della dittatura entro giorni tre del deposito convenuto col decreto del 25 settembre.

Questo deposito venne effettuato con atti dei 27 e 30 ottobre 1860, rendendo inalienabili, a favore delle tesorerie generali, delle cedole di rendita pubblica di ducali 4,800 a Napoli e 1,800 a Palermo.

Nel 10 dicembre 1860 i signori Adami e Lemmi, con una memoria indirizzata al luogotenente generale Farini, al presidente del Consiglio dei ministri ed al ministro dei lavori pubblici, esponevano avere il generale Garibaldi consentito che egli stesso fosse pubblicamente designato a presidente della società concessionaria da essi costituita, che l'ingegnere professore Parodi aveva intrapresi gli studi delle prime opere autorizzate, i quali toccavano ormai al loro termine, e domandavano quindi di essere abilitati ad intraprendere i lavori, senza pregiudizio della questione principale, in proposito della quale si chiamavano pronti a consentire eque e possibili modificazioni.

Non consta al Ministero che questa memoria fosse accompagnata o susseguita dalla presentazione di studi, senza dei quali riesciva evidentemente impossibile al Governo il deliberare intorno alla prima parte di queste domande; e gli studi presentati nel corrente mese, dietro domanda fattane dal referente, non sono tali da permettere neppure Adesso lo immediato intraprendimento di lavori su di una conveniente estensione.

Alla seconda dimanda di buon grado accedeva l'onorevole mio predecessore, prendendo in esame le proposizioni esibitegli, discutendole coi concessionari, e con un illustre giureconsulto fattosi mediatore fra questi ed il Ministero, ed affidando all'ispettore cavaliere Spurgazzi l'incarico di trattare coi signori Adami e Lemmi, in base alle officiose intelligenze iniziate, per poi riferirne al nuovo ministro.

Queste officiose intelligenze, uscite dalle trattative che avevano preceduto l'incarico affidato al cavaliere Spurgazzi, avevano per base gli articoli addizionali del 13 ottobre 1860, e la legge del 27 di quel mese istesso relativa alla ferrovia ligure.

Premessa la riserva dei rispettivi diritti pel caso che i negoziati non riuscissero a buon fine, rinunziavano incondizionatamente i concessionari alle linee contemplate nell'atto del 24 agosto 1860, ed alla linea di Ceprano, con diritto di prelazione per quelle di Terracina e di Gaeta; si obbligavano a migliorare le garanzie e ad offrire il concorso dei cospicui capitalisti, sempre però colla denominazione Adami e Lemmi; e, lasciando tuttavia al Governo la libertà di scegliere fra i due sistemi accennati nel secondo degli articoli addizionali, mostravansi disposti a consentire che il prezzo d'ei favori fosse determinato al seguito di studi fatti da ingegneri governativi in concorso con quelli dei concessionari ed approvati dal Consiglio superiore, con facoltà al Governo stesso, in caso di discrepanza fra i suoi ingegneri e quelli dei concessionari, di aprire gli incanti sui lotti controversi in base all'estimo dei suoi ingegneri.

Negl'incanti sarebbero state ammesse offerte di ribassi, purché del 5 per o/o almeno ed appoggiate a depositi di cauzioni del 20 per o/o; quando l'incanto fosse rimasto deserto, avrebbe il Governo potuto rinnovarlo con un aumento del decimo, ovvero rilasciare ai concessionari l'esecuzione dei lavori per il prezzo della stima dei loro ingegneri, al disotto del quale non avrebbero in nessun caso potuto essere obbligati ad assumerla; quando uno dei concorrenti fosse rimasto aggiudicatario, avevano i concessionari diritto alla preferenza, purché parificassero, nel termine di 10 giorni, l'offerta dell'aggiudicatario; e pel caso finalmente che per la decorrenza del termine di 10 giorni, o per un esplicito rifiuto, l'aggiudicazione ad un terzo fosse stata definitiva, dimandavano una indennità del 5 per o/o; intorno alla quale rimaneva tuttavia da discutere in base a varii temperamenti successivamente messi innanzi.

Tosto che il referente ebbe assunto il portafoglio de' lavori pubblici, prese in esame questo grave affare; e, secondando il desiderio di conciliazione fattogli manifesto dall'egregio suo predecessore, conformò lo incarico affidato da questi al cavaliere Spurgazzi, il quale, secondando con molta intelligenza le dategli istruzioni,



condusse i negoziati che si conchiusero nella convenzione provvisoria del 22 marzo 1861, trasformata quindi in quella del 30 aprile, che ora viene sottoposta all'esame del Parlamento.

Tre dei punti intorno ai quali si erano aggirate le officiose intelligenze surricordate formarono principale argomento delle istruzioni date al cavaliere Spurgazzi: la eliminazione del diritto di preferenza che i concessionari volevansi riservare per v) giorni dopo l'aggiudicazione, siccome quello che sembrava poter annientare la efficacia pratica della concorrenza; la determinazione della garanzia in una somma sufficiente a farne certi del concorso di seri capitalisti; ed infine quel compenso per gli studi, intorno al quale era stata providamente fatta un'amplissima riserva.

Ritenuta la impossibilità di determinare con studi e perizie regolari la direzione delle linee da costruire, ed il presunto costo delle medesime, innanzi di stipulare l'atto di concessione^senza ritardare grandemente la invocata costruzione delle ferrovie siciliane, e ritenuta del pari la inefficacia delle sole perizie in contraddittorio degli ingegneri del Governo e dei concessionari a determinare il giusto prezzo di un acollo senza l'aiuto di liberi incanti non vincolati dal diritto di preferenza che ne diminuisce grandemente la efficacia, venivano a mancare le due basi essenziali della concessione della ferrovia ligure; la quale è appunto un acollo dato per un prezzo determinato in appoggio a studi e perizie già fatte, e subordinato agli effetti della concorrenza rimasta aperta, ed intieramente libera per un mese successivamente alla promulgazione della legge del 27 ottobre 1860.

Lo acollo degli studi ai concessionari per un prezzo determinato, o per un tanto per cento sul costo delle costruzioni, e la libertà assoluta del Governo nelle aggiudicazioni rimanevano quindi le sole basi possibili di questi negoziati; i quali dovevano perciò prendere le mosse piuttosto dal decreto del 24 marzo 1860 del Governo della Toscana relativo alle strade ferrate aretina e romagnola, di quello che dalla legge del 27 ottobre 1860 relativo alla ferrovia ligure.

Quanto al compenso per lo acollo delle spese de' studi, ecc., non fu possibile pattuirlo in una misura inferiore a quel 6 e mezzo per cento sulle spese liquidate che nei decreti del 24 marzo e 25 settembre 1860 era designato; quanto alle aggiudicazioni furono pattuite le più ampie

facoltà nel Governo; infine, quanto agli obblighi dei concessionari,



non riuscì aggiungerne altri fuor che quello della anticipazione dei capitali sino alla somma di tre milioni di lire, senza l'aggiunta della provvisione dell'1|2 convenuta nel decreto del 25 settembre 1860, né dell'interesse del 8 per 0|0, del quale è parola in quello del 24 marzo dello stesso anno.

Il Ministero non si dissimula che il confronto fra gli oneri imposti al Governo dalla concessione del 30 aprile decorso e gli obblighi per essa assunti dai concessionari potrebbe porgere argomento a gravi considerazioni; ond'è che il referente stima suo debito esplicitare le ragioni che lo mossero a divenire a quelle stipulazioni che ora di concerto col suo collega delle finanze sottopone all'esame del Parlamento.

Le ardenti discussioni cui aveva dato occasione il contratto del 28 settembre 1860, relativo alle strade ferrate napoletane e siciliane, ben potevano esercitare una pregiudiziale influenza sulle trattative che al Governo premeva di condurre rapidamente nell'intendimento di provvedere con certezza alla pronta comunicazione fra l'alta e la bassa Italia, e di apparecchiare colla necessaria unità di concetti il definitivo ordinamento delle concessioni ferroviarie nella nostra Penisola. Parve perciò conveniente l'assicurare, salvo la decisione del Parlamento, la efficacia della sostituzione de' patti convenuti negli articoli addizionali del 13 ottobre 1860 a quelli molto più gravosi del contratto del 28 settembre; e quindi la riduzione della concessione in più convenienti limiti, e la separazione dalla medesima delle linee facienti argomento della concessione Delahante, che il Governo era intento a modificare, e della linea da Napoli a Ceprano, la quale evidentemente doveva far parie della concessione delle strade ferrate romane.

E poiché quello che in siffatte faccende deve star a cuore al Governo, ancor più che la convenienza dei patti, è la solidità dei capitalisti i quali imprendono opere pubbliche per tanti titoli urgenti ed importanti, sembrò al referente che il miglior modo per farsi sicuro di questa condiziona fosse quello di chiedere ai concessionari il deposito di sei milioni, dei quali, mezzo milione era già stato depositato a Napoli e Palermo, uno e mezzo lo fu in fondi pubblici a Torino nel 30 aprile decorso, e per gli altri quattro milioni fu, a seconda della convenzione, consegnato al Ministero un buono pagabile nel 20 di giugno.

Questo modo determinato per la effettuazione del deposito, mentre non imponeva ai concessionari un eccessivo sacrificio reale ed immediato, era un mezzo di rimuovere i dubbi insorti intorno al credito dell'impresa ed a farne sicuri del concorso di potenti capitalisti. Nel capitolato si è tenuto conto di questo deposito nel determinare la garanzia esigibile dai concessionari stessi quando si facciano esecutori delle opere; ed il Parlamento vedrà se possa per avventura convenire di esonerarli dall'obbligo di depositare i residui quattro milioni in corrispettività di qualche miglioramento dei patti della convenzione del 30 aprile. Avendo il cavaliere Adami dichiarato non essere costituita la società anonima della quale è parola in tutti i documenti anteriori a quello testé ricordato, fra gli obblighi da lui assunti si è posto ancor quello di costituirla e proporre il relativo progetto di statuto nel termine di Ire mesi dalla data della promulgazione della legge approvativa della della convenzione.

