

## TORNATA DEL 16 OTTOBRE 1860

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**SOMMARIO.** *Relazioni sopra tre disegni di legge, uno proposto dal deputato Sineo per l'abolizione del Concordato in Lombardia, l'altro per la convalidazione dei decreti di mobilitazione della guardia nazionale, e il terzo per l'attuazione dei Codici e di leggi relative nell'Emilia. — Discussione del disegno di legge per disposizioni intorno alle relazioni internazionali delle società anonime tra la Francia e il nostro Stato — Istanze del deputato Michelini G. B., e spiegazioni del ministro per l'agricoltura e commercio, e del relatore Mancini — Emendamenti dei deputati Mosca, Scialoia e Pescatore all'articolo 1° — Osservazioni dei deputati Mancini, relatore, e Trezzi — Retezione degli emendamenti Scialoia e Mosca, ed approvazione dell'articolo emendato dalla Giunta. — Discussione del disegno di legge per disposizioni relative all'espropriazione per utilità pubblica nelle provincie toscane — Istanza del deputato Castellani-Fantoni, e schiarimento del ministro per le finanze — Avvertenza del deputato Pescetto — votazione ed approvazione dei due schemi di legge. — Discussione generale del disegno di legge per la concessione di una ferrovia delle due riviere liguri — Il relatore Sella Q. comunica alla Camera alcune nuove offerte fatte da una società — Osservazioni del deputato Valerio sul capitolato — Spiegazioni e ragguagli del ministro pei lavori pubblici — Considerazioni e obiezioni del deputato Susani — Istanza del deputato Pareto — Nuovi schiarimenti del ministro — Osservazioni e risposte del deputato Biancheri — Incidente sulla chiusura della discussione, che non è approvata.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

**TENCA**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente ed espone il seguente sunto di petizioni:

6806. Vasoli Alessandro, presidente dello spedale di Fivizzano, provincia di Massa, nell'interesse di quello stabilimento chiede l'abrogazione del decreto del cessato Governo intorno alla tassa sui capitali e censi spettanti ai corpi morali e manimorte, dappoichè fu proclamata la legge sarda 23 maggio 1851, proponendo però alcune modificazioni da introdursi nella medesima.

6807. Il presidente del Consiglio dipartimentale di Siena trasmette una deliberazione intorno alle riforme secondo cui procedere alla divisione territoriale di quel compartimento in circondari politico-giudiziario-amministrativi.

(Si procede all'appello nominale, che è interrotto.)

**PRESIDENTE.** La Camera essendo ora in numero, metterò ai voti il processo verbale testè letto.

(La Camera approva.)

### **RELAZIONE SOPRA IL PROGETTO DI LEGGE PER LA CESSAZIONE DI OGNI EFFETTO DEL CONCORDATO AUSTRIACO IN LOMBARDIA.**

**SINEO**, relatore. Ho l'onore di deporre la relazione sul progetto di legge per la cessazione di ogni effetto del Concordato in Lombardia.

### **RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONVALIDAZIONE DEL REGIO DECRETO DI MOBILIZZAZIONE DELLA GUARDIA NAZIONALE.**

**COTTA-RAMUSINO**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge concernente la convalidazione d'un decreto con cui il Governo del Re chiamò la guardia nazionale a somministrare dei corpi distaccati pel servizio di guerra.

### **RELAZIONE SOPRA IL PROGETTO DI LEGGE PER LA PROMULGAZIONE DEI CODICI E DI ALTRE LEGGI CORRELATIVE NELL'EMILIA.**

**TECCHIO**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'attuazione del Codice civile ed altri Codici, e delle leggi dell'organizzazione giudiziaria, nelle provincie dell'Emilia.

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite ai signori deputati e poste per domani all'ordine del giorno.

Proporrei ai signori deputati che questa sera alle otto volessero riunirsi negli uffici per prendere ad esame il progetto di legge presentato ieri dal ministro dei lavori pubblici riguardante l'acquisto della strada ferrata da Valenza a Vercelli.

Se, come credo, non darà luogo a discussione, si potrebbero nominare i commissari, e domani questi s'intenderebbero fra di loro per vedere di sollecitare il più presto che loro fosse possibile la presentazione della relazione, onde la Camera abbia ancor campo di discutere questa legge prima che si proroghi.

Se non c'è osservazione in contrario, s'intenderanno convocati gli uffici per questa sera alle otto.

### **DISCUSSIONE ED ADOZIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE INTORNO ALLE RELAZIONI INTERNAZIONALI, TRA LA FRANCIA E LO STATO, DELLE SOCIETÀ ANONIME.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge relativo alle relazioni internazionali delle società anonime, ed altre commerciali, industriali e finanziarie, tra gli Stati sardi ed il Governo francese.

Darò lettura della proposta della Commissione:

« Art. 1. Le società anonime e le altre società commerciali, industriali e finanziarie, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo e che l'avranno ottenuta, potranno operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto e stare in giudizio uniformandosi alle leggi di esso.

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato ad applicare ad ogni altro Stato il disposto dell'articolo 1. »

Il ministro per l'agricoltura e pel commercio accetta le modificazioni della Commissione?

**CORSI**, ministro d'agricoltura e commercio. Le accetto.

**PRESIDENTE**. È aperta la discussione generale su questa proposta di legge.

**MICHELINI G. B.** Membro della Giunta di questo disegno di legge, io moveva in esso il partito, od almeno il dubbio, se non sarebbe stato per avventura conveniente di fare un passo più oltre nel modificare la nostra legislazione relativa alle società commerciali, vale a dire di restringere il numero di quelle che presso di noi abbisognano dell'autorizzazione del Governo, e soprattutto della di lui sorveglianza. Io era mosso principalmente dalla considerazione della poca o nessuna efficacia di tale sorveglianza. Fra i molti esempi che potrei addurre, per amore di brevità mi limiterò alla società dell'assicurazione delle bestie bovine, la quale per cattiva amministrazione dovette cessare, forse perchè il Governo non dava retta alle lagnanze del chiaro personaggio che era stato nominato commissario presso di essa.

Sono molte altre società, i commissari delle quali godono di larghi stipendi, e non mancano di perceverli, ma gli statuti sociali non sono meno violati per ciò a grave danno degli azionisti e del pubblico. Perchè, diciamolo francamente, pur troppo molte e molte società non hanno fatto presso di noi buona prova; quindi la pubblica fiducia è gravemente scossa.

Ma io non ho tradotto il mio desiderio in ispecifica proposta, perchè ho dovuto arrendermi alla giustissima osservazione, non essere il caso, all'occasione di una legge affatto speciale, di modificare sostanzialmente la legislazione sulle società commerciali.

Tuttavia ho creduto debito mio di esporre alla Camera ed al Ministero questo mio desiderio, affinchè, se è creduto giusto e conveniente, se ne tenga conto quando si riformerà il Codice civile ed il Codice di commercio, giacchè in entrambi si tratta delle società di cui ora si parla.

Quanto a me, siccome preferisco la libertà di commercio, sancita per legge generale, ai trattati, i quali la sanciscono sopra merci speciali, ed impediscono alcune volte ulteriori diminuzioni, così a questa legge speciale a favore di Francia preferirei una generale modificazione delle nostre leggi sulle società commerciali. Parmi poi che il migliore sorvegliatore delle società sia il pubblico, coloro cioè che con esse contrattano.

