Il Riscatto delle Ferrovie

LA SOCIETÀ VITTORIO EMANUELE

E

L'IMPRESA COSTRUTTRICE

DELLE LINEE CALABRO-SICULE

INNANZI AL PARLAMENTO.

FIRENZE
TIPOGRAFIA DI G. BARBÈRA
Via Faenza, N° 66.
1867

Il Riscatto

§ 1. Non avvi chi possa mettere dubbio, che la maggior parte delle Società ferroviarie italiane, non fondate sui prodotti delle strade, ma sulle sovvenzioni del Governo, sottoposte alle vicissitudini del Credito pubblico, e perciò messe nella impossibilità di collocare i propri titoli, dovevano sopracaricarsi di debiti, e rendersi impotenti alla continuazione dei lavori.

Non dovendo, e non potendo il Governo secondare i clamori di coloro, che vorrebbero punite queste Società di colpa non loro dichiarandole decaduto dalle accordatele concessioni, Esso, seguendo la via della giustizia, e della convenienza, ne propone il RISCATTO.

Il Parlamento farà opera savia, ed utile, accorciando al Potere Esecutivo le facoltà necessarie a tale scopo.

§ 2. E perché tra le Società, che richieggono provvedimenti pronti ed efficaci, trovasi la Compagnia Vittorio Emanuele, e perché questa Compagnia fu fatta oggetto di gravi accuse nelle Sedute delli 24 e 25 Maggio ultimo, così ci crediamo in debito di presentare al Parlamento alcune spiegazioni, e note, tendenti a chiarire i fatti, a ribattere le accuse, e a far cessare ogni ingiusta prevenzione.

ORIGINE, E PROGRESSO DELLA COMPAGNIA VITTORIO EMANUELE.

§ 3. Allorché il Conte di Cavour, meditando la rigenerazione d' Italia, pensò di farvi concorrere la nuova fecondissima industria delle Strade ferrate, non avendo il Piemonte mezzi bastevoli, ebbe ricorso alla. Francia, ed ottenne dai Capitali francesi la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi, e la partecipazione al perforamento del Cenisio, opera gigantesca, quanto contestata nella sua origine, altrettanto onorevole per l'Italia.

§ 4. Questa prima Società francese, onorata col nome di Vittorio Emanuele, costituivasi nel 1853 con un capitale di 50 milioni di franchi, e contentavasi di una garanzia del 4 1/2 0/0 sul Capitale impiegato allo stabilimento della strada.

§ 5. Ma ciò che più importa, e che noi dichiariamo altamente, si è, che la Compagnia Vittorio Emanuele non ha mai percepito alcuna somma sull'esercizio di questa garanzia, per cui essa non fu mai di alcun aggravio allo Stato.

§ 6. Che se per secondare i desiderii del Conte di Cavour la Compagnia Vittorio Emanuele consentì di fare l'acquisto di un numero considerevole di Azioni della Società. ferroviaria di Susa a Torino. e della linea da Torino a Novara, portando perciò il proprio Capitale da 50 a 100 milioni, essa non chiese in quella circostanza, siccome lo avrebbe potuto fare, né che le fosse accresciuta la garanzia del 4 1/2 0/0 né che le fossero accordate agevolezze maggiori né maggiori vantaggi.

§ 7. Ancora si ricorda in Piemonte, come la Compagnia Vittorio Emanuele portando a Torino nel 1857 la considerevole somma di 24 milioni di franchi destinata al rimborso dei titoli della Compagnia di Novara, salvasse quella città e i suoi principali Stabilimenti di Credito da una gravissima crisi, che da lungo tempo li minacciava.

§ 8. Ne crediamo sia necessario rammentare, come la Compagnia Vittorio Emanuele divenuta proprietaria della ferrovia Torino-Novara, la prolungasse fino al Ticino, e congiungendola alla linea di Susa ne accrescesse il materiale, e ne formasse un tutto, il cui costo nel 1863 ascendeva a 46.400.000 franchi.

§ 9. Diremo però, che le ferrovie della Savoia, e del Ticino appartenenti alla Compagnia Vittorio Emanuele hanno grandemente giovato nella guerra del 1859; nella quale memorabile circostanza, la Compagnia Vittorio Emanuele, nulla ha risparmiato, né pene, né sacrifici, onde non mancassero i mezzi di trasporto, e perché le proprie linee fossero di utile giovamento alla salvezza d'Italia.

§ 10. Non basta. Nel 1863 il Governo italiano volendo avere in proprietà la linea Susa-Ticino, onde unita alla linea di Genova, farne oggetto di contrattazione colla Compagnia dell'Alta-Italia, indirizzavasi alla Compagnia Vittorio Emanuele, perché gliene facesse la cessione mediante un'annua rendita di Lire It.2,226,000, e mediante la concessione delle linee Calabro-Sicula.

