

voluto assumere per me. Sono però debitore di una risposta in poche parole all'onorevole Massari.

Io lodo nell'onorevole Massari il sentimento di generosità che lo ha spinto a prendere la difesa dell'ex-ministro Jacini.

Il signor Jacini per me è anche oggi onoratissimo uomo, ma non è un onorevole. Ed inoltre nessuno di noi, per poter fare una interpellanza o per fare un appunto, o dar biasimo o lode ad un ex-ministro, è obbligato ad aspettare che la di lui elezione sia convalidata dalla Camera.

E veramente spiacevoli di dover avvertire l'onorevole Massari che la rielezione del signor Jacini è sotto inchiesta, nè io perciò mi credo obbligato ad aspettare che questa inchiesta sia perfettamente esaurita, e che la rielezione sia convalidata dalla Camera per dire ciò che io, nell'interesse generale del paese, posso e debbo dire al signor Jacini od a chiunque.

Del rimanente il signor Massari è pregato da me di badare che, or sono pochi momenti, io ho ricordato alla Camera come in una lettera del 5 ultimo dicembre, pubblicata da me in Livorno, io non abbia esitato a spiegare cosa io pensassi del signor Jacini, allora ministro.

In ultimo, avverto il signor Massari che Luigi Serra, deputato al Parlamento italiano, e per carattere, e per principio e per educazione, è uso a rispettare tutto e tutti, e specialmente la Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Semenza.

SEMENZA. Anzitutto vorrei fare una domanda all'onorevole presidente. Domanderei ch'egli mi dicesse se, quale concessionario originario della ferrovia della Sardegna, senza però ch'io abbia a fare colla società stessa, posso parlare in materia.

PRESIDENTE. Consulti la sua coscienza. (*Viva ilarità*)

SEMENZA. Io credeva che vi fosse una legge la quale a coloro che si suppongono interessati in una concessione di ferrovie proibisse di parlare nella Camera su tale argomento.

Voci. Non c'è questa legge.

SEMENZA. È mio dovere informare la Camera della vera posizione della società delle ferrovie sarde. Nella concessione delle ferrovie sarde furono dati in garanzia lire 9000 per chilometro di prodotto netto e 200,000 ettari di terreno a titolo di sussidio in libera proprietà. Questa concessione fu data nel 1862, ma disgraziatamente al momento della votazione molti deputati contrari a questa concessione uscirono dalla Camera, e per la mancanza di quattro voti la legge non venne approvata, malgrado vi fosse una grande maggioranza. Ciò succedeva il 12 agosto 1862. Quel ritardo fu causa che si mancasse sul mercato di Londra di una buona occasione per fare sottoscrivere, in uno dei più favorevoli momenti, le azioni d'una grande società che doveva avere per iscopo non solo la costruzione delle fer-

rovie, ma ancora la coltivazione di 200,000 ettari di terreno che erano dati alla compagnia in *libera proprietà*.

La compagnia fece il suo deposito di tre milioni in tante cartelle del debito pubblico, dopo l'approvazione che ebbe luogo nel mese di dicembre 1862, e quindi si portò alla pubblica sottoscrizione in un momento di crisi (nel 1863 invece del 1862) appunto quando era stato emesso un miliardo d'imprestito italiano, più le obbligazioni del canale *Cavour* e molti altri valori italiani che ingombravano nello stesso momento la Borsa di Londra.

Malgrado ciò si è sottoscritta la somma sufficiente per costruire le ferrovie. Riconosciuta la compagnia dal Governo, essa cominciò i suoi lavori, e domandò pure al Governo i 200,000 ettari di terreno che erano stati concessi a titolo di sussidio. Passarono due anni e la compagnia ne ebbe soli 18,000 che vennero scorporati nella provincia di Cagliari, ma che erano tutti in contestazione coi comuni, malgrado che la legge degli ademprivi fosse stata, dopo due anni di aspettativa, approvata. Ora, io domando: come poteva la compagnia mantenere i suoi patti quando era impossibilitato il Governo a mantenere i suoi?

La compagnia cercò di mettersi d'accordo col Governo e disse più volte: poichè non mi potete dare i terreni, datemi altra garanzia per potere continuare i lavori. Malgrado tutte le crisi che attraversò la compagnia, malgrado cercasse di collocare le obbligazioni, e che facesse dei contratti non solamente con Smith Knight e C^o, che poi mancarono, e che li rinnovasse anche con Brassey; pure, nell'impossibilità di collocare le sue obbligazioni per il mancato credito alle finanze italiane, essa non potè continuare i lavori.

Allora il ministro Jacini propose una convenzione, e questa si fece; Brassey doveva finire tutti i lavori, ma la convenzione, malgrado la promessa del ministro che sarebbe stata approvata nella Sessione del 1866, non lo fu. Allora gli interessi degli azionisti inglesi si trovarono compromessi perchè realmente la compagnia, lo ripeto ancora, non potè continuare i suoi lavori attesochè le mancò il sussidio.

Se invece la compagnia avesse potuto avere i suoi terreni nel 1864, essa ne avrebbe cavato grande partito, perchè vi erano molti progetti di piantagioni di cotone; ci furono richieste di diverse compagnie di Manchester per la piantagione dei cotonei. Ecco la posizione vera. Ma invece cosa avvenne? Avvenne cosa che ha fatto perdere in Inghilterra il credito all'Italia...

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Domanda la parola.

SEMENZA... dunque la compagnia si trovava impossibilitata di avere i 200 mila ettari, non poteva continuare i lavori delle ferrovie, non poteva dare dividendi agli azionisti, non poteva ottenere dal Governo la restituzione dei depositi per continuare i lavori; allora