**PRESIDENTE**. Il signor ministro per l'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

**CORSI**, ministro d'agricoltura e commercio. La questione del miglioramento della legislazione sopra le società commerciali non parmi possa agitarsi in occasione di una legge che mira solo a stabilire disposizioni relative ai rapporti internazionali tra il nostro Stato e l'impero francese.

Il Governo da molto tempo si è preoccupato della necessità di rivedere la legislazione sopra le società commerciali; questo bisogno, come ben conosce l'onorevole Michelini, è, può dirsi, comune alle più grandi nazioni che hanno una regolare legislazione sopra gli affari commerciali.

Un progetto è stato fatto in passato per migliorare la legislazione sopra le società commerciali; fu già esaminato dal

Consiglio di Stato, ed è attualmente al Ministero. Per certo questo progetto non potrà essere tostamente esaminato dalla Camera, ma dovrà far parte della revisione dell'intero Codice commerciale, il quale nella circostanza di doverlo estendere alle nuove provincie dello Stato abbisognerà necessariamente di modificazione. Io posso quindi assicurare l'onorevole Michelini che in questa parte le sue raccomandazioni non saranno trascurate.

Rispetto alla vigilanza che si esercita attualmente sopra le società anonime, non v'ha dubbio che in questo si potrà, senza abbandonare la tutela degli interessi commerciali, dare maggior larghezza al commercio.

Attualmente è vero che in alcune società vi sono commissioni che ne vigilano nell'interesse del commercio l'andamento; se però la loro vigilanza non riesce pienamente efficace, non credo che ciò dipenda menomamente dal maggiore o minore zelo che essi vi impieghino.

Il Governo può esercitare una larghissima tutela sopra le società, onde gli statuti siano dagli amministratori religiosamente osservati; ma tutto quello che riguarda la parte esclusivamente commerciale non potrebbe, senza gravissimo danno dell'industria, essere sindacato dai funzionari del Governo.

Per quanto i commissari invigilino all'osservanza degli statuti, questi non bastano per ovviare talvolta alla possibilità di cattive speculazioni ed alla non felice riuscita delle imprese assunte dalle società.

Spero che quest'osservazione persuaderà l'onorevole Michelini che i danni non derivano da poca vigilanza del Governo, ma unicamente dalla specialità della cosa e dalla poca previsione forse che i promotori di queste società hanno avuto nel dettare gli statuti.

**MICHELINI G. B.** Io desidero che le riforme che si faranno alla nostra legislazione si facciano bene anzichè in fretta. Quindi, per dirlo di passaggio, io voglio che il Codice civile che sarà fatto dal nostro Parlamento sia il migliore non che d'Italia, d'Europa; sia degno della sapienza degli Italiani in fatto di legislazione, e non so comprendere l'impazienza che alcuni hanno che sia compilato e sancito in brevissimo tempo; tanto più che non sono poi così cattivi i Codici che reggono attualmente le diverse provincie di questo Stato.

Laonde io acconsento coll'onorevole ministro sull'opportunità di differire la riforma della legislazione sulle società commerciali quando si riformerà il Codice di commercio. Allora si vedrà sino a qual punto si possa e si debba assecondare il desiderio da me espresso, sul quale perciò non insisto per ora.

Il signor ministro diceva ancora, quasi per iscolpare i commissari, che questi devono limitarsi a sorvegliare all'esecuzione degli statuti sociali.

Questo io lo ammetto, nè sono io certo che voglia allargare le loro attribuzioni; ma dico appunto che anche riguardo all'esecuzione degli statuti soventi si pecca, e potrei citare società, le quali non hanno in cassa quella quantità di capitale sonante che dovrebbero avere giusta i loro statuti.

**MANCINI**, relatore. La Commissione non mancò di prendere nella debita considerazione il voto espresso dall'egregio suo membro il deputato Michelini. Essa ebbe a riconoscere che la legge attuale, avendo lo scopo unicamente di conferire una personalità civile, una capacità giuridica alle società anonime straniere ed a quelle altre che abbisognino di autorizzazione governativa, fosse fuori di luogo esprimere eccitamento per la generale revisione della nostra legislazione sulle società commerciali, e tanto meno di introdurre a tal

uopo modificazioni, di cui la legge evidentemente non era suscettiva.

Tuttavia la Commissione incaricò il suo relatore di associarsi al voto che qui venisse in proprio nome ad emettere l'onorevole Michelini, acciò il Governo, il quale con un progetto di legge, stato presentato e non discusso nella precedente Legislatura, mostrò di sentire il bisogno di urgenti e provvide riforme nella legislazione che regola le società di commercio, volesse al più presto farne oggetto di nuovi e più accurati studi, dirigendoli pure alla riforma dell'intero Codice commerciale. Ma nel concetto della Commissione, dal sistema delle società anonime l'autorizzazione governativa non potrebbe essere eliminata senza pericolo.

Sanno meglio di me gli onorevoli colleghi che la tendenza odierna delle opinioni in questa materia deplora piuttosto il difetto di tutela e la insufficienza delle garanzie della buona fede dei legittimi interessi dei soci e dei terzi, anzichè una sorveglianza eccessiva; e con le sue parole medesime l'onorevole Michelini finisce per convenirne.

Adunque non si potrebbe concedere che le società anonime, nelle quali non è responsabilità diretta ed individuale di veruno dei soci, e che sono personalità veramente artificiali create dalla legge, avessero giuridica esistenza indipendentemente dal preventivo esame de' loro statuti e dalla loro approvazione da parte del Governo, onde impedire disordini che potrebbero divenir sorgente di frodi e cagione di discredito del commercio nazionale.

Io credo poi che l'esempio citato dall'onorevole Michelini, per ben due volte, di una delle società commerciali, tra le non poche infelici che pur troppo in questi ultimi anni trassero breve ed inonorata vita presso di noi, riesca meno opportuno, perciocchè quella società dovè attribuire precisamente la cagione de' suoi cattivi successi all'aver cominciato ad operare con statuti che da se stessa si diede, e non esaminati, nè approvati dal Governo, attesa la sua originaria forma di società in accomandita; se non m'inganno, quella società non fu costituita da principio come società anonima, cosicchè il Governo può a ragione declinare ogni morale responsabilità del risultamento di atti che non fu in suo potere di prevenire con accorta antiveggenza.

Passando a dir poche parole sull'importanza e lo scopo di questa legge, non tacerò che la medesima, se in alcuni altri paesi ha potuto essere riguardata di semplice utilità per far cessare uno stato d'incertezza e di fluttuazione in cui era caduta la giurisprudenza (e tale fu la genesi delle due somiglianti leggi adottate nella Francia e nel Belgio), presso di noi ha un carattere di vera necessità, quando vogliasi lasciar libera l'espansione cosmopolitica del commercio. Ed invero presso di noi una legge speciale del 30 giugno 1833 troncò la controversia che agitavasi in proposito in Francia e nel Belgio; e la troncò nel senso di ricusare risolutamente la ricognizione della civile personalità a tutte le società anonime straniere, del pari che a quelle in accomandita per azioni al portatore, assoggettandole all'obbligo di domandare di nuovo l'autorizzazione speciale del nostro Governo.