§ 11. Ma prima di procedere oltre, convien dire come nel 1863 la Compagnia Vittorio Emanuele avesse peggiorata la propria condizione in modo da dover cercare provvedimenti a' danni, che pativa; conciossiachè l'annessione della Savoia alla Francia, accaduta nel 1860, rompendo l'unità delle sue linee, e sovvertendo ogni elemento della sua prosperità avvenire, rendevala impotente, e la metteva in balia dei governi d'Italia, e di Francia. Infatti trasportata la frontiera francese dal Rodano alla sommità delle Alpi, la ferrovia Vittorio Emanuele si trovò divisa in due tronchi, dei quali uno apparteneva alla Francia, e l'altro all'Italia.

FERROVIE CALABRO-SICULE.

§ 12. In tale stato di cose la Compagnia Vittorio Emanuele dovette consentire la cessione al Governo Italiano della linea *Susa-Ticino*, mediante la prestabilita rendita annua di lire italiane 2,226,000, accettando nello stesso tempo la concessione delle ferrovie Calabro-Sicule, del cui peso il Governo voleva assolutamente sgravarsi.

§ 13. Avvi di più ancora. Colla convenzione del 9 Luglio 1863 che sanzionava la cessione della linea Susa-Ticino al Governo, e la concessione delle Calabro-Sicule alla Compagnia Vittorio Emanuele, imponevasi a quest'ultima l'obbligo di ottenere dal Governo Francese la rinuncia del diritto risultante dall'articolo 11 della convenzione internazionale del 7 Maggio 1862, risguardante la solidarietà stabilita tra le due reti francese e italiana della Compagnia Vittorio Emanuele. Per li quali fatti la Compagnia Vittorio Emanuele dovette assoggettarsi allora ad una prima non lieve perdita sul capitale impiegato nelle linee rimaste italiane, e più tardi ad una seconda perdita non minore nella liquidazione della linea di Savoia divenuta francese.

La legge non ha guari addottata dal Corpo Legislativo di Francia approvando la cessione della linea di Savoia alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, sanziona

la rinuncia del Governo francese ai vantaggi della solidarietà suaccennata, e scioglie il Governo italiano da ogni suo impegno.

Sta dunque in fatto, che dal 1857 epoca della sua creazione, sino al 1863 epoca della cessione della linea Susa-Ticino al Governo italiano, la Compagnia Vittorio Emanuele senza alcun compenso, ha resi segnalati servigi, sacrificando i propri interessi al bene del paese.

Non era la Compagnia V. E. che aveva creato la situazione che l'obbligava ad accettare la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicula; era l'annessione della Savoia alla Francia, ed erano le esigenze del Governo italiano che aveanla trascinata a si dura necessità.

TRASFORMAZIONE DELLA SOCIETÀ VITTORIO EMANUELE DIVENUTA CONCESSIONARIA DELLE LINEE CALABRO-SICULE.

§ 14. Ciò posto, noi domandiamo: con quanta giustizia alcuni onorevoli membri del Parlamento hanno potuto predicare la croce addosso alla Compagnia Vittorio Emanuele, trattandola come un ente che non ha mai esistito, e indegna di qualsiasi riguardo? Certuni hanno persino accennato che la Compagnia delle Calabro-Sicula non ha mai avuto un capitale che le appartenesse, e non ha vissuto che di spedienti.

Importa quindi di esaminare, e combattere siffatte ingiustissime accuse.

§ 15. La legge di concessione delle linee Calabro-Sicule (art.18) porta, che entro due mesi la Società doveva fornire 100 milioni Azioni, applicabili esclusivamente alle strade ferrate Calabro-Sicule giusta le norme stabilite negli Statuti.

Ora negli Statuti approvati con Decreto Regio 21 Ottobre 1803 dicesi all'articolo 5, che li 250 milioni di franchi applicabili esclusivamente alla costruzione delle ferrovie Calabro-Sicula, giusta l'articolo 18 suddetto, sarebbero formati:

a) Mediante fr.42,500,000 rappresentati da 85 mila Azioni sottoscritte alla pari dalli signori Parent 9 Salamanca.

b) Mediante fr.57,500,000 rappresentati da 115,000, Azioni, la cui emissione avrebbe luogo alle epoche da determinarsi dal Consiglio di Amministrazione..

c) Mediante 150,000,000 Obbligazioni.

§ 16. Or bene, hanno detto gli avversari: li fr.42,5000,000 Azioni non hanno avuto che una esistenza di parole, giacché sottoscritti dagli appaltatori generali ai quali la Compagnia aveva consentito la costruzione delle strade a fr.230,000 per chilometro, questi ne imputavano il prezzo sul costo dei loro lavori.