Nell'intendimento finalmente di affrettare, quanto più si potesse, l'attivazione dei lavori di strade ferrate nella Sicilia e nelle Calabrie, si è pattuito che i termini alla presentazione degli studi,, anziché, come d'ordinario si pratica, dalla data della promulgazione della legge abbiano a decorrere dalla data della convenzione; e per tener conio ed approfittare, all'occorrenza, nello stesso interesse della celerità, degli studi esistenti, fu dal Ministero affidato ad una Commissione, composta di tre ispettori del genio civile, l'incarico di esaminare non solamente gli studi presentati dal professore Parodi, ingegnere del cavaliere Adami, ma ancora quelli eseguiti da altri a ciò autorizzati con varie risoluzioni governative: del 19 dicembre 1859, per il signor Guerra; dell'11 settembre 1860, per il signor Gabrielli; del 2 febbraio 1861, per i signori Waring e De Boigne.

La prima e l'ultima di queste autorizzazioni non contenevano precise promesse di concessione, le quali erano espresse nella seconda al signor Gabrielli, rolla riserva però nel Governo di limitarsi al solo pagamento degli studi, qualora non gli piacesse convertire la promessa in concessione definitiva.

I signori Waring e De Boigne, insieme cogli studi, hanno presentato al Ministero una proposizione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea da Messina a Siracusa colla garanzia del 6 per o/o, e per l'accollo dei lavori di costruzione



e dello esercizio delle altre linee siciliane e delle calabresi; ma il Ministero ha creduto doversi astenere da qualunque negoziato con essi, ritenendosi, per le linee contemplate nelle loro domande, vincolato fino alla definitiva deliberazione del Parlamento dalle precedenti stipulazioni, nelle quali vennero riservati i rispettivi diritti delle parli, relativamente all'efficacia della convenzione del 28 settembre del decorso anno. Intorno alla quale, conformemente alle dichiarazioni fatte dal suo presidente nella seduta del 6 ottobre, stima il Ministero che spetti il pronunciare un giudizio soltanto al Parlamento nazionale, cui ha voluto porgere gli elementi di questo giudizio, sviluppando, come meglio gli è riuscito, le basi contenute nei più volte ricordati articoli addizionali.

Art. 1. È approvata la convenzione in data 30 aprile 1861 ed annessovi capitolato, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed il signor cavaliere Pietro Augusto Adami in nome proprio ed in quello del signor Adriano Lemmi, per la costruzione di una ferrovia nelle Calabrie, da Salerno a Reggio, e di altre nella Sicilia, da Messina a Siracusa per Catania, e da Catania a Palermo, con diramazione sopra Girgeuti.

Art.2. Sarà provveduto con appositi stanziamenti sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'adempimento della premenzionata convenzione.

### *Convenzione per la costruzione di ferrovie nelle Province meridionali napoletane e nella Sicilia.*

Fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per parte dello Stato, ed il cavaliere Pietro Augusto Adami, di Davide, di Livorno, che stipula tanto in nome proprio, quanto in nome di Adriano Lemmi, fu Fortunato, pure di Livorno, ambedue rappresentanti la società delle ferrovie dell'Italia meridionale, in ordine ai decreti dittatoriali 25 settembre e 13 ottobre 1860;

Per provvedere all'attuazione delle ferrovie nelle provincie meridionali napoletane e nella Sicilia, e riducendo in atto definitivo la convenzione preliminare stipulata tra il ministro dei lavori pubblici ed il predetto cavaliere Adami, in data 22 marzo 1861, è stabilito quanto in appresso:

ART. 1. Il signor Adami nei modi e nomi suddetti riconosce la piena efficacia e validità degli articoli addizionali cui si riferisce il decreto dittatoriale succitato del 15 ottobre 1860, e ciò non solamente in quanto alle strade ferrate da costruirsi nelle provincie continentali dell'Italia meridionale, ma per quelle altresì della Sicilia; ed in conseguenza dichiara di accettare, come accetta, tutti i patti e le condizioni che si trovano enumerati nell'alto di concessione della ferrovia aretina del 24 marzo 1860, sotto le modificazioni, aggiunte e spiegazioni contenute nella presente, e di quelle che saranno inchieste nel capitolato d'onori, da convenirsi di comune accordo fra le parti, a mente dell'articolo 26 della presente.

ART.2. Rinunzia quindi a tutte le linee contemplate nella convenzione stipulata in Napoli dal signor Gustavo Delahante il 24 agosto 1860, svincolando inoltre la propria rinuncia da qualsivoglia restrizione di termini, di condizioni e di persone, nella definitiva concessione di quelle linee.

ART.3. Acconsente che si stralcino dalla concessione stata fatta alla società come sopra, da lui rappresentata, la linea da Napoli a Ceprano, la linea da Napoli a Foggia con le sue diramazioni.

ART.4. La concessione al signor Adami nei nomi rimane perciò limitata:

Per le provincie continentali, alla linea delle Calabrie da Salerno a Reggio, che avrà origine sia a Salerno, sia nelle vicinanze d'Eboli, sia in qualunque altro punto della linea da Napoli a Foggia che sarà fissato dopo gli studi, con quelle diramazioni che a giudizio del Governo si avessero a praticare;

Per la Sicilia, alla linea da Messina a Siracusa per Catania, ed a quella da Catania a Palermo, con diramazione sopra Girgenti.

Essa concessione contempla:

a) L'allestimento degli studi, sia di massima, che particolarizzati, delle linee prementovate, col corredo delle perizie di stima, piani parcellari e capitolati d'esecuzione;

b) L'esecuzione di tutte le provviste ed opere per la costruzione ed armamento delle predette linee, stazioni ed officine relative alle medesime;

c) La provvista del necessario materiale d'esercizio;

d) Lo stabilimento del telegrafo lungo le predette linee.



ART.5. Qualora, nel periodo che verrà assegnato per la costruzione del complesso delle linee di cui nel precedente articolo, il Governo si determinasse allo esequimento della linea da Napoli a Terracina, o da Palermo a Marsala, il signor Adami nei nomi avrà a parità di sistema e di prezzo un diritto di preferenza.

ART.6. A garanzia della concessione, il cavaliere Adami nei nomi deve fare il deposito nelle casse dello Stato di *sei milioni* di lire italiane o in numerario oppure in cedole del debito pubblico al corso della piazza di Torino nel giorno del versamento, e la consegna nelle casse slesse di tutte le cauzioni, che, a norma dei capitoli d'eseguimento, dovranno prestarsi dagli accollatari che assumeranno i lavori in conseguenza degli incanti, o dai concessionari medesimi nel caso in cui per ragioni di utile pubblico il Governo giudicasse conveniente di affidar loro direttamente l'eseguimento dei lavori.

ART.7. Il signor Adami rimette al Ministero dei lavori pubblici copia dei certifiicali constatanti che nel giorno 30 aprile cadente fu depositata nella cassa dei depositi e prestiti in Torino tanta rendita al corso equivalente ad un capitale di un milione e cinquecentomila lire, la quale, assieme alla rendita di sei mila ducati napoletani, resa inalienabile sulle tesorerie di Napoli e di Palermo, e della quale si tien conto in senso della convenzione preliminare, forma il primo acconto di due milioni previsto dalla convenzione preliminare medesima.

Il signor Adami rimette pure al Ministero una dichiarazione della casa bancaria fratelli Bolmida di Torino in data 30 aprile cadente, in virtù della quale la detta casa si obbliga a depositare entro il giorno 20 del prossimo mese di giugno altri quattro milioni a compimento dei sei milioni da versarsi come all'articolo precedente.

ART.8. Il suddetto deposito verrà restituito per una metà quando sieno aperti all'esercizio trecento chilometri delle strade comprese nella concessione; pel rimanente, spirato il termine che verrà assegnato alla concessione, quando la società faccia constare di aver adempiuto entro tal termine agli impegni da essa assunti. Nel caso in cui sopra duecento chilometri di studi fatti e di progetti approvati non rimanesse ai concessionari l'esecuzione per lo meno di cento chilometri, sopra i sei milioni di deposito sarà loro restituito un milione, e così successivamente per ogni nuova porzione di duecento chilometri.





ART.9. I depositi nelle casse dello Stato delle cauzioni che dovranno prestarsi dagli accollatari, o dai concessionari, non potranno stare al disotto del 8 per cento dell'ammontare dei rispettivi accolti o delle perizie che serviranno di base agli incanti, e verranno per intero restituiti un anno dopo la collaudazione dei lavori rispettivi.

ART.10. Gli studi di massima delle linee contemplale dalla concessione saranno, a cura della società concessionaria, intrapresi immediatamente dopo la stipulazione della presente convenzione definitiva, secondo l'ordine che le verrà indicato dal Governo, e quindi rassegnati alla superiore approvazione, in ragione di cento *chilometri* almeno di strada per ogni quattro mesi sul complesso delle linee dal Governo stesso designate.

ART.11. Per gli studi particolareggiati col loro opportuno corredo di perizia di stima, e capitoli di eseguimento dei lavori da farsi successivamente sezione per sezione, saranno accostati per ogni sezione due mesi di tempo dalla data della significazione dell'approvazione degli studi di massima; ritenuta a quest'effetto la normale misura della sezione della lunghezza di venti chilometri.

ART.12. Le risoluzioni ministeriali relative ai presentati studi di massima e particolareggiati; perizie, ecc., dovranno emanare non più tardi di giorni *sessanta* decorrendi dalla presentazione di tali studi.

Il decreto d'approvazione degli studi particolarizzati fisserà per ciascuna sezione i termini entro i quali dovranno essere incominciati e compiuti i lavori per la medesima.

L'epoca per rincominciamento non potrà fissarsi al di là di mesi sei dalla data del decreto suddetto.