Egli è quindi evidente che tali società, benchè costituite sotto una legislazione, e mercè l'approvazione di Governi, i quali faccian presumere che non sia mancata una scrupolosa ed attenta disamina de' patti fondamentali delle stesse società, nel nostro Stato si troverebbero certamente destituite di capacità, e ridotte all'impotenza di presentarsi in giudizio e di ottenere la protezione delle leggi, se non le dispensasse dal bisogno di un'autorizzazione da concedersi singolarmente a ciascuna di esse la concessione di un'autorizzazione collet-

tiva reciprocamente accordata dai due Governi. Questo è precisamente lo scopo della legge attuale.

D'altronde, siccome il Governo francese ha preso una benevola iniziativa, e già con suo decreto ha dichiarato che tutte le società anonime ed in accomandita per azioni al portatore costituite nel nostro Stato, allorchè abbiano ottenuta l'autorizzazione del proprio Governo, potranno liberamente esercitare i loro diritti civili in Francia, ed ivi stare in giudizio, la legge presente nel suo primo articolo non è dal canto nostro che l'adempimento di un puro dovere di giustizia e di reciprocità verso una nazione amica, alla quale dobbiamo gratitudine.

Quanto al secondo articolo, esso non ha sollevato altro dubbio nel seno della Commissione, se non intorno alla convenienza d'imporre al Governo un vincolo, che cioè non possa estendersi ad altri Stati il beneficio del disposto dell'articolo precedente, salvo che sotto la condizione di reciprocità.

Nella relazione sono esposte le ragioni per le quali la Commissione ha creduto che, dal punto di vista della convenienza, ed anche delle utilità economiche e politiche del nostro Stato, quella confidenza che la legislatura in Francia aveva dimostrato di avere nel proprio Governo, fosse da noi negata al Governo nostro. Io non le ripeterò, per non intrattenere senza necessità la Camera. La Commissione perciò propone senz'altro alla vostra approvazione questo schema di legge.

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede di parlare, s'intenderà chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Do lettura dell'articolo 1 :

« Le società anonime e le altre società commerciali, industriali e finanziarie, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo e che l'avranno ottenuta, potranno operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto, e stare in giudizio, uniformandosi alle leggi di esso. »

Il deputato Mosca ha facoltà di parlare.

**MOSCA.** Ho chiesto di parlare per aver qualche spiegazione sulla redazione dell'articolo proposto dalla Commissione e dal Governo.

Quest'articolo si chiude colle parole *uniformandosi alle leggi dello Stato*; ond'è che esso è precisamente desunto dalla legge belgica del 14 marzo, la quale contiene pure questa disposizione.

Ora deve essere noto che queste parole hanno dato luogo, tanto nella Camera dei rappresentanti, quanto nel Senato del Belgio, ad una vivissima discussione sul significato di cui possono essere suscettibili. Infatti, dopo replicate interpellanze fatte nella Camera dei deputati, il Ministero aveva dichiarato che sotto quest'espressione di *uniformarsi alle leggi dello Stato* si doveva intendere puramente che gli atti operati nello Stato dalle società estere dovessero essere regolati secondo le leggi dello Stato stesso.

Il signor Anethan, che fu relatore della legge nel Senato, non durò fatica a confutare queste osservazioni, perchè fece notare che in questo caso le spiegazioni date dal ministro, e quindi l'opportunità di questa clausola della legge si risolveva in una oziosità, poichè era la conferma di un principio generalmente noto, il *locus regit actum*.

Non si doveva nemmeno ritenere che l'uniformarsi alla legge dello Stato si dovesse considerare come un'appendice della forma di stare in giudizio, poichè va da sé e non v'è bisogno d'espresa sanzione per istabilire che chiunque vuole stare in giudizio, in qualsiasi Stato, deve starvi appunto colle forme della procedura di questo Stato.

La nostra Commissione ha creduto bene di prevenire questo dubbio e di attribuire una significazione precisa a questa disposizione.

Ecco come si esprime la medesima nella sua relazione :

« D'altronde, ammesse le società francesi ad esercitare i loro diritti nello Stato, non cesseranno però di rimanervi soggette indistintamente a tutte le leggi precettive o proibitive in esso imperanti, derogandosi soltanto alla necessità di quella speciale autorizzazione ed approvazione degli statuti di ciascuna di esse, che ora richiede la legge del 1855 rispetto a tutte le società straniere, ed alla quale viene in tal guisa a sostituirsi un'autorizzazione collettiva. »

Ma io dubito molto che questo concetto della Commissione relativamente all'effetto che vorrebbe prodursi colla sanzione di questa legge sia pienamente raggiunto, che sia cioè escluso appunto ogni dubbio, tanto più in vista della gravissima discussione che si è fatta in proposito nel Belgio su quest'argomento. Dico dubito molto che questo dubbio sia tolto, sicché la giurisprudenza non abbia successivamente da occuparsene o da trovarsene molto impacciata.

Nè io credo che la Commissione, introducendo la frase: *operare nello Stato*, espressione identica a quella adoperata nella legge del 1855, abbia scemato menomamente l'importanza di questo dubbio, cioè quali siano le leggi a cui le società straniere dovranno uniformarsi. Vi è dunque sempre il pericolo che vi sia dubbio che le società straniere autorizzate nell'impero francese siano dispensate dall'osservanza di certe leggi particolari, come, per esempio, il deposito e la notificazione dei loro statuti; oppure sarà sempre possibile il dubbio che tuttavia debbano riportare l'approvazione prescritta dalla legge del 1855.

Io credo dunque che il pensiero della Commissione, al quale di buon grado mi associo, si sarebbe potuto esprimere più tassativamente e più chiaramente, formolando l'articolo press'a poco in questi termini:

« È tolta la necessità dell'autorizzazione prescritta dalla legge del 1855 per riguardo alle società che, secondo le leggi dell'impero francese, sono soggette all'autorizzazione del Governo, e che l'avranno riportata, salva nel resto l'osservanza delle leggi del nostro Stato. »

Ma siccome questo altererebbe tutta la forma dell'articolo, così io credo che lo stesso effetto si otterrà con una modificazione più lieve, dicendo, per esempio: « . . . che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo, e che l'avranno ottenuta, non avranno bisogno di ulteriore autorizzazione per poter operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto, e stare in giudizio, uniformandosi nel resto alle leggi di esso. »

Queste sono le osservazioni che credo necessario di fare, e v'insisto perchè mi pare che, facendosi una legge, la si debba fare in modo che si tolga ogni dubbio nella pratica. Rammenterò che tanto nella Camera dei rappresentanti, quanto nel Senato del Belgio vi furono molti che si astennero dal votare la legge unicamente per le dubbiezze cui dava luogo.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole deputato di mandare il suo emendamento per iscritto.

**MOSCA.** Chiederei prima alla Commissione se aderisce alla massima.

**MANCINI, relatore.** Non solamente nel Belgio, ma anche in Francia ebbe luogo la discussione cui accenna l'onorevole Mosca; ma il testo di quelle leggi non conteneva che queste parole: « potranno (le società) esercitare i diritti civili sotto l'osservanza delle leggi. »

Ivi adunque mancava l'altra espressione che noi abbiamo

aggiunta, cioè: « potranno operare nello Stato, osservate però le leggi di esso. »

Non è esatto che in quelle discussioni l'adoperata formola sia stata intesa nel senso ristretto che parve loro attribuire l'onorevole Mosca.

Ho sotto gli occhi i termini nei quali si espresse il relatore di quella Commissione, al quale fu diretta una somigliante interpellanza, acciò spiegasse in qual significato e valore la Commissione adoperasse le parole: *sotto l'osservanza delle leggi*.