§ 17. È questa una gratuita supposizione, contro cui noi protestiamo altamente, perché sta in fatto, che li Signori Parent e Salamanca sottoscrivendo le 85 mila Azioni di che si tratta, versarono nella Cassa della compagnia l'equivalente, cioè F.42,500,000.

g 18. Ma qui non si arrestano i contradittori, ed ammettendo anche il fatto pagamento delli F.42,500,000 dicono, che entro i due mesi prescritti all'articolo 18 della Legge di concessione, la Compagnia non avea realizzati li cento milioni Azioni, e che perciò essa non ha adempiuto ad una delle principali basi della sua esistenza..

§ 19. Anche questo è uno sbaglio, poiché l'articolo 18 suaccennato imponeva bensì l'obbligo di formare esclusivamente in Azioni 100 milioni, ma non di realizzare, d'incassare entro due mesi tutta questa somma esclusivamente in Azioni. Invece l'articolo 18 si riferiva agli statuti, che, formano una massa di 250 milioni, dei quali 100 milioni Azioni,150 milioni Obbligazioni, e riservano alla Società il dritto di determinare le epoche dell'emissione delle 115 mila Azioni di nuova creazione.

La parola esclusivamente portata dall'articolo 18 della Legge di Concessione non altro significa, che la proporzione stabilita tra le Azioni, e le Obbligazioni: 2/5, ossia 100 milioni, esclusivamente in Azioni, e 3/5, ossia 150 milioni, in Obbligazioni.

§ 20. Come conseguenza di questa repartizione la Compagnia ha diritto di ricorrere alle Obbligazioni in qualsiasi tempo, sotto l'unica condizione, che la loro emissione non ecceda i tre quinti delle somme provenienti dalle Azioni.

§ 21. La interpretazione che qui riportiamo, è pienamente confermata dal fatto stesso del Governo, il quale tosto ebbe la prova della fatta vendita delle 85 mila Azioni, e del loro pagamento, autorizzo la creazione di Fr.63,750,000 Obbligazioni; nè venne in mente al Governo, nè ad alcuna autorità d'affacciare il preteso inadempimento degli obblighi che formano la sostanza, la base della esistenza legale della Società.

Per la qual cosa conchiudiamo, che l'eccezione di che si tratta non è che un mezzo d'opposizione, una erronea. interpretazione di che non mancherà. di far giustizia il Parlamento.

§ 22. Se adunque la Compagnia Vittorio Emanuele, trasformandosi nel 1863, aveva da una parte.....Fr. 42,500,000 Azioni. e dall'altra.....63,750,000 Obbligazioni, insieme.....Fr.106,250,000; essa non era un ente morto, nè difettava delle basi principali della sua esistenza legale.

§ 23. La Compagnia Vittorio Emanuele non solo aveva un capitale vero, incontestabile; essa aveva di più gli elementi, che, senza il concorso di circostanze di forze maggiori

affatto indipendenti da essa, dovevano condurla al compimento dell'opera intrapresa; poiché avendo legalmente aperto il mercato di Francia allo spaccio delle proprie Azioni ed Obbligazioni, aveva in suo favore la sua lunga esistenza, e l'integrità del suo credito.

§ 24. Aggiungasi, che alle risorse accennate univasi la rendita italiana delle lire 2,226,000 prezzo della cessione della linea Susa-Ticino depositata nelle Casse del Governo, che era proprietà dalla Compagnia, e che, rappresentando al tasso (l'allora (74 010) f.32,944,800 essa si proponeva d'impiegarla nei lavori delle Calabro-Sicule.1

Ne taceremo della linea di Savoia che ancora apparteneva alla Società Vittorio Emanuele, e che rappresentava un Capitale di circa 48 milioni di franchi.

§ 25. Addimostrata cosi l'esistenza legale della Società Vittorio Emanuele, ora importa giustificare gli atti della sua amministrazione.

§ 26. Perché nel 1866 la Compagnia, come diremo qui appresso, dovette per non interrompere i' lavori, chiedere al Governo 10 svincolamento di una parte delli 2,226,000 lire di rendita italiana depositata nella cassa del Tesoro e ad essa appartenente, quelli che osteggiavano la Società, sotto colore di difendere gl'interessi dello Stato,

---

1 Noi preghiamo i nostri lettori di ben penetrarsi della dichiarazione, che qui facciamo, cioè che la. rendita italiana delli 2,226,000 di in era un proprietà esclusiva. della Compagnia Vittorio Emanuele sulla quale il Governo italiano non aveva alcun diritto.

ricercarono minutamente gli atti dell'Amministrazione, e proclamarono in Parlamento, che la Compagnia era costretta di ricorrere a spedienti perché, trasformandosi, non aveva formato alcun Capitale.