ART. 13. I lavori per la costruzione, l'armamento e l'arredamento delle strade contemplate nella concessione, una volta incominciati, dovranno senza interruzione proseguirsi fino al completo loro termine.

ART. 14. Il Governo pagherà alla società concessionaria l'importare dei lavori e provviste da essa anticipato, ogniquale volta essa abbia giustificato di avere in ciò erogata la somma di 5,000,000 di lire italiane.

Questi pagamenti verranno eseguiti in numerario o con cartelle del debito pubblico, assimilate all'emissione del 1849, fruttanti l'interesse del 5 per cento al valore che avranno sulla piazza di Torino nel giorno in cui, a termini del primo alinea del presente articolo, ne verrà fatta la

consegua.

ART.15. All'ammontare delle somme che saranno state sborsate dalla società concessionaria in pagamento dei lavori e provviste, verrà aggiunto un 5 1/2 per % del medesimo, in corresponsività di provvisione bancaria, delle spese di studi, d'ingegneri, montatura d'uffici, amministrazione, e generalmente di tutto quanto si riferisce all'interesse della società concessionaria, durante gli studi e la completa costruzione delle ferrovie; quali spese tutte rimangono ad essa, mediante l'aggiunta di cui sopra, accollate per modo aversionale.

Questa provvisione del 5 1/2 per % sarà dovuta alla società concessionaria, sia che costruisca essa direttamente o per mezzo di accollatori le strade contemplate nella concessione, sia che piaccia al Governo di eseguirne esso stesso o di farne eseguire la costruzione, l'armamento e l'arredamento.

ART.16. Le ferrovie da costruirsi saranno ad un sol binario; vi saranno gli scambi opportuni alle stazioni e nei punti ove apparissero al Governo necessari per la regolarità del servizio.

ART.17. Il Governo, in senso al disposto dell'articolo 184 della legge 30 novembre 1859, numero 3751, riconosce di pubblica utilità le opere contemplate nella presente convenzione, e la società godrà di tutti i vantaggi e conseguenze che ne derivano.

Art. 18. Tutti gli atti che verranno stipulati per la costruzione delle strade, e che fossero per le leggi in vigore soggette a diritti proporzionali di registro, saranno registrati col dritto fisso.

Art. 19. Saranno esenti dal pagamento dei dazi doganali i ferri, macchine ed altri oggetti necessari alla costruzione delle strade e loro materiale mobile che occorresse introdurre dall'estero nel territorio del regno, salvo gli emolumenti relativi, ed a condizione che sia soddisfatto alle formalità che verranno prescritte, e specialmente all'esibizione di un certificato del direttore dei lavori, o di altra persona incaricata del ricevimento degli oggetti sopra indicati, volta per volta che fossero introdotti, il quale certificato dovrà essere munito del visto del commissario governativo per le strade ferrate.

Art. 20. Sarà in facoltà del Governo, per ciascuna sezione delle ferrovie che si procederà a costruire, di distinguere il piano stradale dall'armamento e dal corredo di ciascun tronco e rilasciare il tutto o alcune di dette parti alla società concessionaria per la valutazione e stima da essa presentata, o di procedere per via d'incanto onde ottenere le riduzioni che potesse con quello conseguire, o di eseguirne esso stesso, o farne eseguire la costruzione, o l'armamento, o la fornitura del materiale mobile.

Art. 21. Se la esecuzione di tutte o parte di alcune di dette cose sarà rilasciata alla società concessionaria, il prezzo contenuto nelle perizie approvate sarà aversionale, e non potrà per qualunque caso od evento alterarsi e rimarrà a di lei carico anche l'imprevisto.

Art. 22. I depositi di cui negli articoli 6 e 7 saranno perduti per i concessionari e cadranno in proprietà dello Stato, qualora i concessionari medesimi manchino ai patti stipulati nella presente ed a quegli altri specialmente indicati nel capitolato d'onori, e ciò senza formalità, intimazioni o atto di sorta, salvo i casi di forza maggiore legalmente constatata, che apportassero un impedimento diretto, materiale e locale all'esecuzione degli studi e dei lavori.

Art. 25. Il Governo eserciterà l'alta sorveglianza sull'amministrazione della società concessionaria delle ferrovie col ministero di commissari speciali, all'oggetto di conoscerne gli alti e l'andamento nei modi che reputerà opportuni.

Art. 24. Qualora per parte della compagnia concessionaria non si dia completa esecuzione a quanto è stabilito nei precedenti articoli 6 e 7, e nel seguente articolo 28, s'intenderà senz'altro essa compagnia decaduta da ogni e qualunque preteso diritto intorno alle strade ferrate dell'Italia meridionale, e sarà in facoltà del Governo di dichiararla decaduta eziandio dalla concessione di essi nella presente.

Art. 25. Il signor Adami nei nomi si obbliga di presentare al Governo, nel termine che verrà stabilito nel capitolato d'onori, di cui all'articolo seguente, per essere approvato in conformità alle leggi vigenti nelle antiche provincie del regno, il progetto di statuto della società anonima, che è obbligato di costituire per la completa esecuzione della presente convenzione.

Art. 26. Il capitolo d'oneri che dovrà regolare l'eseguimento dell'intrapresa sulle basi della presente convenzione verrà concluso di comune accordo e sottoscritto dalle parti entro quindici giorni dalla data d'oggi, ed il medesimo, insieme a questa stessa convenzione, dovrà essere approvato per legge.

Ove per qualsiasi causa la legge di approvazione non intervenisse, si avranno, tanto questa convenzione quanto il capitolato, per tutti gli effetti, come non scritti e non avvenuti, e le parti rientreranno, nel pieno e libero esercizio delle loro rispettive ragioni.

Fatto in doppio originale in Torino, addì trenta aprile mille ottocento sessantuno.

Il ministro dei lavori pubblici  
Firmato Ubaldino Peruzzi.

Il ministro delle finanze  
Firmato Pietro Bastogi.

Pietro Augusto Adami, in proprio e nei nomi.  
Il direttore capo di divisione  
G. Martinengo.

Per copia conforme:  
Per il direttore capo di divisione  
Massi, segretario.

## Capitolato d'oneri per la costruzione di ferrovie nelle provincie napolitane e nella Sicilia.

Dichiarazioni preliminari.

Art. 1. La convenzione per la costruzione delle ferrovie nelle provincie napolitane e nella Sicilia, firmata in Torino il 30 aprile 1861 fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, per parte dello Stato, ed il cavaliere Pietro Augusto Adami, di Livorno, per parte della società delle strade ferrate dell'Italia meridionale, avrà esecuzione sotto l'osservanza del predente capitolato, stato redatto d'accordo tra le parti, a senso dell'articolo 26 della Commissione suddetta, a cui dee rimanere annesso.

Quelle fra le disposizioni dell'alto di concessione della ferrovia aretina del 24 marzo 1860, che alla presente concessione possono essere applicabili, e che non vennero, o semplicemente o con modificazioni richiamate nella convenzione surripetuta,



dovendo trovar luogo nel presente capitolato, si dichiara che questo capitolato e la convenzione del 30 aprile 1861 costituiscono la sola legge che, dee regolare la presente concessione.

### **Studi di massima dei progetti.**

Art. 2. Nell'atto che il Governo indicherà alla società l'ordine col quale intenderà che si proceda agli studi di massima, e prima che la società intraprenda tali studi, dovrà il Governo medesimo designare l'andamento generale di ciascuna linea, indicandone i punti estremi e gli altri intermedi più importanti, pei quali o vicino ai quali intenderà di farla passare, ritenuto per massima che l'andamento planimetrico delle diverse linee dovrà avvicinarsi, per quanto lo consentano le condizioni del terreno, ai più importanti e più industriali centri di popolazione, ed offrire un facile accesso così ai porti delle città marittime, come agli sbocchi delle più importanti strade ordinarie.

Art. 3. Dalla data del decreto ministeriale, che farà conoscere alla società la sovrindicata designazione, comincerà a decorrere il tempo accordato per gli studi di massima.

La decorrenza dei termini di cui sopra e quella per gli studi particolareggiati non potrà mai essere interrotta o prolungata, se non per casi di forza maggiore, che dovranno essere giustificati dal concessionario, e delle circostanze dei quali il Governo si riserva di apprezzare la realtà e l'importanza.

Art. 4. Gli studi di massima o progetti preliminari si comporranno di un tipo planimetrico e di un profilo longitudinale in scala non inferiore ad un ventimillesimo, e di un millesimo per le altezze del profilo.

Il tipo planimetrico comprenderà un'estensione di territorio da una parte e dall'altra della linea sufficiente a far acquistare una conveniente idea della giacitura e degli accidenti del suolo del paese. Così pure il profilo sarà accompagnato da qualche sezione trasversale sufficientemente estesa in quelle località in cui la cognizione della disposizione del terreno possa ravvisarsi più importante per la giustificazione della massima del progetto. Per la quale giustificazione il corredo dei documenti componenti il progetto preliminare sarà compiuto con una ragionata memoria spiegativa.

Le altezze dei profili longitudinali dei progetti, tanto di massima, quanto particolareggiati, saranno riferite al livello medio del mare preso per piano di paragone.



Art. 5. Tra due o più fra i punti che verranno per una linea designati, a termini dell'articolo secondo, il Governo potrà ordinare alla società delle esplorazioni anche col mezzo di livellazioni e misure su diverse direzioni prima di determinare su quale fra esse dovranno essere eseguiti gli studi di massima, non comprendendo però nei termini fissati all'articolo 10 della convenzione il tempo riconosciuto necessario a giudizio del Governo per la duplicazione delle esplorazioni.

Ma se prima di compartire la sua definitiva approvazione agli studi di massima il Governo richiederà che sopra più di una delle direzioni esplorate essi vengano compiuti nel modo prescritto all'articolo precedente, od anche che vi si compiano gli studi particolareggiati, la società s'intenderà obbligata ad uniformarsi agli ordini che le verranno compartiti, mediante però un equo compenso che sarà fissato d'accordo, od in caso di dissenso, a giudizio de' periti a modo di arbitramento. Resta ben inteso per altro escluso qualunque dritto di compenso, allorché i progetti dovessero essere riformati o rinnovati per cagione di mancanze o difetti che nei medesimi si riscontrassero.

