

avete dato i mezzi alla società delle calabro-sicule di poter sostenere in faccia ai tribunali, che noi non possiamo costringerla all'adempimento degli impegni contratti; ho veduto variato il limite della novazione speciale accennato dalla Commissione ed ho proposto l'aggiunta all'articolo primo, testè lettavi dal presidente, che non dubito sia accettata dalla Commissione.

LA PORTA, relatore. Uno degli onorevoli commissari aveva proposto in seno alla Commissione quest'aggiunta, che ora l'onorevole Damiani ha proposto allo articolo 1. La Commissione, non è che non abbia riconosciuta la ragionevolezza di questa aggiunta; ma la dichiarò superflua perchè con questa convenzione non si fa alcuna novazione, ma si modificano soltanto quegli articoli speciali che sono indicati. È in questo senso che la Commissione non ha accettata l'aggiunta all'articolo 1, che oggi l'onorevole Damiani propone. Ma se la Camera crede che dopo aver rifiutato quell'ordine del giorno, il quale non riguardava affatto la società delle calabro-sicule, ma il ministro dei lavori pubblici, la società concessionaria possa giustificare in qualche modo l'inadempimento dei suoi obblighi, la Commissione non si opporrebbe a che la Camera approvasse quest'aggiunta. Essa però persiste nel ritenere che gli obblighi della società rispetto al Governo non sono affatto alterati da questa stipulazione, che oggi è sottoposta al giudizio della Camera; che se la società ha mancato all'adempimento di questi obblighi, il Governo è nel diritto, anzi è nel dovere di renderla passibile delle sanzioni convenute colla stipulazione approvata per legge del 1863. Questa è l'opinione della Commissione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non accetto questo emendamento perchè mi pare assolutamente superfluo. Io non ho bisogno di dimostrarlo.

DAMIANI. Ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Essendo ritirato l'emendamento del deputato Damiani, non resta se non che porre a partito l'articolo primo della Commissione.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

L'articolo secondo è così concepito :

« Art. 2. L'ipoteca costituita a favore dello Stato coll'articolo 7 dell'anzidetta convenzione 8 ottobre 1865 sulle ferrovie calabro-sicule sarà iscritta, con esenzione d'ogni tassa, nei registri ipotecari delle provincie che sono e saranno percorse dalle linee di ferrovie concesse alla società suddetta. »

La parola su quest'articolo è al deputato Castelli Luigi.

CASTELLI LUIGI. Quest'articolo fu tema di lunga discussione nell'altro ramo del Parlamento, ma la discussione cadde sul punto se l'ipoteca potesse esistere indipendentemente dall'iscrizione. Della questione della convenienza legislativa di portare tosto una innovazione al principio della pubblicità, recentissimamente sancito dal nuovo Codice, non voglio affatto occuparmi.

Io mi propongo di promuovere una questione di un'altra natura.

I dubbi che a me si affacciano riguardano la costituzione stessa dell'ipoteca. Io mi proposi il quesito se una strada ferrata destinata al servizio pubblico sia materia ipotecabile, e sono venuto nella conclusione, che l'ipoteca che si vuole costituire è giuridicamente impossibile; che se fosse giuridicamente possibile, sarebbe, per lo Stato che la costituisce a proprio favore, illusoria; e dato anche che si potesse legalmente costituire, e che lo Stato ne potesse trarre qualche vantaggio, si avrebbe allora un'ingiustizia.

Dico che quest'ipoteca non si può legalmente costituire, è giuridicamente impossibile. Le strade ferrate destinate ad uso pubblico, come m'insegna la legge sulle opere pubbliche, ed anche indipendentemente dalla legge, come il buon senso dice a chiunque, sono beni pubblici e sono di ragione dello Stato, anche quando la costruzione e l'esercizio sono accordati per un certo numero di anni ad un privato o ad una società concessionaria.

Ora io domando: si può costituire ipoteca su beni destinati ad uso pubblico? Qual è l'effetto dell'ipoteca? Che si possa alienare lo stabile ipotecato nel caso il debitore non paghi. Ora il creditore, avente ipoteca sulle strade ferrate, potrà far vendere quel lungo e largo argine di ghiaia che costituisce la sede stradale, e che veramente sarebbe la sola materia su cui cadrebbe l'ipoteca? Io credo che assolutamente questo non possa stare; e molto meno poi può stare, secondo i più ovvi principii di diritto, l'ipoteca che prenda lo Stato sulla cosa propria, perchè, come dico, le strade ferrate, abbenchè l'esercizio sia concesso ad una società, costituiscono una proprietà dello Stato, che ritorna allo Stato senz'altro, e senza nessun compenso dopo i 99 anni; vi può ritornare dopo 30 anni, dietro certi compensi stabiliti dalla legge; ma allora non è veramente la proprietà che ritorna, ma la concessione dell'esercizio che cessa lasciando libero l'uso di questa proprietà.

Tuttavia non dissimulo che abbiamo dei precedenti contro la mia tesi. Una legge ed un decreto insieme del 1851, credo, a proposito delle azioni del prestito Hambro, dichiararono che le linee delle strade ferrate di cui non ricordo ora i nomi restavano ipotecate a favore delle cartelle di quel prestito, e la legge dell'anno passato, la legge che unificò, che pose in assetto il sistema delle strade ferrate, stabili agli articoli 4 e 5 che l'ipoteca allora convenuta rimaneva ferma, e soggiunse che siccome quest'ipoteca è stabilita per legge, così non occorre per la sua conservazione alcuna iscrizione.

Qual sia la sorte di quelle ipoteche, al giorno d'oggi, dopo la pubblicazione del Codice civile, io non starò ora ad indagare. Questo so, che l'ipoteca se non viene iscritta presso gli uffici di conservazione i quali si tro-