§ 27. Saremmo soverchiamente lunghi, se dovessimo annoverare le circostanze tutte, che in questi ultimi tempi di gravissima crisi economica e finanziaria hanno reso impossibile la vendita dei titoli delle Società industriali in generale, e più particolarmente quelli delle Società italiane, sommamente scaduti di valore in presenza del bassissimo prezzo della rendita.

§ 28. La Compagnia Vittorio Emanuele trasformata, avendo collocato 85 mila Azioni, corrispondenti a f.42,500,000, e perciò essendo stata autorizzata, come dicemmo, a creare 310 mila Obbligazioni corrispondenti a f.63,750,000, rivolgeva ogni sua cura allo spaccio di questi suoi titoli. Se non che essa incontrò una prima e non lieve difficoltà. nel Governo francese, il quale, per vedute sue proprie, ricusò l'autorizzazione per una pubblica sottoscrizione e non permise la libera circolazione alla borsa di Parigi che per 200. 000 delle Obbligazioni autorizzate dal Governo italiano.

§ 29. Inceppata in tal modo la vendita delle nuove Obbligazioni della Compagnia, questa dovette ricorrere a un Sindicato dei principali banchieri di Parigi, ai quali sulle 200,000 Obbligazioni aventi libera circolazione in Francia

poté venderne 144,000 al prezzo di f. 223.75 corrispondenti a f.32,220,000. Ottenne inoltre da essi una promessa di credito per f.12,000,000 sopra il deposito delle rimanenti 56,000 Obbligazioni non vendute.

A queste operazioni, le sole possibili allora, prese non piccola. parte l'Impresa costruttrice, poiché entrando a far parte del Sindicato dei banchieri prese a suo carico 57,600 Obbligazioni che pagò F.12,888,000 i quali aggiunti ai..... F.42,500,000 prezzo delle 85 mila Azioni da essa acquistate, formano la somma di..... F.55,388,000 che l'Impresa per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule ha versato nella Cassa della Compagnia Vittorio Emanuele.

§ 30. Doveva sperare la Compagnia, che, fornita di mezzi per un tempo abbastanza lungo, le condizioni sfavorevoli dei mercati di Europa, e principalmente quelle del credito italiano, dovessero cessare, onde far luogo a nuove vendite di titoli; ma ognun sa, che dal 1865 in poi il male ha talmente progredito, che traendo seco la rovina del credito pubblico, ha paralizzate e rese impotenti le Società tutte industriali, e più che altro le Compagnie incaricate della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie italiane.

§ 31. Costretta tra le ritorte comuni alle Società tutte, la Compagnia Vittorio Emanuele chiese al Governo Italiano lo svincolamento di una parte della suddetta rendita di lire 2,226,000 depositato nelle Casse del tesoro, rendita, che come abbiamo detto poc'anzi ad essa apparteneva,

onde applicarla alla continuazione dei lavori, che non poteva, e non doveva. arrestare senza assumere la più grave delle responsabilità, quella cioè di compromettere gl'interessi degli Azionisti, e di mettere sul lastrico molte migliaia d' operai, con danno universale.

§ 32. Così adoperando, se la Società adempiva un obbligo rigoroso, si sottoponeva a un duro sacrificio, poiché la parte di rendita (1,556,000 lire) svincolata in vista della continuazione dei lavori, alienata nei momenti i più difficili della crisi finanziaria italiana, non produsse che fr.18,000,000 lasciando alla Compagnia Vittorio Emanuele una notevolissima perdita, la quale, aggiunta a quella patita nella cessione della linea Susa-Ticino al Governo italiano, non risulta minore di circa 22 milioni di franchi.

§ 33. Dall'insieme di questi fatti occasionati da un cumulo di circostanze sfortunate, di forza maggiore, insormontabili, e sopratutto indipendenti dal fatto della Compagnia, ne risulta evidentemente, che la Società. Vittorio Emanuele non solo trovasi al 00perto di qualsiasi biasimo, ma. ha un diritto incontestabile di ottenere dal Parlamento e dal Governo italiano la riparazione dei danni patiti, e i mezzi necessari per migliorare le attuali sue condizioni.

§ 34. Dopo il fin qui detto, parci inutile di occuparci di accuse generali per spese gravosissime fatte dall'Amministrazione, e per interessi maggiori pagati

agli Azionisti e a' banchieri prestatori, giacché se ben si considerano le circostanze difficili per le quali ha dovuto passare la Compagnia, sia per la carezza del prezzo del denaro, sia per l'impianto e per la sorveglianza d'ingenti e tra loro distintissimi lavori, non si potranno tacciare di enormi e di esorbitanti le spese generali da Essa incontrate.