#### **Studi particolareggiati dei progetti.**

Art. 6. I progetti particolareggiati per qualsivoglia tronco o per qualsivoglia delle due sezioni si comporranno in primo luogo del tipo planimetrico generale nella scala di uno a due mila del profilo longitudinale nella medesima scala per le lunghezze, ed in quella di 1/200 per le altezze, dei profili trasversali nella scala di 1/200 delle sagome o profili normali nella scala di 1/50 di tutti i casellari e quadri necessari per far luogo al calcolo delle quantità degli sterri e rinterri, delle proprietà private o pubbliche da occuparsi, e delle opere d'arte; di una perizia d'estimo accompagnata da un elenco dei prezzi e dalle analisi giustificative di questi; del capitolato speciale di esecuzione, e finalmente di una memoria, nella quale saranno spiegate e giustificate tutte le disposizioni essenziali del progetto.

Art. 7. La posizione delle stazioni, delle fermate, delle case cantoniere e dei caselli di guardia; quella dei corsi di acqua e delle strade ordinarie dalla ferrovia intersecate; quella delle traversale della ferrovia medesima, sia a livello, sia per sottovia o per cavalcavia; quella delle opere servienti al passaggio delle acque; quella degli estremi delle curve, la misura dei raggi di queste; la divisione ettometrica e

chilometrica, e la posizione delle sezioni trasversali, dovranno venire regolarmente indicate tanto sul tipo planimetrico, quanto sul profilo longitudinale.

Il tipo planimetrico dovrà sempre comprendere un'estensione di terreno non minore di un ettometro da una parte e dall'altra dell'asse del progetto. Nelle traversate dei torrenti, fiumi o rivi di qualche considerazione, gli si dovrà però dare, tanto al disopra, quanto al disotto, quella maggiore estensione che gl'ingegneri del Governo applicati all'assistenza agli studi giudicheranno necessaria, affinché nell'esame del progetto agevole riesca il formarsi un'abbastanza giusto criterio delle tendenze del corso, della convenienza della posizione e della forma dei ponti da stabilirsi, e della necessità, convenienza e sufficienza delle opere proposte o da proporsi per assicurare la stabilità e la completa e permanente attitudine di essi ponti alla propria destinazione.

Pei tratti di ferrovia da costruirsi a traverso od in contatto agli abitati saranno presentati dei piani speciali nella scala di 1/1000.

Dal tipo planimetrico per ogni tratta dovrà apparire la condizione di giacitura della strada, cioè se a cielo aperto od in sotterraneo; se al piano di campagna, oppure rilevata od abbassata sotto il medesimo; e se a libero sterro o rilevato, oppure col sostegno o difesa di muri così superiori, come inferiori.

Sul profilo longitudinale sarà indicata la lunghezza e l'inclinazione assoluta ed in millimetri per metro di ogni salita, o discesa, o tratta orizzontale, come pure la lunghezza dei tratti rettilinei e dello sviluppo delle curve.

Come documento completivo del tipo planimetrico e del profilo longitudinale, sarà aggiunto a ciascun progetto un quadro contenente tutte le indicazioni relative alle lunghezze dei tratti rettilinei e curvilinei, ai raggi delle curve ed alle misure delle inclinazioni della linea rapporto all'orizzonte, già riportate in detto tipo e profilo.

Art. 8. I profili in traverso per numero, per posizione e per estensione individuale dovranno, a seconda delle speciali esigenze della naturale disposizione del terreno, soddisfare allo scopo di far acquistare un'abbastanza chiara e completa idea della configurazione del terreno medesimo, e contenere tutte le indicazioni numeriche e figurative necessarie per agevolare la verifica dell'esatta loro

corrispondenza coi calcoli delle quantità degli sterri e rinterri, e delle opere di sostegno e di difesa -del corpo della strada ferrata.

Art. 9. Le sagome o profili trasversali normali saranno per ogni progetto particolareggiato nel numero necessario per rappresentare le forme e la struttura della ferrovia in tutte le principali condizioni di giacitura in cui essa verrà nella tratta da quel progetto compresa a trovarsi, cioè se a livello col piano di campagna, o colla sede del massiccio elevata più o meno di 50 centimetri sopra esso piano; se incassata o tagliata a mezza costa; se scavata nelle terre o nella roccia stabile; se con muri di sostegno al terreno superiore; se con muri di sostegno inferiori, atti unicamente a resistere alla spinta del contrapposto terrapieno; se con muri od argini di difesa contro il mare, o contro i fiumi e torrenti; se con parapetti od argini laterali nei tratti fiancheggiati da precipizi, e finalmente se aperta in sotterraneo tanto senza rivestimento murale, quanto con rivestimento semplicemente atto ad ovviare ai pericoli di decomposizione della roccia, o di incomodi o pericolosi trapelamenti d'acque, quanto con rivestimento diretto ad opporre la necessaria valida resistenza all'instabilità della roccia o del terreno qualunque in cui verrà eseguito il traforo.

Art. 10. Tanto i calcoli delle quantità dei lavori, quanto quelli della perizia d'estimo dovranno venire ordinati in modo da renderne agevole la separazione delle diverse specie di opere e provviste, quando in applicazione del disposto dall'articolo 20 della convenzione volesse stralciarsi ciò che è corpo della ferrovia propriamente detto, da ciò che è armamento e corredo del medesimo, e così stralciare il detto corpo dai fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere e caselli di guardia dal massiccio, traversine, ruotaie e cuscinetti, e da ogni altro materiale fisso e mobile contemplato nella concessione.

Segnatamente poi la della separazione dovrà essere fatta in modo da rendere praticabile la fornitura sì del materiale mobile, come del materiale fisso corrispondente ad una sezione del progetto, con indicazione del cantiere, in cui dovrà essere consegnato, separatamente dall'ulteriore impiego o collocamento incera.

Art. 11. Il capitolato di esecuzione dei progetti parziali dovrà comprendere tutte le istruzioni e prescrizioni necessarie, acciocché possa essere fatta conveniente e giusta applicazione delle disposizioni del presente capitolato generale e della convenzione del 30 aprile 1861 alla specialità delle opere in ciascun progetto comprese, con aggiunta

di quelle condizioni, a cui dalle delle disposizioni non fosse provveduto.

Art. 12. La perizia d'estimo ed il capitolato d'esecuzione fisseranno inoltre il prezzo e le condizioni che la società intenderà di proporre per assumersi essa l'incarico dell'eseguimento delle opere della sezione o sezioni, a cui quei documenti si riferiranno, in senso dell'articolo 21 della convenzione.

Art. 13. Per tutte le principali opere d'arte, e così pei ponti sui fiumi, torrenti e rivi, quando abbiano ad essere costruiti a più luci, o anche ad una sola luce che tocchi o superi i metri otto, pei cavalcavia, sottovia e traversate a livello a servizio delle strade pubbliche carreggiabili, di larghezza non minore di metri cinque, e per le stazioni delle classi superiori coi fabbricati loro attinenti, la società presenterà dei progetti speciali di ciascun'opera.

Per le opere minori, e così pei ponti, ponticelli, acquedotti e sifoni ad una luce di minor larghezza di metri otto, pei cavalcavia, sottovia e traversate a livello delle strade pubbliche o private o non carreggiabili, o di minor larghezza di metri cinque, per le case cantoniere, e caselli di guardia per le stazioni di classe inferiore alla seconda, e per le fermate, potrà la società limitarsi a presentare dei moduli, i quali serviranno a regolare la costruzione secondo la relativa importanza, e secondo la varietà delle esigenze delle località e della loro destinazione.

Si eccettuano però quei casi, nei quali le opere anzidette, malgrado della piccolezza delle luci dei ponti, o la tenuità del grado d'importanza dell'uso a cui debbono servire, si troveranno in tali poco ordinarie circostanze di località da richiedere che ne vengano studiate e determinate le forme e dimensioni con progetti speciali.

Art. 14. I progetti parziali ed i moduli di cui all'articolo precedente consisteranno, oltre ad una memoria nella quale dovranno le essenziali disposizioni delle opere venire spiegate e giustificate, in un corredo di disegni in pianta, elevazione e taglio, tale da costituire una soddisfacente rappresentazione di esse opere in tutte le loro parti, ed a fare che nulla manchi alla completa cognizione ed intelligenza delle loro forme, dimensioni, genere di struttura e modo di costruzione. Sui disegni medesimi saranno chiaramente notate in cifre le dimensioni necessarie sì per porgere una sicura guida nell'esecuzione, come per poter facilmente calcolare o verificare i calcoli delle quantità dei lavori.

I progetti speciali dei ponti sui torrenti fiumi e rivi di qualche considerazione, saranno accompagnati dal profilo longitudinale sufficientemente esteso superiormente ed inferiormente alla ferrovia,

e da un competente numero di sezioni trasversali dell'alveo, il tulio allo stesso scopo al quale sarebbe diretta la maggiore estensione del tipo planimetrico di esso alveo prescritto all'articolo 7.

Formerà parte dei progetti delle stazioni delle classi superiori, non che dei moduli di quelle delle classi inferiori e delle fermate, il loro piano generale, nel quale dovrà essere chiaramente indicata la distribuzione di tutte le vie così principali, come secondarie, il perimetro colle piazze o cortili esteriori, ed altre qualunque dipendenze ed accessori, e finalmente la posizione dei fabbricati ed altre opere componenti la stazione o fermata colla regolare figura dell'area che ciascuna di esse opere e fabbricati dovranno occupare.