Il relatore, a cui non si fece contraddizione alcuna dagli altri membri della Commissione, si esprimeva così:

« La vostra Commissione pensò che le parole *osservate le leggi* non comportano eccezione, che debbono essere mantenute come una conferma di quel gran principio che le nostre leggi regolano e ad un tempo proteggono tutti gli individui nazionali o stranieri che vivono o vengono volontariamente a collocarsi sotto la loro protezione. Fa d'uopo adunque intendere queste parole come le intendeva uno degli uomini eminenti del Belgio, cioè *nel loro senso il più largo e il più esteso*; fa d'uopo mantenerle tali, acciò non sia lecito a persone appartenenti a società anonime straniere di reputarsene esonerate. »

Credo perciò poter affermare che non s'intese soltanto di applicare il principio *Locus regit actum* agli atti che queste società straniere operassero nell'altro Stato.

Il deputato Mosca, da quel valente giurisperito che egli è, ben sa che il principio *Locus regit actum* regola precipuamente, se non esclusivamente, la forma esteriore degli atti; e qui si ha l'intendimento di sottoporre al pieno ed assoluto impero delle leggi vigenti nel nostro Stato e l'estrinseco e l'intrinseco degli atti delle società straniere, sempre che operino od esercitino i loro diritti nel medesimo, ed anche gli atti i quali, benchè per avventura non stipulati nel territorio dello Stato, debbano in esso ricevere una qualche esecuzione.

Addurrò un esempio. Presso di noi sono provvidamente vietate le lotterie: suppongasì che in un paese ove la lotteria non sia vietata esista una società per fare la speculazione delle lotterie, e che con quel paese fosse in vigore quella specie di reciprocità che viene a stabilirsi ora tra la Francia ed il nostro Stato. S'intenderà forse, o signori, concesso alla società straniera di venire nel nostro reame a fare delle lotterie contro una legge proibitiva che qui impera? No, certamente.

Ognun vede pertanto che non si tratta d'applicare puramente e semplicemente il principio *Locus regit actum*, ma d'impedire che possa da chicchessia così ragionarsi: questa società è stabilita all'estero; l'atto che ha fondata la lotteria non è fatto nello Stato, ma in un paese dove le leggi non lo vietavano; dunque esso non debbe trovare ostacolo nella legge proibitiva di uno Stato diverso.

No, signori. Si risponderebbe che nessun Governo può autorizzare la violazione delle leggi di ordine pubblico di una diversa sovranità, e che questa non altrimenti concesse alla società straniera facoltà di operare anche fuori del proprio territorio e di esercitarvi i diritti civili se non sotto la condizione della osservanza delle leggi nel territorio imperanti.

Ora è in questo senso larga, senza limiti ed eccezioni, che la Commissione, in nome della quale ho l'onore di parlare, intende la locuzione di cui è controversia; e così nella sostanza essa trovasi d'accordo coll'onorevole Mosca.

Abbiamo poi avuto bisogno di aggiungere le parole *potranno*

*operare nello Stato*, precisamente perchè in questo ampio senso abbiamo accettata ed intesa quella espressione, altrimenti avrebbe potuto con qualche fondamento dubitarsi che, siccome alle società straniere non erasi conceduta la ricognizione della personalità giuridica nel nostro Stato, se non sotto l'obbligo di uniformarsi a tutte quante le leggi presso di noi imperanti, dovessero considerarsi soggette a tutte e singole le disposizioni della legge del 30 giugno 1853, e perciò anche a quella del suo articolo secondo, in cui è prescritto che qualunque società straniera voglia operare nel nostro Stato debba sottoporre i propri statuti all'esame del Governo, ed ottenerne una speciale autorizzazione.

La Commissione dichiara espressamente che, secondo il suo concetto, rimarranno le società francesi assoggettate all'osservanza di tutte le leggi dello Stato; con quest'unica eccezione che cioè esse non avranno più bisogno di quell'autorizzazione speciale che ciascuna delle società straniere, a termini della nostra legge del 1853, è in obbligo di richiedere, ma per esse basterà quell'autorizzazione collettiva che costituisce quasi un attestato di confidenza verso la giusta legislazione e la saggia amministrazione di un altro Governo.

Con questa dichiarazione io spero che l'onorevole Mosca rimarrà soddisfatto; soprattutto perchè l'esposta determinazione del senso e dei limiti della contesa formola non dipende solo dalle spiegazioni orali che ebbi l'onore di porgere a nome della Commissione, ma anche dal valore intrinseco delle parole scritte nella legge, e che i tribunali, ne son certo, non altrimenti intenderanno, allorchè si presenterà l'occasione di applicarle.

**MOSCA.** Io sperava che l'onorevole relatore della Commissione si sarebbe dichiarato sulle mie proposizioni, nelle quali credo d'insistere quantunque io sia perfettamente d'accordo colla Commissione d'accettare, tutto il suo pensiero. Desidero precisamente che sia sancita questa legge e che le venga attribuito il significato che la Commissione le attribuisce; ma riscontro nella redazione dell'articolo una certa insufficienza di termini ed in certa parte anche un'abbondanza dei termini stessi che possono generare dei dubbi seri nella pratica della giurisprudenza. Egli è perciò che vorrei dare un significato più utile ed una forma più vantaggiosa al disegno che si tratta di sancire, avvertendo ad una particolarità che forse servirà anche qualche poco ad illuminare la questione. Siccome nella legge del Belgio, tanto per riguardo all'impero francese quanto per riguardo a tutti gli altri Stati a cui il Governo venne autorizzato ad estendere la legge, si è seguito il principio di reciprocità, giustamente, secondo il mio parere, abbandonato dalla nostra Commissione, così questa reciprocità costituisce un termine di confronto che serve a determinare in ogni caso la misura del reciproco diritto. Volendo noi invece stabilire un principio più assoluto, più generale, quello cioè del difetto non ostante di reciprocità, trovo pure che è di maggiore convenienza escludere assolutamente ogni dubbio che il testo della legge potrebbe presentare.

Quindi, senza ripetere quello che ho detto riguardo ad una variazione generale dell'articolo, crederei d'invitare la Commissione ad accettare il mio più limitato emendamento, che dice che quelle società che avranno ottenuto l'autorizzazione del Governo francese non avranno bisogno d'ulteriore autorizzazione per operare nel nostro Stato ed esercitarvi ogni loro diritto e stare in giudizio, uniformandosi nel resto alle nostre leggi. Mi pare che a questo modo sarebbe grandemente avvantaggiata la forma della legge, giacchè non è senza motivo che la Commissione dichiara questo esser il senso che

ella attribuisce agli effetti della legge, secondo i termini stessi da lei proposti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole deputato Mosca propone la seguente dizione:

« Le società anonime e le altre società industriali o finanziarie che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo, e che l'avranno ottenuta, *non avranno bisogno di altra autorizzazione* (e qui sta precisamente il cambiamento) per poter operare nello Stato, e prestarvi ogni loro diritto, e stare in giudizio, uniformandosi *nel resto* alle leggi di esso. »

**MANCINI, relatore.** La Commissione crede di dover persistere nella sua opinione, pregando specialmente la Camera di mettere a confronto il testo che essa propone col testo del decreto francese, con cui concedevasi la medesima abilitazione alle nostre società.