§ 35. Un ultimo argomento a danno della Compagnia è tolto dalla Convenzione delli 17 novembre 1867, nella quale la Compagnia dichiara la sua impotenza a trovare i mezzi indispensabili alla continuazione e al compimento dei lavori.

Se la Compagnia Vittorio Emanuele confessa di non potere compire l'opera intrapresa dovrà. perciò il Governo dichiararla decaduta dalla concessione?

§ 36. Noi non possiamo persuaderci, che il Parlamento ed il Governo italiano possano accordare un valore qualsivoglia a si strana argomentazione e a si ingiusta pretensione.

Perché la Compagnia Vittorio Emanuele penetrata delle tristi condizioni del credito pubblico e della sfiducia universale, dichiara in buona fede, che nella impossibilità. di spacciare i propri titoli non ha mezzi per continuare i lavori, senz'altri riguardi il Parlamento ed il Governo italiano dovranno dichiararla decaduta da ogni suo diritto, onde condurla all'ultima ruina!

Tale ingiustissima misura applicata a danno della Compagnia Vittorio Emanuele, ricadrebbe sopra le altre Società tutte di ferrovie e industriali, renderebbe impossibile il ristauramento del Credito pubblico in Italia, e comprometterebbe gravemente il decoro e l'onore della Nazione.

§ 37. La clausola che nelle concessioni di ferrovie si riferisce al decadimento, è clausola puramente comminatoria, che il Governo può dichiarare applicabile allorché una Società. non adempie ai propri impegni, ma della cui giusta applicazione i soli tribunali debbono giudicare.

La Quistione del decadimento portata innanzi a' Tribunali è quistione lunghissima, e di risultamento più che incerto, conciossiachè innanzi ai Tribunali nè i partiti, nè gl'interessi privati, nè la foga della eloquenza possono fare ostacolo ai dettati della ragione e della giustizia.

Sotto l'applicazione di misure conducenti alla decadenza, le Compagnie non potranno non soccombere, ma le strade che formavano le loro concessioni saranno non continuate, e questo strumento di civilizzazione tanto necessario a rendere l'Italia compatta e a dar vita all'agricoltura, al commercio e all'industria, infrangerassi nelle mani del Governo avviluppato in un mare di liti, che in ultima analisi torneranno di danno gravissimo allo Stato.

Le Società delle ferrovie italiane hanno speso in Italia pressoché due miliardi, enormissima somma portata in Italia per tre quarti dagli stranieri, in buonissima fede, fidandosi nella lealtà. e nella incontestabile onoratezza della Nazione.

§ 38. Noi non neghiamo, che le condizioni attuali di alcune Compagnie ferroviarie italiane non siano deplorevoli; ma diciamo e dichiariamo altamente, essere debito del Parlamento e del Governo, non di rovinarle maggiormente, come si vorrebbe inconsideratamente da taluno, ma di riscattarle, quando la parola riscatto abbia per risultamento di dare soddisfazione agl'interessi, che vi hanno preso parte, e ciò entro i limiti di un retto e giusto apprezzamento, togliendo di mezzo quella moltitudine e disparità. di titoli, che ingombrano i mercati, e sono d' ostacolo al progressivo aumento della rendita.

§ 39. Ne si creda, che per aggiungere un tale scopo il Governo abbia ad aggravare la nazione di pesi maggiori a quelli ai quali essa già. soggiace, poiche ben riflettendo si troverà, che il riordinamento e il compimento delle Strade ferrate in Italia può, e si deve ottenere, avvantaggiando la situazione attuale del tesoro.

Aggiungiamo per ultimo, che allorché il Parlamento non giudicasse convenevole la creazione di nuova rendita in quantità. sufficiente per liquidare le Compagnie esistenti, e compiere le varie reti ferroviarie,

indispensabili alla rigenerazione, e al ben essere del paese, non mancano altri mezzi atti a sciogliere si importantissima quistione.

§ 40. Qui potremmo far fine alle nostre osservazioni, parendoci di avere abbastanza addimostrato:

1° Che il riscatto o liquidazione delle Società. ferroviarie italiane, mancanti dei mezzi necessari al compimento dei loro lavori, è opera utilissima, indispensabile al ristauramento del Credito pubblico e all'assestamento delle finanze.

2° Che la Compagnia Vittorio Emanuele avendo reso notevoli servigi al paese, lungi dal dover essere biasimata, merita giustissimi risguardi.

3° Che il pretendere, che le Compagnie ferroviarie, che non possono adempiere interamente ai loro impegni, debbano essere dal Governo dichiarate decadute da ogni loro diritto, non e sano intendimento; poiché l'applicazione di si rigorosa misura sarebbe causa di danni incalcolabili.

PARTE SECONDA.

Impresa costruttrice delle Linee Calabro-Sicula.