Art. IS. Pei piani generali delle stazioni sarà adottata la scala di',,,,,. I loro fabbricati, come altresì i disegni dei ponti, viadotti, ponticelli, acquedotti, sifoni, case cantoniere, caselli di guardia e traversate a livello, saranno delineate in iscala non minore del '/too, salvo anche nei casi, nei quali talune delle parti di un'opera non potessero essere colla necessaria minutezza e precisione con quest'ultima scala rappresentate, ad accompagnarne il disegno generale con particolari delineati in iscala doppia.

Scale maggiori, le quali potranno ascendere fino a quella di grandezza naturale, saranno adottate per quei particolari oggetti, che possono esigere che l'occhio arrivi a discernere le più minute misure, come sarebbero le cornici, le decorazioni architettoniche, le costruzioni in legno od in ferro, gli oggetti d'armamento della via e di materiale fisso delle stazioni, e simili.

Art. 16. Gli studi dei progetti, tanto di massima, quanto particolareggiati, sono subordinati all'approvazione del Ministero; non potranno pertanto ritenersi adempite a tale riguardo le obbligazioni della società fino a che la detta approvazione non siasi ottenuta in modo definitivo, mediante l'introduzione, all'uopo, di quelle modificazioni, aggiunte o rettificazioni, che prima di accordare la detta approvazione Terranno dal Ministero prescritte.

Art. 17. I termini di tempo stabiliti dall'articolo 11 della contenzione per la presentazione dei progetti particolareggiati s'intende doversi riferire al solo corpo della ferrovia; i progetti delle altre opere complete saranno dalla società presentati successivamente, ma sempre abbastanza in tempo da non recare incaglio al regolare



proseguimento dei lavori, e questo a giudizio del Governo, il quale potrà a tal uopo assegnare termini speciali.

Art. 18. Il Governo si riserva la facoltà di fare assistere da' suoi ingeneri la società nelle operazioni così di campagna come di gabinetto, degli studi tanto preliminari quanto definitivi dei progetti, in questo caso la società sarà in dovere di somministrare loro tutte quelle informazioni, notizie e spiegazioni delle quali potranno abbisognare; ed i detti ingegneri a loro volta potranno dare alla società quei suggerimenti che stimeranno i più opportuni in relazione alle disposizioni della convenzione e del presente capitolato, ed all'intento di contribuire all'ottenimento della maggiore possibile perfezione del progetto, così dal lato dell'economia delle spese, come da quello della migliore convenienza delle opere alla propria destinazione.

Art. 19. A certificazione dell'osservanza di questa prescrizione, i suddetti ingegneri muniranno del loro visto le carte d'ogni progetto nell'atto che la società ne farà la trasmissione al Ministero; dopo del che al Ministero medesimo faranno pervenire le proprie osservazioni sul merito di quella produzione.

Art. 20. Nel passare dagli studi di massima, ancorché approvati dal Ministero, agli studi particolareggiati di un progetto, potrà la società proporre delle modificazioni nella traccia così planimetrica come altimetrica, quando ciò possa giovare all'opera sotto al rapporto così di convenienza o di stabilità, come di economia, purché le dette modificazioni non escano fuor dei limiti delle condizioni fondamentali del tracciamento di massima approvato.

Art. 21. L'approvazione, così assoluta come condizionata, che il Governo impartirà ai progetti, emanerà per decreti ministeriali, i quali saranno comunicati alla società per mezzo della direzione tecnica.

Per ottenere quest'approvazione, la società sarà obbligata a produrre i diversi progetti, così di massima come di dettaglio, in duplice esemplare, l'uno dei quali verrà restituito alla medesima nel momento della comunicazione della rispettiva approvazione, e l'altro rimarrà a disposizione del Ministero.

Non sarà però necessario che i due esemplari siano contemporaneamente prodotti, ed uno di essi potrà essere consegnato anche dopo la scadenza dei termini di cui agli articoli 10 e 11 della convenzione, purché per altro questo secondo esemplare trovisi a

disposizione del Governo prima dell'emanazione dell'approvazione governativa.

Art. 22. La società dovrà uniformarsi alle leggi vigenti nel paese per quanto riflette all'introdursi nelle altrui proprietà affine di eseguirvi tutte le operazioni di rilevamento di piani e profili, scandagli del terreno ed altre necessarie sia per lo studio dei progetti, sia per tracciamenti definitivi di esecuzione, sia perchè possano avere il loro regolare corso le formalità delle espropriazioni. Il Governo a sua volta dovrà emanare tutti i decreti e dichiarazioni necessarie, ^acciocché la società ed i suoi agenti vengano riconosciuti nella loro legale qualità, muniti delle autorizzazioni che, secondo le leggi, è' in facoltà del Governo stesso di concedere, ed assistili dall'autorità del medesimo in Ogni circostanza in cui abbiano bisogno di ricorrervi.

## Convenzione colla società Adami e Comp. per la costruzione delle strade ferrate calabro-sicule.

*Relazione fatta alla Camera il 9 luglio 1861 dalla Commissione composta dei deputati Plutino, Caisri, Corsi, Poerio, Romeo Pietro, De Vincenzi, Pisanelli, Lahza Giovanni, e Allievi, relatore.*

Signori! — Il progetto di legge inteso a chiedere l'approvazione del contratto 30 aprile 1861, stipulato Ira il signor ministro dei lavori pubblici ed il signor Adami è C, per la costruzione delle ferrovie calabro-sicule, suscitava considerazioni pressoché analoghe in tutti gli uffici. Tutti gli uffici, infatti, si accordavano nel riconoscere che ragioni imperiose di prudenza politica e di giustizia volevano si estendesse il beneficio delle comunicazioni ferroviarie anche alle estreme parli della Penisola ed alla Sicilia. Tutti decidevano che si dovesse dal Parlamento provvedere ad un tale bisogno, e prima ancora che si prorogasse la presente Sessione.

La convenzione 30 aprile però, sottoposta dal ministro alle deliberazioni del Parlamento, incontrava negli uffici molte difficoltà, era fatta segno a molte e gravi obiezioni. La maggioranza di essi rifiutava la propria approvazione, quando non venissero introdotte nel contralto notevoli e sostanziali riforme, per cui fossero guarentiti gli interessi dello Stato e la certezza delle costruzioni. I due uffici che diedero mandato al commissario in senso favorevole al progetto di legge chiedevano pur essi una riduzione agli aggravii dello Stato, e specialmente alla misura del compenso portalo dall'articolo 15 della convenzione.

Sopra alcuni punti specialmente si volgeva l'attenzione degli uffici e poi quella della vostra Commissione.

La convenzione 30 aprile risolvesi in una promessa di affidamento dei lavori in un appalto generale per la costruzione delle strade ferrate calabro-sicule.

A moltissimi parve quindi sistema affatto nuovo ed inopportuno, mentre si affida preventivamente l'opera ad un appaltatore, dare al medesimo l'incarico pel tracciamento dei progetti delle opere stesse, e per le perizie e valutazioni su cui formasi il prezzo. In questo caso, si diceva, la società concessionaria non è interessata allo esborso

maggiore o minore di capitale per la costruzione; essa non è interessata allo sviluppo economico ed ai profitti delle strade; epperò nissua guarentigia perché le difficoltà del terreno, la natura delle opere si definiscano al punto di vista delle maggiori economie, della solidità dei lavori, e del più opportuno e più breve svolgimento delle comunicazioni.

Si poteva, è vero, opporre che gli articoli 10 ed 11 della convenzione soggettano tanto gli studi di massima, quanto gli studi particolareggiati all'approvazione del Governo, e che l'articolo 26 ricorda il capitolato d'oneri per l'eseguimento delle opere, capitolato nel quale le prescrizioni sono minute, rigorose, molteplici.

A questa considerazione si replicava che la sorveglianza e revisione degli studi di massima e degli studi particolareggiati avrebbe domandato da parte del Governo un lavoro assiduo ed esteso, tanto da rendergli assai meno sensibile il disgravio per l'obbligo degli studi addossato alla società.

Tutti poi furono unanimi gli uffizi a riconoscere gravosa, eccessiva la misura del 5 1/2 per % portata dall'articolo 18, a compenso di studi, montatura d'uffizi, amministrazione, ecc. La minoranza stessa, che aveva dato un voto in massima favorevole alla convenzione, in ciò era consenziente, come si disse or dianzi, che si avesse a ridurre tal misura di compensò entro limiti più equi e più prossimi al vero. Si diceva infine: col presente contratto i concessionari non ci arrecano alcun aiuto finanziario, se l'anticipazione si eccettui di tre milioni. Tutte le risorse economiche si domandano allo Stato; tutto l'aggravio pesa sul nostro debito pubblico. Le obbligazioni positive, serie, non contemplano che gli studi; per ciò che riguarda alle costruzioni non è assunto obbligo, non è data sicurezza nissuna. I concessionari non ci arrecano neppure il sussidio di una provata abilità nell'ordinamento e nella direzione dei lavori, onde i sacrifici dello, Stato non hanno neppure compenso in una diminuzione delle sue cure e della sua responsabilità, oggidì distratta in tante opere che sorgono e si moltiplicano sui diversi punti del regno.

Ma, nel desiderio di correggere gl'inconvenienti che scaturivano dalla convenzione del 30 aprile, la vostra Commissione non poteva dimenticare le precedenze da cui quella convenzione ebbe l'origine, precedenze chiaramente svolte dal ministro nella sua relazione, e già

da tempo largamente commentate dalla pubblica opinione. I concessionari Adami e C. ripetono le loro ragioni dal decreto 28 ottobre del generale Garibaldi e dalla convenzione stipulata, a seguito di tal decreto, il 28 dello stesso mese, tra il segretario generale signor Bertani e il signor Adami e C. A quel decreto tennero poi dietro gli articoli addizionali del 15 ottobre.

Tale è il complesso degli atti a cui si richiamano i concessionari Essi furono base alle trattative del signor ministro dei lavori pubblici ed a quelle che il suo predecessore aveva iniziate. La Commissione, volendo riformare la convenzione 30 aprile, non intese dipartirsi da quella base; essa riprendeva quindi in esame i termini della concessione e quelli degli articoli addizionali, affine di dedurre nell'applicazione equa dei medesimi una tale soluzione che fosse accettata dai concessionari, e conforme agli interessi dello Stato ed a quelli delle popolazioni.