Importa che la Camera riconosca essersi sostanzialmente ritenuta l'identica formola del decreto francese, in cui si legge: « Le società anonime e le altre commerciali, industriali e finanziarie che sono soggette nel regno sardo al consenso del Governo e che l'hanno ottenuto, possono esercitare ogni loro diritto e stare in giudizio in Francia uniformandosi alle leggi dell'impero. »

Potrebbe elevarsi in Francia la stessa quistione che elevò testè il signor Mosca, poichè le nostre società commerciali sono genericamente e senza eccezione astrette ad uniformarsi alle leggi dell'impero francese, fra le quali vi è pur quella che impone l'autorizzazione.

La Commissione, ciò posto, osservò che non sarebbe conveniente, laddove fosse reale il dubbio, lasciarlo sussistere a danno delle nostre società, le quali andassero in Francia ad esercitare i loro diritti, ed intanto farlo cessare nella nostra legge, rispetto alle società francesi, adoperando una locuzione sostanzialmente diversa.

Del resto noi abbiamo creduto di fare già qualche passo ed eliminare ogni ragione di dubbio con le due modificazioni che si trovano nell'articolo.

L'articolo francese dice: *Le società che sono soggette al consenso del Governo*; noi invece abbiamo preferito la parola tecnica: *all'autorizzazione del Governo*, per dimostrare appunto che in forza di questa autorizzazione ottenuta dal proprio Governo si acquista pure la facoltà di operare nell'altro Stato, di esercitarvi i diritti civili, di starvi in giudizio.

La ragione di quest'aggiunta si farà palese immediatamente alla Camera quando si degni ascoltare i termini in cui è concepito l'articolo 2 della legge 30 giugno 1853.

« Le società mutue (ivi leggesi) costituite all'estero ed ogni altra associazione straniera anonima od in accomandita, operazioni al portatore, *non potranno operare nello Stato* se non vi saranno state autorizzate nel modo espresso nell'antecedente articolo. »

In forza adunque di questa legge potrebbe ciascuna società francese venire obbligata a provvedersi di un'autorizzazione per operare nello Stato. Ora la legge che trattasi di fare dice espressamente che le società anonime e le altre società francesi, purchè abbiano ottenuto l'autorizzazione del Governo francese, potranno anche operare ed esercitare i loro diritti nel nostro Stato.

Parve, per verità, alla Commissione non potersi con maggior chiarezza significare che basta l'autorizzazione conceduta a quelle società dal Governo francese per abilitarle anche presso di noi ad *operare nello Stato*, attesa l'identità dell'espressione che si trova nell'articolo 2 della legge 30 giugno 1853, e che è stata introdotta in questa legge.

Per altro questo è un giudizio di apprezzamento: se la Camera credesse che malgrado ciò ancora rimanga qualche ombra di dubbio, si potrebbe al più accettare un'aggiunta che si propone nella redazione dell'articolo con la formola seguente:

« Le società anonime che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo e che l'avranno ottenuta, potranno *in forza di essa* operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto e stare in giudizio, uniformandosi *nel resto* alle leggi di esso. »

Se l'onorevole Mosca se ne appaga, e se la Camera crede veramente necessaria questa o altra simile aggiunta, credo di rendermi interprete dell'opinione de' miei colleghi della Commissione rimettendomi interamente al giudizio della Camera.

**PESCATORE.** Credo che colla semplice trasposizione di qualche parola nello schema della Commissione si possa, con soddisfazione dell'onorevole Mosca e del signor relatore, ovviare ad ogni inconveniente.

Qui, o signori, si vuole esprimere il concetto che la legge attuale non fa altro che concedere un'autorizzazione collettiva. Si vuole inoltre significare ben chiaramente che non altrimenti queste società potranno operare nello Stato, salvo che si uniformino alle leggi di esso. Si vuole infine, sebbene ciò non sarebbe necessario, dichiarare che, ammesse queste società ad operare nello Stato sotto l'osservanza delle leggi di esso, potranno per conseguenza anche esercitarvi ogni loro diritto e stare in giudizio. Or bene, tutti questi concetti, in cui concordano l'onorevole Mosca ed il relatore della Commissione, parmi che siano sufficientemente significati in questo modo:

« Le società anonime e le altre società commerciali, industriali o finanziarie che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo e che l'avranno ottenuta, sono autorizzate ad operare nello Stato sotto l'osservanza delle leggi di esso, e potranno esercitarvi ogni loro diritto e stare in giudizio. »

Se la Camera è disposta ad accettare questo lieve emendamento, io lo manderò alla Presidenza.

**MOSCA.** Io mi associo alla proposta del relatore fatta in nome della Commissione.

Credo che la formola da lui proposta esprima abbastanza chiaramente il concetto che io desiderava di veder rappresentato. Perciò se l'onorevole relatore mantiene la nuova sua formola, io ritiro il mio emendamento.

**MANCINI, relatore.** Dopo più matura riflessione, apporrei una lievissima modificazione all'emendamento proposto.

Invece di dire: *Potranno in forza di essa* (cioè in forza dell'autorizzazione del Governo francese) *operare nello Stato, ecc.*; mi limiterei a questa più semplice locuzione chiaramente condizionale:

*Quando l'abbiano ottenuta* (quell'autorizzazione) *potranno operare nello Stato, ecc.*

È facile indovinare il motivo di questa correzione. Può sembrare non esatto, nè conveniente che la facoltà di operare nel nostro Stato e di esercitarvi de' diritti si consideri e dichiari derivante dalla *forza e autorità* degli ordini di un Governo straniero, anzichè dal comando autorevole della legge nazionale, la quale richiegga, come condizione di quella capacità di diritto, l'autorizzazione accordata alla società straniera dal proprio Governo. Esclusa quella frase, sembra tuttavia raggiunto l'unico scopo de' preopinanti: la maggior chiarezza. A nome della Commissione perciò propongo l'accennato emendamento.

**PRESIDENTE.** Il deputato Trezzi ha facoltà di parlare.

**TREZZI.** L'onorevole deputato Mancini, nel citare gli esempi onde combattere la proposta dell'onorevole deputato Mosca, ha indicato le lotterie. Questo mi fece nascere un gravissimo dubbio, cioè se le espressioni usate nella legge bastino ad escludere le operazioni di una società, quando si prefiggessero un oggetto, l'esercizio di un'industria che non fosse ammessa nel nostro Stato.

Per esempio; se il Governo francese autorizzasse una società anonima finanziaria, od una lotteria, potrebbe essa, avendone ottenuta l'autorizzazione, venire a stabilirsi nel nostro Stato, ed esercitarvi la sua industria?

Le parole *uniformandosi alle leggi di esso* sembra che si riferiscano piuttosto alla forma che alla sostanza dell'intrapresa.

Io ho esposto questo dubbio perchè l'ho anche inteso emettere da altri; epperò io credo che si potrebbe rimuovere ogni dubbio dicendo: *quando l'oggetto della società sia ammesso dalle leggi dello Stato.*

Io non dico che questa sia la formola la più precisa, ma vorrei esprimere questo concetto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Scialoja ha facoltà di parlare.

**SCIALOIA.** Poichè pare che tutti siamo d'accordo in quanto al concetto, io proporrei che la Camera votasse la massima, e la Commissione studiasse poi e redigesse la formola; perchè è difficile improvvisare questi emendamenti, che hanno bisogno di essere molto ponderati.

**PRESIDENTE.** Osservo che non c'è la consuetudine nella Camera di votare le massime, e poi di lasciare la libertà alle Commissioni di formularle come credono; ciò potrebbe avere dei pericoli.