§ 1. Ma perché nelle accuse portate contro la Società Vittorio Emanuele nelle sedute delli 24 e 25 Maggio 1867 furono compresi anche gli Appaltatori generali per la costruzione delle linee Calabro-Sicule, così nell'interesse della verità. e per debito di giustizia faremo brevi parole in loro discolpa.

§ 2. La prima accusa comune colla Compagnia porta sul contratto generale di costruzione, che determina il prezzo di Fr.230,000 per ogni chilometro di strada, prezzo consentito in favore di una Società, che, a detta degli avversari non si interessava nella concessione, che in parole.

Di questa accusa ne abbiamo fatto in parte giustizia al 5 17 e 29, ove abbiamo detto, ed affermato, che l'Impresa generale:

1° sottoscrisse 85 mila Azioni, e in pagamento di esse versò nelle casse della Compagnia.....	Fr.42,500,000
2° Sottoscrisse 57,600 obbligazioni e versò alla Compagnia.....	» 12,888,000
3° Pagò nel conto avanzi de' Banchieri.....	» 4,596,000
Ciò che forma la ragguardevole somma di....	Fr. 50,984,000

per cui l'Impresa generale dev'essere considerata come avente il maggiore e principale interesse all'esecuzione e compimento delle linee Calabro-Sicula.

Per ciò che riguarda il prezzo dei lavori determinati in fr. 230,000 per ogni chilometro, il Ministro dei lavori pubblici e autorevoli membri del Parlamento non esitarono di riconoscerne la giustezza.

Ma gli oppositori prendendo in dettaglio i prezzi fissati ai diversi lavori, e censurando acremente il prezzo medio di fr.79,500 attribuiti ai movimenti di terra, insinuarono, essere intendimento della Impresa di fare i soli sterramenti, abbandonando i lavori prima di arrivare alla costruzione dei Ponti e delle Stazioni.

§ 3. Una tale gratuita insinuazione non poteva non offendere grandemente i Costruttori, che perciò protestarono, invocando a difesa della loro onorabilità i molti paesi nei quali essi hanno eseguito e condotto a termine ogni maniera (l'imprese buone o cattive che fossero.

Eglino si dichiarano pronti all'adempimento di ogni loro impegno risguardante la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicula, se gliene saranno somministrati i mezzi, non avuto riguardo alle conseguenze favorevoli o sfavorevoli, che ne potessero risultare.

La media dei fr.79,500 attribuita ai movimenti di terra non fu stabilita all'azzardo.

La decomposizione del prezzo dei 230,000 fr. per chilometro fu l'oggetto di seri studi, ed è basata su quanto si pratica per consimili trattati. D'altronde tutti questi prezzi non sono che prezzi medii applicabili all'insieme dei lavori, e non alle parti di essi considerate isolatamente.

§ 4. Fosse pur vero, ciò che non ammettiamo, che vi sono chilometri di sterramenti, che non costano che 10 a 12 mila franchi, è certo, che ve ne sono altri che valgono 500 mila franchi, ed anche un milione, come si è già verificato in alcune parti di linee in costruzione. Così, mentre l'Impresa ha eseguito nelle Calabria sezioni meno caricate di lavori, ne ha costruite altre in Sicilia della più grande importanza.

Del resto, precisamente per ovviare all'inconveniente segnalato alla Camera, cioè per rimediare il divario che ne potrebbe risultare in seguito dell'applicazione dei prezzi medii parziali, tra le evaluazione mensili provvisorie, e il valore reale dei lavori, è stata stabilita nella convenzione colla Società una ritenuta da potersi all'uopo portare alla cifra di 12,000,000. Ora questa ritenuta è stata applicata anche al di la dei limiti stabiliti.

§ 5. Ciò nullameno alcuni Oratori, esagerando i beneficii dell'Impresa generale, dissero, che sui 18 milioni accordati in seguito della convenzione delli 17 Novembre 1866, essa ne guadagnava la metà a carico de' cottimisti, aggiungendo, che su 4 o 5 milioni, che ancora rimanevano a spendere,

due o tre appena sarebbero impiegati in lavori, li rimanenti dovendo avere un' altra destinazione.

I Sono queste gratuite insinuazioni di nessunissimo valore, e contro le quali gl'Imprenditori protestano altamente, e noi non possiamo non unirci ad essi per le ragioni incontestabili che qui esponiamo.

1° Perché i lavori che si eseguiscono in virtù della suddetta convenzione 17 Novembre, si compiono sulle basi di una tariffa di prezzi unitari fissata ed imposta dal Governo.

2° Perché que' prezzi sono basati sui contratti che la Impresa aveva co' suoi cottimisti, accresciuti delle sole spese di sorveglianza.