La Commissione allontanava così, senza volerla in alcun modo compromettere, quella questione di alta competenza politica che si era sollevata nel Parlamento italiano nell'ottobre passato, dietro l'interpellanza dell'onorevole Poerio e la risposta dell'illustre presidente del Consiglio. Essa studiava e formulava le riforme della convenzione 30 aprile, fondandosi sugli stessi atti del Governo dittatoriale, da cui là concessione del signor Adami e C. trae la propria origine e la propria forza.

Gli articoli addizionali del 15 ottobre, mentre stralciavano dalla concessione Adami e C. le strade contemplate nella concessione Lahante, stabilivano altresì che le condizioni del decreto 25 settembre si potessero commutare, o nelle condizioni che verrebbero sancite per la concessione delle ferrovie lungo le due riviere liguri, o in quelle stabilite per la strada ferrata aretina con decreto 24 marzo 1800 del barone Ricasoli.

Il signor ministro ci ha detto nella sua relazione che le trattative si avviavano da prima sopra le basi della concessione della ferrovia ligure; ma che le difficoltà incontrate su questo cammino lo hanno condotto nella persuasione che fosse assai meglio prender le mosse dal decreto del 24 marzo 1860 del Governo toscano relativo alla concessione aretina.

Or quali sono gli estremi tolti dalla convenzione aretina, e introdotti dal signor ministro nella convenzione del 30 aprile? Due, ce lo dice egli

stesso nella relazione: lo acollo degli studi ai concessionari per un prezzo determinato, o per un tanto al cento sul costo delle costruzioni, e la libertà assoluta del Governo nella aggiudicazione dei lavori.

La Commissione prendeva pur essa ad esame la concessione della strada ferrata aretina, che aveva servito di guida al ministro. Da quell'esame essa si è dovuta convincere che, se il signor ministro potè giustamente asserire di aver imitate molte disposizioni della concessione aretina, trasportandole nella convenzione del 30 aprile, in fatto il sistema di quest'ultima è profondamente diverso. Malgrado l'analogia di alcune disposizioni isolale, la convenzione del 30 aprile è sempre assai più affine alla convenzione della ferrata ligure, che non a quella della ferrata aretina.

Qual era lo scopo, qual era l'economia di quest'ultima convenzione?

Una società concessionaria si obbligava di raccogliere e di fornire il capitale occorrente alla costruzione, armamento ed arredamento della linea. Il rimborso alla società delle spese si doveva compiere, mediante emissioni di obbligazioni speciali, che si cedevano alla società al saggio invariabile dell'80, a ragione dei lavori compiuti e delle, spese effettuate. Le cartelle si sarebbero estinte dal Governo con rimborso alla pari nel periodo di 128 anni. La società, inoltre, esigeva per gli studi, per l'amministrazione e per la somministrazione dei capitali un premio del 8 per cento, ed aveva il godimento del reddito netto della linea concessa. Le costruzioni della strada dovevano essere assunte dalla società, se così piacesse al Governo, o sopra valutazione e perizie convenute, o sopra incanti. Il Governo poteva anche compiere egli medesimo direttamente i lavori. Era pure obbligata la società ad assumere l'esercizio, od anche ad abbandonarlo a terzi concessionari o allo Stato, se così le fosse imposto.

Ognuno vede come il sistema fosse oltremodo gravoso, intralciato. La concessione vi era tutta complicata con un sistema speciale per la costruzione.

Il 5 1/2 per gli studi dovea riguardanti anche come un compenso per l'alea incorsa dalla società, accettando il prezzo fisso delle obbligazioni. La promessa del reddito netto era guarentigia perché la società mantenesse entro certi confini le spese. Nella convenzione aretina del 24 marzo, infine, noi abbiamo una società, la quale si propone di provvedere il capitale occorrente alla costruzione; in ricambio lo Stato

le guarentisce il reddito del 6 per cento e l'ammortizzazione delle obbligazioni al valore nominale. Aggiungasi, a beneficio della società, l'eventuale reddito netto; a suo aggravo la costruzione e l'esercizio a pieno beneplacito del Governo.

La Commissione si è quindi intimamente convinta che nella applicazione degli articoli addizionali non era conveniente, non era possibile prendere a norma il sistema della ferrata aretina, sistema che non ebbe mai nissun principio di applicazione, e rimase lettera morta nelle circostanze stesse in cui nacque. La Commissione avrebbe creduto gettarsi di pieno buon grado in mezzo alle difficoltà, compromettere i concessionari e il paese in mezzo all'esperimento di combinazioni impossibili, e ritardare alle provincie del mezzodì il beneficio che Io-medesime ansiosamente attendono.

La Commissione senti quindi obbligo di rivolger gli studi alla concessione della via ferrata delle riviere liguri, e di attenersi al sistema di questa concessione, nel suo proposito di riformare la convenzione del 30 aprile, proposta dal signor ministro alla nostra approvazione.

Quali sono i caratteri essenziali della concessione della ferrovia ligure?

Essa costituisce un acollo od appalto generale, in cui il prezzo, convenuto prima fra contraenti, si assoggetta alla riprova del pubblico incanto, con la condizione che non si accettino offerte fuorché con ribasso di almeno il 5 per cento. Valutazione sommaria, incanto, facoltà al Governo di aggiudicare i lavori con quella preferenza che gli suggeriscono non solo il ribasso, ma anche le migliori capacità e le migliori guarentigie; ecco gli estremi della concessione ligure.

La vostra Commissione si è consacrata a conseguirli anche nella concessione delle strade calabro-sicule. Determinava ella quindi che gli studi di massima si intraprendessero dal Governo con quell'ampiezza sufficiente, per cui si potesse determinare un prezzo complessivo; che tale costo fosse dibattuto in confronto della società, definito jnche con aiuto di arbitri in caso di discrepanza. Formato così il prezzo normale, per cui la società si dichiara disposta assumere i lavori, si apre sui prezzo medesimo l'esperimento della licitazione. Nissuno però potrà aspirare all'aggiudicazione, se non dibatte almeno il ti per cento dal prezzo normale.



Ma non basta. La società tiensi obbligata all'adempimento dei lavori ogni qual volta non si presentino i migliori offerenti. Questo servizio può richiedere da sua parte spese, preparazioni di capitale, preparazioni di persone, e però per questo titolo le era dovuto un adeguato compenso.

Qual è lo scopo, o signori, della combinazione che noi vi raccomandiamo?

Due elementi concorrono alla costituzione delle grandi imprese di strade ferrate, la finanza e l'abilità tecnica, il capitale ed il lavoro. Se per avventura oggi non abbondano nel nostro paese capitali disposti a prender parte nell'industria delle strade di ferro, abbondano invece gli elementi tecnici, i buoni costruttori, che si sono rapidamente formati nei lavori eseguiti nell'antico Piemonte, nella Lombardia, nel Veneto, e nel Tirolo, nell'Italia centrale, nella Toscana.

Che cosa vogliamo noi? Noi vogliamo che tali elementi, i quali sono pure un prezioso capitale della nazione, possano unirsi ed ordinarsi, affine di assumere i grandi lavori che si decretano nell'Italia del mezzodì per conto e con le risorse dello Stato.

Per questi motivi ed altri che dovremo aggiungere, la Commissione avrebbe creduto mancare a quelle eminenti considerazioni di equità e d'interesse pubblico che voleva aversi dinanzi, se vi avesse proposta la semplice e letterale combinazione della ferrovia ligure, come più sopra ve l'abbiamo esposta.

Affrettiamoci a dichiarare che, durante le nostre trattative, al signor Adami si erano associati alcuni distinti costruttori italiani e con essi un certo numero di capitalisti, in modo da rendere anche più solide le guarentigie per l'adempimento degli impegni assunti.

Notisi ancora: il contratto della ferrata ligure aveva per obbietto una sola linea, con uno sviluppo che computavasi ascendere a 270 chilometri. La concessione delle linee calabro-sicule estendesi a pressoché 000 chilometri. Non era possibile, non era conveniente sperimentare sopra una sola perizia ed un solo incanto la totalità dei 900 chilometri. La rete venne perciò divisa in altrettante linee, o sezioni, la cui lunghezza non fu definita, ma si intese non poter essere minore di 100 chilometri, e sopra ciascuna di esse si rinnoveranno le operazioni degli studi, delle perizie e degl'incanti, che più sopra vi abbiamo descritte. Né i concessionari opposero difficoltà a questo

metodo di ripartizione, il quale è del resto già consacrato anche nella convenzione del 30 aprile.

Assai più ritrosi si mostrarono i concessionari sull'argomento degli'incanti. Essi insistevano a volerli esclusi in tutti i casi in cui Governo e società fossero in accordo sui prezzi della perizia preventiva. La Commissione non pensò doverne desistere; parve ad essa che l'incanto fosse una guarentigia conforme ai grandi principii e giovevole all'interesse ed alla responsabilità della stessa pubblica amministrazione. Insistevano i concessionari affinché fosse loro mantenuta almeno la facoltà di agguagliare il minor prezzo profferii) negli incanti, e data così un'assicurazione di prelazione. La Commissione tenne fermo nell'avviso che una tale prelazione avrebbe esclusa o fatta illusoria ogni concorrenza.

Potrebbe però avvenire che il diffalco non minore del 5 per o/o fosse insufficiente a mantener l'impresa della costruzione nei concessionari. L'esempio di quanto avvenne nell'incanto della via ligure non è che riprova di codesto possibile evento. La vostra Commissione fu unanime a riconoscere che in tale caso un compenso era dovuto ai concessionari, i quali si obbligano sul prezzo normale fin dal primo aprirsi dell'asta. Un tale compenso fu a maggioranza fissato nell'1 1/2 2 p. % sul costo delle costruzioni, che per avventura non venissero a loro affidate.