**SCIALOIA.** Mi sembra che siasi già fatto altre volte.

**MANCINI, relatore.** Non v'ha dubbio che in casi di emendamenti troppo complicati e di redazioni che presentino serie difficoltà è nelle consuetudini della Camera di rinviare alla Commissione un più accurato studio della redazione medesima. Ma la Commissione è unanime d'avviso che, quando trattasi di votare un articolo di legge perfettamente identico a quello già votato nel Belgio ed in Francia, senza che ivi siasi mai lamentato che non fosse abbastanza chiaro, in realtà il mutarlo sarebbe professare una specie di scettica dubbiazza.

Quanto allo scrupolo sollevato per un sentimento squisitamente morale dall'onorevole mio amico deputato Trezzi, la Commissione osserva che la frase *uniformarsi alle leggi* non può assolutamente restringersi semplicemente alle leggi regolatrici del modo e della forma di esercizio dei diritti. È mestieri, o signori, non perdere di vista l'unico e limitato scopo di questa legge.

Di che si tratta?

Gli stranieri allorchè sono persone naturali e fisiche, basta ciò perchè sieno ammessi all'esercizio dei diritti civili. Ma il dubbio sorge ed è sorto altrove rispetto alle società anonime, le quali sono persone morali, creazioni artificiali dovute ad un atto della volontà governativa; imperocchè la virtù di quest'atto spira alle frontiere del territorio, oltre le quali non comanda più la sovranità dal cui volere derivò la creazione di questa persona morale. Dunque non si tratta che unicamente di riconoscere la personalità giuridica di queste società straniere, ed assimilarle così a qualunque individuo straniero.

Ora, o signori, io domando: si potrebbe mai dubitare che un individuo straniero possa venire, per esempio, ad esercitare la lotteria nel nostro paese, quando c'è una legge d'ordine pubblico che la proibisce?

Basterebbe opporgli il principio generale scritto nell'articolo 12 del Codice civile, quello cioè che « le leggi di polizia e di sicurezza pubblica obbligano tutti coloro che si trovano nello Stato. »

Poichè dunque non facciamo che pareggiare le società anonime straniere all'individuo straniero, rimarranno esse sempre soggette all'osservanza di tutte le nostre leggi, soprattutto a quelle d'ordine pubblico, di polizia, di sicurezza e di moralità pubblica, dal novero delle quali è tratto appunto l'esempio che l'onorevole Trezzi proponeva.

Non tralascierò altresì di osservare che, quando si sostituisce la formola, a cui egli accennava, per avventura noi verremmo a limitare di troppo gli obblighi che intendiamo di imporre alle società straniere. Se fosse scritto semplicemente nella legge che esse potranno operare nello Stato, allorchè l'oggetto loro non sia vietato dalle leggi dello Stato, sorgerebbe il dubbio se, allorchè non ostino leggi di ordine pubblico, anche le altre leggi debbano o non debbano osservarsi. Ora noi abbiamo molteplici specie di leggi relative a queste società. La stessa legge del 1853 impone loro una tassa: chi può dubitare che, anche dopo votato il presente schema di legge, le società straniere, benchè autorizzate ad esercitare i loro diritti civili nel nostro Stato, debbano tuttavia essere soggette alla legge che colpisce di una tassa tutte le società straniere? Teme pertanto la Commissione che la proposta dell'onorevole Trezzi possa condurre a conseguenze contrarie a quella che egli si propone, cioè restringerebbe di troppo l'effetto che si vuole ottenere colla presente legge.

Non mi estenderò più oltre in una quistione di semplice redazione, che non merita di trattenermi più a lungo la Camera, tanto più che sarà raggiunta la desiderata massima chiarezza adottandosi l'emendamento che la Commissione ebbe l'onore di deporre sul banco della Presidenza.

**PRESIDENTE.** La Commissione ora proporrebbe di modificare l'articolo in questo modo: invece di dire « che l'avranno ottenuta, » porrebbe « quando l'abbiano ottenuta. »

Inoltre mantiene ancora l'aggiunta: « uniformandosi nel resto alle leggi di esso? »

**MANCINI, relatore.** No, queste parole *nel resto* non hanno più ragione d'essere.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mosca si unisce a questa redazione?

**MOSCA.** Io non posso unirmi a questa modificazione, la quale in sostanza non fa se non ristabilire tal quale la prima formola. Io non trovo differenza alcuna tra le parole: « che sono soggette all'autorizzazione del Governo, e che l'avranno ottenuta, » e le altre: « che sono soggette all'autorizzazione del Governo quando l'avranno ottenuta. » E nell'un caso e nell'altro non si dà altra significazione che quella di tempo, vale a dire che nessuno potrà esercitare questi diritti se non in quanto abbia precedentemente ottenuta quest'autorizzazione. Dunque io trovo che l'emendamento non avrebbe alcuna portata, nè alcun valore.

Insisto poi anche specialmente sulla circostanza di mettere quelle parole *del resto* che si trovavano già nell'emendamento da me proposto, e che mi paiono opportune, come la Commissione aveva avvisato da principio, in quanto che mi associo pienamente alle osservazioni dell'avvocato Mancini contro le obiezioni prodotte dal signor Trezzi, che non sia da temere menomamente che l'espressione così generale non possa riferirsi che alla forma speciale degli atti, ma debba, e molto più, riferirsi alla loro sostanza e ai vincoli che possono esser posti sopra il commercio.

Poniamo per esempio che si tratti di società di commercio

costituite nella Svizzera, dove il commercio dei generi di privata non costituisce verun monopolio a favore dello Stato: sarebbe un assurdo di credere che se queste società venissero autorizzate, come vengono ora autorizzate le società francesi, potessero qui smerciare nello Stato dei generi di privata. Credo dunque che, ponendo appunto in generale l'obbligo dell'osservanza delle leggi dello Stato, omettendo *nel resto*, si limita più precisamente il significato e la portata di questa legge.

La Commissione avvertiva nel suo stesso rapporto a restringere l'effetto della legge al dispensare queste società create nell'impero francese dall'obbligo di riportare una seconda autorizzazione dal Governo del nostro Stato.

Per questi motivi, se la Commissione ha ritirato il precedente suo emendamento, al quale io mi era di gran cuore associato, io riprendo il mio, ed insisto perchè sia posto ai voti.

**SCIALOIA.** Nelle leggi io credo che si debba sempre esprimere chiaramente ciò che si vuole. Qui abbiamo un comune intendimento; cerchiamo dunque la forma più semplice per rendere la nostra idea. Che cosa vogliamo dire con questa legge? Che le società di cui tratta l'articolo, quando siano state autorizzate in Francia, possono, senza che occorra nuova autorizzazione, operare nello Stato. Solamente intendiamo che anche in questo caso tutte le leggi del paese siano loro applicabili; epperò, quando si tratta, per esempio, di una società, la quale per l'industria che esercita non potrebbe operare nello Stato, quantunque autorizzata in Francia, vuolsi sottoporre al prescritto delle nostre leggi. Ebbene diciamo così:

« Le società anonime e le altre società commerciali e industriali, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo e che l'avranno ottenuta, potranno, senza che occorra nuova autorizzazione, ma in tutto il resto sotto l'osservanza delle leggi dello Stato, operare nel regno, esercitarvi ogni loro diritto e sedervi in giudizio. »

Questo è l'emendamento che io propongo.