3° Perché il Governo non paga all'Impresa che i lavori eseguiti, e dietro certificati de' suoi ingegneri severamente controllati. In tale stato di cose noi domandiamo come mai potranno gli appaltatori generali far servire ad altri usi, che ai lavori i denari del Governo? Come mai potranno fare quegli enormi beneficii de' quali vuolsi far loro carico? In quistioni di si grande importanza e di tanta delicatezza, non è permesso anche nella foga dell'improvvisazione, di allentanarsi stranamente dal vero.

§ 6. La taccia, data all'Impresa generale per lavori male eseguiti, difettosi, di nessuna durata, e le lagnanze contro il personale da essa adoperato, ci fanno un dovere di scendere a minuti dettagli.

§ 7. Cominciamo dai lavori. Se le accuse portate contro la Impresa generale si riferiscono ai lavori eseguiti innanzi la convenzione del 17 Novembre, noi dichiariamo primieramente che, per ciò che riguarda il tracciato, l'Impresa si è esattamente conformata alla legge, e a' tracciati attentamente studiati dagli Ingegneri i più competenti e regolarmente approvati dal Governo.

Quanto alla esecuzione di questi lavori sorvegliati dal Governo, e dalla Compagnia, noi domandiamo, che ci venga indicata una sola parte di linea, una sola opera d' arte che meritino i rimproveri diretti alla Impresa.

§ 8. Volendo presentare un esempio contrario, prendiamo la linea da Messina a Catania aperta all'esercizio. Colà, come altrove, i lavori si sono eseguiti sotto la direzione e la sorveglianza incessante degl'ingegneri del Governo e quelli della Società. Non basta: allorché si è trattato di aprire la linea, una Commissione composta di tre ingegneri distinti del Genio Civile a tal uopo delegati dal Ministero, ha visitato la linea minutissimamente in tutti i suoi dettagli, prescrivendo nello stesso tempo tutti i lavori necessari e di compimento, giudicati indispensabili all'esercizio della strada.

L'autorizzazione di cominciare l'esercizio non fu data che quando tutta la linea trovossi nello stato di ricevimento, essendosi il Governo preventivamente assicurato essere state adempiute tutte le prescrizioni della convenzione 9 Agosto 1863.

Le stesse pratiche saranno ripetute alla visita e al ricevimento di tutte le altre linee in corso di costruzione.

Non avvi adunque ragione, che dovendo passare per le stesse rigorose formalità. di ricevimento delle linee, la Impresa non apporti nei lavori tutti le stesse premure, lo stesso zelo che ha adoperato nella costruzione della linea Messina-Catania.

§ 9. Quanto ai lavori, che attualmente si fanno in virtù della convenzione del 17 Novembre sotto la sorveglianza più diretta del Governo, ci basta ricordare la dichiarazione del Ministro dei lavori pubblici, che invitava i Deputati a dare schiarimenti di dettaglio e positivi, senza abbandonarsi a lagnanze generali, che, sottoposte a verificazione, risultano il più delle volte infondate.

§ 10. Continuando le nostre dichiarazioni in risposta alle censure risguardanti le spese fin' ora fatte,l'abbandono delle opere, che abbisognano assai tempo per essere compiute, e le provviste di materiali, diciamo che la cifra indicata dal Ministro de' Lavori pubblici di 13 a 14 milioni per spese fatte dal 1° Ottobre in poi era giustissima, quantunque la impresa per lavori da essa compiuti non avesse avuto in pagamento che fr. 6,003,163,41.

Aggiungeremo, che la impresa non avea determinato l'ordine dei lavori da eseguirsi, ma ch'essa non aveva potuto non conformarsi all'ordine prescritto dal Governo. Del resto affermiamo, non essere le cose quali suppongonsi,

perché nelle Calabrie, particolarmente tra Lazzaro e Bianconovo, e nella Sicilia a Catania, e presso Lentini, sono precisamente i lavori difficili, e di lunga durata che si stanno facendo attivamente, e coll'energia necessaria ad assicurarne la fine contemporaneamente a quelli di minor importanza. Dei ponti provvisorii poi, una parte si sta eseguendo, e al rimanente si darà. opera quanto prima. La impossibilità materiale di procurare durante l'inverno del legno Larice in quantità sufficiente (4,500 metri cubi), era stata la sola causa di non aver ancora potuto allora cominciare que' lavori, i quali ora si eseguiscono colla massima celerità possibile.

§ 11. Per quanto riguarda la costruzione dei ponti metallici, tutti senza eccezione si stanno fabbrigando: buona parte di essi è già terminata, e saranno quanto prima spediti sulle sezioni di Lazzaro a Bianconovo, e di Taranto a Rocca Imperiale.