Né vi paia eccessivo. Esso costituisce il premio per l'apprestamento del capitale necessario all'assunzione dei lavori; esso costituisce l'allettativa, l'incoraggiamento alla formazione di un serio gruppo di costruttori nazionali, che in questa occasione sono invitati ad una bella esperienza nella direzione di grandi lavori; esso costituisce anche il corrispettivo dei sacrifici che il signor Adami già sostenne in passato.

Sicuri del compenso dell'1 i/2, i concessionari potranno spingere le proprie esplorazioni e i propri studi, in concorso con le esplorazioni e con gli studi di massima del Governo, mettendosi in misura di conoscere egregiamente e da vicino le condizioni del costo. Ottenuta la prima aggiudicazione di lavori, i concessionari, forti della locale esperienza e dispensati dalle spese di un primo avviamento, vedranno la loro situazione farsi anche migliore, ed assicurata a sé una larga prospettiva di opere e di onesti lucri.

Queste considerazioni, queste premesse erano necessarie alla vostra Commissione, affine di trasfondere in voi quel convincimento, eh e essa profondo nutre, di aver raggiunto con le modificazioni apportate al progetto di legge il triplice scopo che essa si proponeva, vale a dire:

Di applicare alla convenzione per le strade ferrate calabro-sicule le condizioni sancite dal Parlamento per la via delle riviere liguri, a norma della concessione del dittatore Garibaldi e degli articoli addizionali che sono parte integrale di essa;

Di guarentire ed assicurare i grandi interessi dello Stato ed i buoni principii della pubblica amministrazione;

Di favorire la svolgimento di grandi e solide società di costruttori anche nel nostro paese.

La Commissione ha creduto che, quanto gl'indicazione delle linee della Sicilia, si dovessero mantenere i termini del progetto di legge.

Gli studi che insino ad oggi noi possediamo non ci autorizzano ad entrare in alcuna più precisa determinazione, senza pericolo di inceppar l'avvenire.

Le linee della Sicilia sono tracciate, per così dire, dalla natura. Esse hanno tre scopi distinti: collegar fra loro i punti più importanti e più lontani dell'isola; aprire ai prodotti e alle popolazioni dell'interno gli sbocchi verso il mare; e finalmente accostar tutta quanta la Sicilia al continente italiano. Le linee indicate nel progetto collegano, infatti, tra loro Palermo, Girgenti, Caltanissetta, Siracusa, Catania, Messina; dal centro dell'isola discendono in tre distinte direzioni verso il mare Tirreno, verso l'Africano e verso l'Ionio; e per converso dai punti estremi di Palermo e di Girgenti le provenienze si gettano sulla linea di Catania; e da Catania, il movimento, ingrossato anche con le provenienze di Siracusa, si volge tutto raccolto verso Messina, verso la punta della Calabria e l'Italia continentale.

Lo svolgimento probabile delle linee sicule si avvicina ai 600 chilometri. Da Siracusa a Messina 160 chilometri; da Catania a Palermo da 220 fino a 360 chilometri, secondo la possibilità e convenienza di un tracciato più o meno diretto da Palermo a Caltanissetta verso il centro dell'isola; dal punto d'incontro della linea centrale fino a Girgenti da 25 fino a 60 chilometri. Quanto più la linea da Palermo a Catania si svolgerà nell'interno, accostandosi a Girgenti,

tanto più potrà esser breve la diramazione che conduce a quest'ultima città.

Quanto agli andamenti della linea dell'interno da Palermo a Catania noi non abbiamo finora che indicazioni mollo sommarie. L'onorevole signor Marzano, ispettore del genio civile, il quale ebbe a percorrere, per incarico del ministro dei lavori pubblici, in questi ultimi tempi una gran parte della Sicilia, è profondamente convinto esigersi ancora molli studi, prima che si possa decidere sugli andamenti della strada interna dell'isola.

Le risultanze di questi studi potranno nel seguito risolvere un altro dubbio assai grave sulla convenienza di condurre, senza troppi sacrifici, una diramazione della linea centrale sopra Licata. Licata è uno dei punti <più importanti per il commercio degli zolfi, i quali si caricano pressoché esclusiva\* mente nei porti di Palermo, di Catania e di Girgenti, e sulla spiaggia di Licata.

La città di Licata non ha porto, sebbene in condizioni tali da poterne avere uno eccellente. Le navi vengono a caricarsi nella sua rada, dove trovano un abbastanza sicuro ancoraggio. La esportazione degli zolfi che si fa da Licata arriva quasi al' quarto della esportazione totale della Sicilia.

Alcuni membri della Commissione avrebbero voluto che nella designazione della strada da Messina a Siracusa si facesse menzione speciale che la medesima avrebbe toccato ad Augusta. Non è dubbio che Augusta, per la sua posizione, per il suo porto, per il suo commercio, non sia degna di tutta la considerazione; e però non è dubbio che nel tracciato della linea da Siracusa a Catania si debba speciale riguardo ai suoi bisogni. Ma nel tempo stesso la Commissione non poteva scostarsi dal sistema adottato di accennare le linee, segnando appena i punti estremi che le medesime toccano. Fuori di questo sistema, si sarebbero sollevate le molteplici esigenze locali, e la Commissione non voleva, non poteva compromettere molte quistioni, le quali da studi maggiori, da elementi più copiosi, economici e tecnici, devono attendersi unicamente lume e soluzione.

La Commissione ha poi creduto far opera prudente e giusta, tracciando in modo più distinto e definitivo la linea delle Calabrie. Nel progetto di legge era detto che tale linea andrebbe da Salerno a Reggio, movendo o da Salerno, o da Eboli, o da qualsiasi altro punto della linea

da Napoli a Foggia. La locuzione indeterminata permetteva anche una strada che da Foggia per Taranto si volgesse a Reggio, scorrendo sul versante dell'Ionio. La Commissione ha creduto dover dare la preferenza a quest'ultima linea, e però ha dello in modo preciso che la strada delle Calabrie si dirigerà da Taranto a Reggio.

La linea da Eboli a Reggio lungo la costa del Tirreno farebbe, è vero, il cammino più breve alla volta di Napoli, ma, ad opinione di molti, incontrerebbe gravi difficoltà di terreno, dovendosi in alcuni punti condnr quasi traverso Impennino fortemente addossato al mare. Nel Principato Citeriore l'alta valle del Sele e i monti di Lagonegro, pel breve tratto della Basilicata che tocca al mar Tirreno, e i dirupi di Paola nella Calabria Citeriore presentano un. aspetto esteriore di difficoltà che non si potrebbe negar da nessuno. Oltreciò la linea da Salerno, o da Eboli, a Reggio lungo il Tirreno, nol provvederebbe che ad una minore parte dei bisogni delle stesse Calabrie.

Il maggior numero delle popolazioni si trova ad oriente dell'Apennino, dove sono anche i capoluoghi Catanzaro e Cosenza. La linea da Reggio a Taranto lungo il mare Ionio seguirebbe Un andamento in generale assai facile per terre piane ed acclivi verso la marina. In pochi punti essa dovrebbe incontrare quegli espandimenti dell'Apennino, che provengono dalla maggior catena che corre più presso il Tirreno, e fanno confine tra la Calabria Citeriore e la Basilicata, e la Calabria Citeriore e la Ulteriore, circoscrivendo la valle del Grati.

Da Taranto a Reggio si attraverserebbe pur anco nella sua zona inferiore e marittima la ricca ed ampia provincia di Basilicata, la quale, fuor di questa ipotesi, si troverebbe quasi interamente priva del beneficio della strada ferrata. Orala Basilicata è tra le più estese provincie del regno, avendo pressoché 7000 chilometri quadrati di superficie e 520000 abitanti. La linea lungo il mare avrebbe anche influenza per condurre a condizioni di più attiva coltura le fertili e ancor poco popolate pianure che in quella provincia si trovano presso alle foci de' numerosi suoi fiumi. Le Calabrie e la Basilicata poi, insieme unite, hanno 1700000 abitanti, di cui 500000 o poco più sul versante del Tirreno, il rimanente sul versante dell'Ionio.

Ben è vero che la strada da Eboli a Reggio gioverebbe anche alle popolazioni dei circondari di Sala e di Vallo nel Principato Ulteriore,

ma tutte insieme queste popolazioni sommano appena 800 mila abitanti.

La Commissione non crede tuttavia che le Calabrie debbano rinunciare alla speranza di un'altra linea lungo il Tirreno; ma, intanto che gli studi da intraprendersi dal Ministero ce ne additino le condizioni, e le finanze dello Stato permettano l'assunzione di nuovi oneri, il presente progetto di legge ebbe per iscopo di assicurare quella linea che si presenta senza dubbio più facile e vantaggiosa alla somma maggiore degl'interessi.

Che se la linea da Reggio a Taranto allunga per le Calabrie la via di Napoli, a cui non giungerebbero, se non passando l'Apennino di Conia, essa linea però congiunge quelle Provincie più rapidamente e più naturalmente all'Italia. La linea delle Calabrie da Eboli a Reggio avrebbe una lunghezza di 350 chilometri, quella di Taranto una maggiore di circa 80 chilometri, compensata certamente dalle minori difficoltà e da tutti gli atti sopra indicati vantaggi.