**MOSCA.** Io mi vi associo pienamente.

**PRESIDENTE.** La Commissione s'associa anch'essa a questo emendamento?

**MANCINI, relatore.** La Commissione non desidera di prolungare una discussione ormai soverchiamente protratta, ma sente il debito di persistere nelle sue dichiarazioni. Dal punto di vista non meno della garanzia degli interessi nazionali, che di un sentimento di circospezione e delicatezza, sarebbe forse assai più regolare abbandonare i proposti emendamenti. Sotto il primo punto di vista noi abbiamo detto: si crede che vi sia un dubbio? Ma pur troppo il dubbio non potremmo farlo cessare nella legge francese. Ed in tal caso questo dubbio rimarrà sempre a danno delle nostre società. Se potessimo d'accordo emendare l'una e l'altra legge, comprenderei perfettamente il profitto di una discussione più o meno grammaticale; per rendere di perspicua chiarezza il testo che cade in discussione. Ma noi non possiamo toccare la legge francese: e si aggiunga che nè quella legge, nè la nostra portano scritta la condizione della reciprocità; non sarebbe dunque strana una interpretazione, secondo la quale la legge di uno Stato concedesse alle società anonime dell'altro Stato qualche cosa di più di quanto avesse questo alla sua volta concesso.

Ciò dal punto di vista della garanzia degli interessi nazionali. Ma havvi altresì una considerazione di convenienza che la Commissione crede dover sottoporre all'apprezzamento della Camera.

Quando una legge è stata già votata da due Assemblee legislative di altre nazioni, per civiltà reputate in Europa, dall'Assemblea dei rappresentanti del Belgio e dal Corpo legislativo di Francia, ingrato ed inopportuno per noi diverrebbe l'ufficio di correttori di elocuzione di quei legislatori, fuori del caso di una evidente necessità, in cui i secondari riguardi di convenienza dovessero cedere alla tutela dei diritti. E poichè la Commissione in realtà non vede questa necessità, mantiene la sua opinione, abbandonando del resto al giudizio della Camera i proposti emendamenti.

**PRESIDENTE.** La Camera conosce l'ultimo emendamento della Commissione; ora darò lettura di quello del deputato Scialoia :

« Le società anonime e le altre società commerciali e industriali, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo, potranno, *senza che occorra nuova autorizzazione*, ma *in tutto il resto* sotto l'osservanza delle leggi, ecc., operare nel regno, esercitarvi ogni loro diritto e starvi in giudizio. »

**MANCINI, relatore.** Non crede il signor presidente che la redazione della Commissione abbia la priorità?

**PRESIDENTE.** No, questa redazione è quella che si discosta il più dal testo, quindi deve avere la precedenza.

Chi intende approvare l'emendamento Scialoia, sorga.

(Si fa la prova e la controprova.)

Siccome v'è dubbio, per non esservi differenza che d'un voto o due, ripeteremo la votazione.

(Dopo novella prova e controprova, la Camera rigetta.)

Verrebbe ora l'emendamento del deputato Mosca.

Ne darò lettura :

« Le società anonime e le altre società commerciali, industriali o finanziarie, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo, o che l'avranno ottenuta, non avranno bisogno d'ulteriore autorizzazione per poter operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto e stare in giudizio, uniformandosi nel resto alle leggi di esso. »

Lo pongo ai voti.

Chi intende accettarlo, sorga.

(Dopo prova e controprova, non è ammesso.)

Leggerò ora l'articolo della Commissione come venne da essa emendato :

« Art. 1. Le società anonime e le altre società commerciali, industriali o finanziarie, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo, quando l'abbiano ottenuta, potranno operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto, e stare in giudizio, uniformandosi alle leggi di esso. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Articolo 2. Il Governo del Re è autorizzato ad applicare ad ogni altro Stato il disposto dell'articolo 1. »

(È approvato.)

**DISCUSSIONE ED ADOZIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE ESPROPRIAZIONI PER UTILITÀ PUBBLICA NELLE PROVINCE TOSCANE.**

**PRESIDENTE.** Prima di passare allo squittinio segreto su questo schema di legge, passeremo all'esame dell'altro, posto all'ordine del giorno, che ha per oggetto l'applicazione in Toscana delle leggi speciali relative alle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Darò lettura del progetto di legge :

« *Articolo unico.* Le leggi speciali toscane del 6 marzo 1855, 5 aprile 1841, 10 settembre 1842, 25 febbraio 1845, e 18 aprile 1857, avranno, fino a nuove disposizioni, vigore di leggi generali in Toscana, nelle parti in cui regolano le espropriazioni per causa di pubblica utilità. »

La discussione generale è aperta.

L'onorevole Castellani-Fantoni ha facoltà di parlare.

**CASTELLANI-FANTONI.** Non è mia intenzione di prendere la parola per oppormi alla legge, che anzi mi dispongo a dare a questa il mio voto favorevole.

Avrei però desiderato che il Ministero, unitamente a questo progetto di legge, perseverando nella sua buona intenzione, che ci ha manifestata nella relazione che lo precede, una legge ci avesse presentato che dovesse applicarsi non solo alla Toscana, ma ben anche alle altre provincie dello Stato, tanto più che egli stesso, il signor ministro, nella relazione predetta ha dovuto riconoscere che la nostra legislazione, la quale regola le espropriazioni per utilità pubblica, è ben lontana dall'essere perfetta.

Il motivo principale però pel quale mi sono indotto a prendere la parola, si è per domandare alcune spiegazioni al signor ministro della guerra ed al ministro delle finanze relativamente alle indennità che già avrebbero dovuto corrispondersi agli espropriati della città di Pavia per le fortificazioni ivi costrutte.

Nell'anno scorso, allorchè vigevano ancora i pieni poteri ed allorchè fu stabilito che si dovessero erigere fortificazioni intorno a Pavia, i commissari del genio procedettero alla espropriazione del terreno loro necessario per le opere, senza far precedere quelle pratiche che valessero a determinare le giuste indennità dovute agli espropriati.

Più di un anno è trascorso, e quei proprietari sono rimasti non solo senza indennità, ma non hanno peranco potuto ottenere che dalle autorità competenti si sia proceduto a riconoscere, nei modi dalle leggi determinati, l'ammontare di coteste indennità assolute e relative loro dovute, che ammontano certamente a ragguardevole somma.

In conseguenza io pregherei il signor ministro delle finanze a voler provvedere sollecitamente, onde, a termini di legge e giustizia, si proceda a quelle pratiche, che valgano, se non ad immediatamente indennizzare i molti espropriati, ad ottenere almeno l'accertamento e la liquidazione di ciò che loro è dovuto.

**VEGEZZI, ministro per le finanze.** Se avessi potuto prevedere la speciale interpellanza riguardante le indennità dovute per rimborso dei terreni espropriati nelle fortificazioni di Pavia, mi sarei posto in grado di poter dare risposta precisa a questo riguardo.

So che parecchie di simili domande, per quanto riguarda tanto le opere di Pavia, quanto quelle di Piacenza e di Bologna, son venute al Ministero, e che furono date al riguardo disposizioni agli ufficiali ingegneri militari, perchè col contraddittorio di ufficiali demaniali e degl'interessati si procurasse l'accertamento dei danni onde provvedere a tali indennità.

La condizione precisa in cui al giorno d'oggi si trovino le pratiche relative a Pavia, per ora non sarei in caso di dirlo; ma se la Camera terrà ancora seduta domani, io mi farò un dovere di dare le chieste informazioni.

