

sanno come la legge segna delle norme per interpretare i contratti, fra le quali principalissima è quella sancita dall'articolo 1247 del Codice civile, che è un principio di giurisprudenza universale che abbiamo ereditato dal diritto romano, la quale stabilisce che *nelle convenzioni si deve indagare quale sia stata la comune intenzione delle parti contraenti, anzichè attenersi al senso letterale delle parole.*

Egli è adunque d'uopo indagare l'intenzione delle parti.

VIORA. Va bene, ma c'è il principio che *verbis claris...*

CASTAGNOLA. Verrò più tardi al *verbis claris non datur interpretationis questio*; frattanto appigliamoci a questa che è una regola fondamentale, ed indaghiamo qual era l'intenzione delle parti allorquando si sottoscrisse a Londra la convenzione tra il signor Hambro ed il signor Di Revel.

E qui, in primo luogo, onde bene indagare l'intenzione delle parti, io credo che bisogna che con un colpo d'occhio retrospettivo noi ci riportiamo al tempo in cui la convenzione fu fatta, cioè al 1851.

Nel 1851 era ancora recente la catastrofe di Novara. Il Piemonte per ben due volte aveva levata alta la bandiera dell'indipendenza italiana, e due volte era stato disfatto. Ebbene in quel momento che si pensava? In quel momento naturalmente si vedeva che era inutile ritentare subito una terza prova. Il Piemonte pensava ad organizzarsi, a far sorgere il credito, a costruire le sue ferrovie; e siccome gli mancava il denaro, per ciò si ricorreva anche ad un prestito.

Ma naturalmente, nel 1851, allorquando il signor conte Di Revel sottoscriveva quella convenzione col l'Hambro, non si riteneva come cosa prossima e sicura, per quanto ardentemente lo si sparasse, che sarebbe presto venuto un tempo in cui l'Italia sarebbe stata fatta, che il piccolo Piemonte si sarebbe affratellato con altre popolazioni, che si sarebbe costituito un regno d'Italia di 22 milioni d'abitanti; non si poteva prevedere che in seguito sarebbe venuto il ministro Menabrea, il quale avrebbe ideato i suoi gruppi, e che in forza di questo concetto le strade ferrate del Piemonte sarebbero state cedute al gruppo lombardo.

Ma andiamo più innanzi. Se noi vogliamo conoscere quale realmente si fosse l'intenzione dei contraenti, noi abbiamo un documento autentico dal quale attingerla. Basta che noi ci facciamo a leggere la discussione la quale ebbe allora luogo nel Parlamento subalpino.

Ebbene, signori, se noi ci facciamo a leggere ciò che allora si diceva nel Parlamento subalpino, risulta nel modo il più chiaro, nel modo il più evidente, che realmente l'interpretazione che vi ha data in poche parole l'onorevole relatore sia la vera; che realmente in quel tempo non si prevedeva se non che il caso speciale, che cioè questa conversione potesse solamente mettersi in opera allorquando si costituisse una società all'effetto di comprare, di *exploiter*, come dicono i Francesi, le strade ferrate dello Stato.

Permettetemi, a questo riguardo, che io vi legga un brano del discorso che faceva in quella occasione il compianto conte di Cavour.

L'onorevole deputato Sineo si trovava allora (non ve ne stupirete) nell'opposizione. (*ilarità*) Egli faceva parte della minoranza della Commissione che era incaricata di esaminare il progetto di legge, e diceva fra le altre cose, obbiettando il patto mercè il quale si accordava l'ipoteca ai sovventori del prestito sulle strade ferrate:

« Ma questo patto è un patto di sua natura esiziale. Come volete voi vendere un giorno le strade ferrate dello Stato, se pesa su di esse quest'ipoteca? »

Rispondeva a quest'obiezione il conte Cavour con queste parole, che io prego la Camera di sentire, perchè nelle parole di quell'illustre personaggio si trova, secondo me, il vero spirito il quale serve a sciogliere questa questione.

« L'onorevole deputato Sineo (così rispondeva il conte di Cavour, ministro delle finanze) prendendo ad esaminare la legge nel suo complesso, trovò che essa ha un difetto gravissimo, radicale, che gl'impone l'obbligo di respingerla, e questo si è la condizione, che stabilisce la facoltà al Governo di consentire alle persone che contrarrebbero il prestito, la facoltà di convertire i fondi del medesimo *contro azioni della strada di ferro*, nel caso in cui questa strada fosse alienata ad una società privata. L'onorevole deputato Sineo crede che questa concessione renderà più difficile, più malagevole l'alienazione della strada di ferro, oppure costringerà il paese, quando venisse nella determinazione di procedere a questa alienazione, ad acconsentire a patti meno equi o vantaggiosi. Questa sua opinione è fondata sulla ragione volgare che un fondo sul quale gravita un'ipoteca è più difficile ad alienarsi che un fondo libero. Io invece nutro un'opinione assolutamente contraria, e credo che questa condizione, quella cioè della convertibilità, sia di natura da rendere più facile l'alienazione delle strade ferrate... e ciò per due motivi; primo perchè vi sarebbe un gran numero di capitalisti i quali avrebbero un interesse a promuovere quest'alienazione; secondo, perchè questo complesso di capitalisti, e di capitalisti potenti (poichè avrebbero fatto un prestito di 75 milioni) avrebbero un interesse a costituire una società per concorrere all'aumento di queste strade ferrate. Ora, o signori, non è poca cosa l'avere già un principio, un germe di società, quando si tratta di riunire un capitale di oltre 100 milioni, forse di 120 o 140 milioni; questo mezzo parmi adunque all'incontro un motivo onde rendere più facile l'alienazione delle strade ferrate. Ma ve ne è ancora un altro: quando l'imprestito fosse fatto, e vi fossero 75 milioni di carta di credito avente il diritto alla convertibilità in azioni, ne avverrebbe che una società, anche estranea a quella del prestito, la quale vorrebbe concorrere all'acquisto della strada di ferro, non avrebbe bisogno di riunire tanti capitali, quanti sarebbero necessari per pagare questa strada di ferro; non avrebbe bisogno di riunire