Chiedevasi anche nella Commissione che si decretassero, insieme colla grande linea di congiunzione tra l'estrema punta delle Calabrie e il resto del continente italiano, qualcuna delle più essenziali diramazioni che dall'interno delle Provincie verranno a raggiunger la via corrente presso la spiaggia dell'Ionio. Tra queste diramazioni erano quelle di Potenza e di Cosenza lungo la valle del Crati. La Commissione non esitò riconoscere che la linea da Taranto a Reggio esigeva lo sviluppo di alcune linee laterali che la mettessero in contatto più immediato con il territorio delle provincie attraversate. Ma due considerazioni la ritennero dallo estendere le linee contemplate nella presente concessione. Prima fu la considerazione economica; i pesi contratti per le ultime convenzioni relative alle strade ferrate sono già gravi, anzi gravissimi per il nostro Stato; gli interessi generalizie giuste preoccupazioni dell'avvenire domandano che lor sia posto un confine. Poi l'economia delle comunicazioni secondarie è quella che vuole studi più pazienti e maggiori riflessioni che non quella delle linee principali, in gran parte invincibilmente prefisse dalla natura. Cosenza e Potenza dovranno senza dubbio avere le proprie linee di diramazione. La Commissione confida che il Ministero vorrà senza indugio imprendere gli studi opportuni, onde soddisfare alle esigenze di due fra le più importanti provincie del regno.



La vostra Commissione non si avventura a nissun calcolo preventivo sull'ammontare probabile della spesa che trarrà seco l'esecuzione delle linee contemplate nella presente concessione. Essa non potrebbe che avvanzar cifre essenzialmente ipotetiche, e però non ama di farlo. Gli studi che possediamo fin qui sono troppo incompleti e troppo parziali, perchè ci somministrino un qualche più positivo criterio. Essi si riferiscono esclusivamente alle linee della Sicilia, e risguardano il tronco da Palermo a Termini, di 56 chilometri, per il quale abbiamo studi del signor Guerra e del signor Gabrielli, e progetti incominciati dall'ingegnere Parodi, per incarico del signor Adami. Dà Termini però, risalendo oltre la valle del Torto, Valle Lunga e la valle dell'Angro, non furono fatte fin qui che poche livellazioni di esplorazione.

Sulla linea da Siracusa a Messina si sono fissati i signori Wairing e Boigne, i quali l'hanno sommariamente ricorsa, ed hanno presentato studi saltuari sopra alcune delle località più difficili che si trovano nel primo tratto di via da Messina a Catania, e propriamente da Messina ad Aci-Reale.

Eguale incertezza, eguale riserva ci è imposta intorno al pronosticare sui possibili redditi. Noi possiamo però attenderci che per molti e molli anni queste linee non restituiranno il frutto dei capitali, se non in una assai tenue misura. Le strade della Sicilia e quelle delle Calabrie attraversano paesi ricchi per ogni maniera di doni della natura, ma che hanno forse bisogno di qualche tempo onde svolgere tutti gli elementi della loro ricchezza. Il movimento del traffico nell'isola si farà probabilmente dall'interno verso il mare, e dal mare verso l'interno, più che tra le diverse parti di essa; ma la strada ferrata, solcando l'isola in tutta la lunghezza, le comunicherà nuovi bisogni, nuove abitudini. Le popolazioni si sentiranno invitate a portarsi presso le maggiori correnti; quindi un desiderio urgente di strade comuni, e poco a poco un moto che si comunichi anche alle parti più lontane, e insensibilmente le trasformi ed avvicini alla patria comune.

Poiché infine, o signori, le strade della Calabria e della Sicilia hanno uno scopo civile e politico ancor più che uno scopo economico. Noi vogliamo costruirle per quella istessa, ragione per \_eui facciamo grandi sacrifici ai bisogni della difesa e della coltura nazionale; noi vogliamo costruirle per fare atto di giustizia distributiva nel novello

consorzio delle Provincie italiane, e per correggere rapidamente i vizi della storia e quelli della geografia.

In tale condizione di cose, la vostra Commissione sente bisogno di esporvi alcuni più ampi e più generali riflessi.

Il sistema della convenzione che vi è proposta ha preso il proprio indirizzo dalle concessioni dittatoriali e dagli atti ebe la seguirono; ma non è men vero che la costruzione per conto dello Stato abbia, nella condizione delle strade ferrate calabro-sicule, una sufficiente ragione ed una speciale opportunità. Noi abbiam veduto, in differenti circostanze, tutti i sistemi alla prova: concessioni all'industria privata, sussidi di capitale, garanzie d'interesse. In Francia or l'uno or l'altro prevalse; finché, da ultimo, l'industria delle strade ferrate, sollo la possente iniziativa del Governo, si ordinava nei grandi gruppi delle compagnie. In Italia noi seguimmo in gran parte l'esempio della Francia; epperò furono create e furono riconosciute in questi ultimi giorni dal Parlamento molte ed importantissime concessioni all'industria, alle grandi associazioni.

Le condizioni delle strade ferrate calabro-sicule sono affatto speciali per la stessa incertezza dei risultati economici che noi possiamo attenderci, sebbene il suolo feracissimo, la molta popolazione, le ricche produzioni degli olii, dei grani, degli agrumi, delle sete, della pastorizia, degli zolfi ci darebbero argomento di buone speranze.

In questo stato di cose, una concessione all'industria non si farebbe se non a condizioni gravi; perché prudentemente la industria dovrebbe mettere a nostro carico lutto l'ignoto, e dovrebbe premunirsi contro l'evento anche il meno fortunato. Ed ecco perché, senza voler pregiudicare in alcun modo le combinazioni dell'avvenire, la costruzione per conto dello Stato, quando sussidiata dall'industria privata nel compimento dei lavori, può essere per qualche tempo un metodo, in circostanze speciali, non censurabile, nè disastroso.

Dopo queste generali premesse, la Commissione crederebbe inutile venirvi a fare l'apologia delle singole disposizioni che sono sottoposte al vostro voto. Sopra una di esse tuttavia è in debito di spendere una qualche parola.

Noi abbiamo nell'articolo 11 della proposta convenzione soppresso come mezzo di pagamento il rilascio agli assuntori di cartelle della rendita pubblica al corso. Codeste emissioni di rendita inavvertite,



lente, continue, ci parvero di cattiva influenza, o almeno pericolose al nostro credito pubblico. Già in alcuni altri casi deliberò la Camera che, per la corresponsione di certi carichi, si userebbe a pagamento la emissione della rendita; è una pratica, la quale ci sembra oltremodo incauta, e a cui la vostra Commissione vorrebbe veder posto un fine.

Le emissioni della rendita pubblica devono essere solennemente e specialmente votate dal Parlamento, quando ve ne sia bisogno a colmare i disavanzi. Ma le spese, sieno straordinarie, sieno ordinarie, si devono saldare con gli introiti, e se questi non bastano, dopo essere state sostenute dal tesoro e dalle sue risorse fluttuanti, hanno da consolidarsi in una speciale creazione di prestiti.

Il ministro delle finanze sa e deve scegliere i momenti opportuni della emissione; gli appaltatori bisognosi sono sul mercato della rendita pubblica una continua minaccia. La Commissione attribuisce alla disposizione dell'articolo 14 l'importanza di un grande principio che vorrebbe veder attuato a norma invariabile nell'avvenire.

La convenzione del 30 aprile, che vi è presentata, ha subite profonde modificazioni; esse ci furono ispirate dal voto degli uffizi e dalle nostre convinzioni. La vostra Commissione non può tuttavia assicurare la Camera sull'accettazione di tali modificazioni da parte dei concessionari; insino a quest'oggi, almeno, quest'accettazione non ci fu fatta conoscere. La Commissione, nel vivo desiderio di veder risolta una grave questione, avrebbe voluto presentarvi una convenzione definitiva, anziché un progetto di convenzione; ma i suoi voli non furono coronati insino ad ora da buon risultato.

Quali possano essere le vostre determinazioni, quali quelle dei concessionari rispetto alla convenzione che, speriamo, verrà da voi sancita, il primo, più urgente pensiero debb'essere nel Parlamento quello che si votino le strade ferrate delle Calabrie e della Sicilia. La impazienza delle popolazioni non può esser più a lungo delusa; la comparazione che si fa con tutte le altre parti d'Italia non potrebbe che suscitare penose riflessioni negli abitanti delle provincie meridionali d'Italia. Epperò la vostra Commissione aggiunse al progetto di legge del Ministero alcuni articoli di legge, in cui, ove non abbia effetto la convenzione presente, è autorizzato ed invitato il Governo del Re ad intraprendere immediatamente i lavori. In tal modo la rete delle strade calabro-sicule è pienamente assicurata e messa al coperto da ogni

vicenda della presente convenzione, e la Commissione avrà raggiunto senza dubbio uno almeno dei principalissimi obbietti, che furono scopo costante d'ogni sua discussione e d'ogni suo esame intorno all'attuale proposta di legge.

#### PROGETTO DI LEGGE.

Art. 1. È autorizzato il Governo del Re a stipulare col signor cav. P. A. Adami e suoi soci una convenzione per la costruzione di una ferrovia da Taranto a Reggio nella Basilicata e nelle Calabrie, e della linea da Messina a Siracusa per Catania, e di quella da Catania a Palermo con diramazione sopra Girgenti nella Sicilia, nei termini della convenzione 30 aprile 1861 e con le modificazioni alla medesima, il cui tenore risulta dal testo unito alla presente legge.

Art. 2. Ove fra dieci giorni dalla approvazione accordata dai poteri dello Stato alla presente legge, il signor Adami e suoi soci non abbiano dichiarato di accettare nel loro pieno ed integrale tenore le condizioni della convenzione 30 aprile come sopra modificata, cesserà ogni effetto dell'autorizzazione contemplata nel precedente articolo.

Art. 3. In tal caso rimane egualmente decretata la costruzione delle linee sopra accennate, ed il Governo è autorizzato a intraprenderne direttamente la costruzione per conto dello Stato.

Art. 4. I lavori saranno incominciati immediatamente tanto sulla linea da Taranto a Reggio, come sulle linee di Sicilia.

Art. 5. È stanziato un fondo di 20 milioni nel bilancio dell'anno 1861, sia per la esecuzione della convenzione, se avrà luogo; sia pei lavori da intraprendersi direttamente dallo Stato.

Art. 6. Il ministro dei lavori pubblici, ove la convenzione non abbia effetto, presenterà nella prossima riunione del Parlamento un progetto di legge per la continuazione dei lavori, o per una concessione delle anzidette linee all'industria privata.