§ 12. Le lagnanze che si muovono psi ritardi dei pagamenti dei terreni nella Sezione Giardini a Catania non possono attribuirsi all'Impresa. Una parte di questi ritardi è dovuta alle difficoltà incontrate nella fissazione delle perizie, in presenza delle esagerate pretensioni di un gran numero di quelli che opponevansi alla costruzione delle: strade ferrate, ed una parte alle dilazioni necessarie al compimento delle formalità richieste dalla legge.

Solamente è da notare, che niun danno è venuto al proprietario per questi ritardi; perché ogni qualvolta il pagamento non ha seguito immediatamente la presa di possesso dei terreni, si é tenuto conto al proprietario dell'interesse del cinque per cento sull'ammontare dell'indennità dovutagli dal giorno dell'occupazione a quello del pagamento. Ora tutte le difficoltà. sono appianate o sul punto di esserlo.

§ 13. E perché le osservazioni sulla non buona esecuzione dei lavori si è basata sulla inosservanza dell'articolo 33 della convenzione de'9 Luglio 1863 concernente gl'impiegati, cosi ci facciamo un debito di sottoporre al Parlamento le dichiarazioni forniteci degli stessi intraprenditori che sono le seguenti.

§ 14. Importa anzi tutto osservare, che l'articolo 33, cui sopra, si applica al personale della Società Vittorio Emanuele più presto che al personale dell'Impresa. Il personale della Società, tranne uno solo che trovasi presso la Direzione Centrale, è composto esclusivamente (l'Italiani; il personale dell'Impresa sulle linee in esercizio da Messina a Catania, da Palermo a Termini, e da Reggio a Lazzaro, tranne il capo dell'esercizio residente a Messina, é parimenti formato esclusivamente d'Italiani. Il personale delle linee in costruzione e composto in grandissima maggioranza d'Italiani ed in piccolissima minoranza di stranieri, Francesi, Belgi, e Inglesi,

tra i quali non avvi alcun ingegnere che (come le si vuole) abbia servito nelle file dei soldati pontifici.. La massima parte di questo personale cosmopolita e speciale segue l'Impresa da venti a venticinque anni, in Francia, nel Belgio, nella Spagna, in Germania, nell'Olanda ed ora in Italia, e dovunque ha mostrato una condotta esemplare; né é vero che gl'impiegati italiani siano retribuiti e trattati diversamente che gli stranieri, né che questi ultimi abbiano paghe enormi. - In fatto di emolumenti vi é uguaglianza; i trattamenti variano giusta la natura dell'impiego; né vi seno paghe superiori a dieci mila franchi, eccettuati i cinque ingegneri capi, dei quali il più retribuito ha quindicimila franchi. Obbligati a discendere a siffatti dettagli, sul personale, non possiamo, soggiungono gli appaltatori, non segnalare l'origine sospetta dei fatti lamenti.

§ 15. Un'ultima osservazione a coloro che hanno creduto dovere informare la Camera, che la Società Parent ha preso ipoteca di tredici milioni sui lavori da essa eseguiti. Sta in fatto, che 1' Impresa costruttrice si è creduta in dovere di prendere ipoteca sulle linee costruite ed in costruzione per una somma non di tredici, ma di dodici milioni ad essa dovuta al 10 Ottobre 1866; ma quelli che annunciavano questo fatto alla Camera non dovevano nasconderle che nella convenzione dei 17 Ottobre 1866, il Governo per li dieciotto milioni di lire de' quali faceva

l'avanzo per la continuazione dei lavori aveva stipulato in suo favore non solo un diritto d'Ipoteca sui lavori da farsi, e fatti, ma la priorità sui diritti degl'imprenditori costretti a consentire di posporre il suo credito, a quello Stato. Pel quale fatto ne risulta che laddove si vuol far carico all'Impresa di essersi procacciata un privilegio, essa in realtà ha consentito ad abbandonare il suo diritto in favore dello Stato.

§ 16. Dissipate in tal modo ed annientate le accuse, le gratuite insinuazioni, e le lagnanze portate contro la Impresa costruttrice, non altro ci rimane, che dichiarare altamente, che questa Impresa, che ha impegnato la maggior parte dei suoi capitali nella costruzione delle linee Calabro-Sicule, non può non adoperarsi con zelo e con ogni possibile attività al compimento di esse.

E perché essa sola possiede i materiali indispensabili alla esecuzione di si estesi e difficili lavori, perché le difficoltà che s'incontrano nel paese stesso addimandano per superarle mezzi di autorità e di forza, che solo possono venire dal Parlamento e dal Governo, così l'Impresa generale nutre ferma fiducia che troverà in essi quel concorso e quegli incoraggiamenti di che abbisogna per condurre a buon fine una si grande impresa.

Firenze, 23 Luglio 1867.

Pel Consiglio di Amministrazione
della Società Vittorio Emanuele
Avv. VIGNOLA, *Segretario.*