**CASTELLANI-FANTONI.** Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni che si compiacque di darmi, e rinnovo la mia preghiera, affinchè provveda il più sollecitamente che sia possibile al soddisfacimento di queste indennità.



**PESCETTO.** L'anno scorso, appena cessata la guerra, e mentre non erano certo lontane da noi le probabilità d'una nuova, il Governo del Re, valendosi dei pieni poteri, credette necessaria alla difesa dello Stato la costruzione delle fortificazioni, che stanno or per giungere al loro compimento, di Bologna, di Pizzighettone, di Piacenza e di Pavia. In quel momento si dovettero stabilire molte nuove direzioni del genio, e mancavano gli ufficiali necessari al loro funzionamento, ossia per acudirle a quelle fortificazioni, a preparare gli alloggiamenti alla truppa, ed a dare insomma corso a tutte quelle parti del servizio militare che a questo corpo è affidato.

In momenti supremi come quello, la pianta del corpo del genio, tenuta per l'addietro sempre in somma ristrettezza, non permetteva al Governo d'avere quel numero d'ingegneri militari pratici che era necessario. Esso dovette impiegare quei pochi che facevano servizio da parecchi anni nelle antiche provincie. Tale scarsità di ufficiali impedì finora che si compissero tutte le formalità necessarie per occupare le proprietà altrui. Ma le circostanze imperiose d'allora non permettevano che si ritardassero quei lavori. Il Governo inoltre, se per una parte riconosceva urgente l'attuare quelle fortificazioni, per altra non volle, senza ben averne ventilata la convenienza, determinare, siccome da non lungo tempo stabili, se cioè le fortificazioni di Pavia dovessero rivestire il carattere di permanenti, oppure di fortificazioni passeggerie; e se quindi si dovesse procedere all'acquisto degli stabili sui quali sono erette, ovvero darne ai proprietari quell'indennizzo che di diritto; tuttavia ha ordinato da un mese e mezzo circa che tutte le proprietà state occupate colle fortificazioni nella periferia della città di Pavia siano acquistate, che si proceda ad estimi regolari, che si guardi coi proprietari e cogli ingegneri che questi delegheranno di venire possibilmente a quella conciliazione, che permetta di transigere e di liquidare una pratica che nei momenti supremi della guerra era stato assolutamente impossibile di condurre con quell'ordine che pur tanto si sarebbe desiderato.

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede di parlare, si intenderà chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa e l'articolo è approvato.)

Si passa alla votazione per isquittinio segreto sul complesso delle due leggi testè approvate dalla Camera.

Risultato della votazione sul progetto di legge sulle relazioni internazionali delle società anonime ed altre commerciali, industriali e finanziarie tra gli Stati sardi ed il Governo francese:

Presenti e votanti . . . . .	210
Maggioranza . . . . .	106
Favorevoli . . . . .	205
Contrari . . . . .	5

(La Camera adotta.)

Risultato della votazione sul progetto di legge per disposizioni per l'applicazione in Toscana delle leggi speciali relative alle espropriazioni per causa di pubblica utilità:

Presenti e votanti . . . . .	211
Maggioranza . . . . .	106
Favorevoli . . . . .	207
Contrari . . . . .	4

(La Camera adotta.)

**DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA FERROVIA LUNGO IL LITORALE LIGURE.**

**PRESIDENTE.** Ora viene all'ordine del giorno la proposta di legge relativa all'approvazione d'una convenzione per la costruzione della strada ferrata lungo il litorale ligure.

Darò lettura del progetto della Commissione:

« Art. 1. È approvata la convenzione intesa addì 4 ottobre 1860 tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla; Leonardo Sacerdote; ingegnere Vincenzo Stefano Breda; Pietro Bonaccini, e la Compagnia Centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana sino alla città di Massa.

« Art. 2. Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto all'articolo 81 dell'annessa convenzione, il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alla convenzione identica alla annessa, che si venisse a stipulare tra il ministro dei lavori pubblici e quello degli offerenti, che, tenuto conto e del maggior ribasso e delle maggiori guarentigie, si credesse di preferire. »

La discussione generale è aperta.

Il relatore ha facoltà di parlare.

**SELLA Q., relatore.** Debbo notificare alla Camera che ieri sera venne presentata alla Commissione un'offerta di ribasso del 5 0/0 dalla Cassa del commercio e dell'industria, Credito mobiliare, unitamente ad altri capitalisti suoi cointeressati, la quale aveva già offerto un ribasso del 5 0/0 circa, di cui parla la relazione che accompagna questo progetto di legge.

Io mi credo in debito anzitutto di dar conto alla Camera dei termini di questa offerta:

« La Cassa del commercio e dell'industria, Credito mobiliare, unitamente ad altri capitalisti suoi cointeressati, desiderando di spingere quanto possibile la sua offerta, esaminate le variazioni introdotte dalla Commissione, offre il ribasso del 5 0/0 con che vengano introdotte le seguenti modificazioni e spiegazioni, cioè:

1° Si accetta l'aggiunta portata dalla Commissione della Camera dei deputati all'articolo 1, purchè espressa colle parole: *Fabbricati per officine di semplice riparazione.*

2° Si domanda la seguente aggiunta in fine del § 1° dell'articolo 5: « Come pure saranno gratuitamente ceduti tutti gli altri studi e progetti che per la ferrovia di cui trattasi fossero già stati eseguiti per cura del Ministero dei lavori pubblici. »

3° L'articolo 14 redatto dalla Commissione si domanda venga modificato nel modo seguente: « Le pendenze dominanti non dovranno eccedere il sei per mille lungo la linea, i tratti corrispondenti alle stazioni e necessari al servizio loro dovranno essere orizzontali. Nei tratti in cui le predette condizioni di altimetria non si possano ottenere salvo che con troppo gravi spese, sarà concesso di aumentarle per la linea di non oltre il dieci per mille, e per le stazioni ed accessori non oltre il tre per mille. »

4° Si accetta l'aggiunta fatta all'articolo 37, con che si esponga nel modo seguente: « Alla conservazione e deposito del materiale mobile riconosciuti necessari e proporzionati alla natura della ferrovia ed alle esigenze del servizio. »

5° L'articolo 56 si accetta puramente e semplicemente come è portato nella prima convenzione presentata alla Camera nella sua tornata del 6 ottobre corrente.

6° L'articolo 68 si accetta variato nei seguenti due modi, cioè :

« 1° O prendendo à *forfait* non solo la somma stabilita per chilometro, ma anche la lunghezza totale dei 275 chilometri, per cui diventerebbe pure à *forfait* la somma totale.

« 2° Ovvero si accetta à *forfait* la somma stabilita per cadun chilometro, dandosi vicendevolmente i compensi che sarebbero causati dalle variazioni in più o in meno della lunghezza stabilita attualmente in chilometri 275. »

Qualunque delle due proposte venga accettata dal signor ministro e dalla Camera, si riduce il prezzo, ivi stabilito in lire 394,000 al chilometro, del cinque per cento, e così a lire 374,500 per ogni chilometro.

7° L'art. 81 infine verrebbe modificato nel modo seguente :

« Resta convenuto che l'impresa si assume l'obbligo di costruire nel termine di 18 mesi dalla data dell'approvazione della presente convenzione colle norme tracciate più sopra per la linea principale una ferrovia in diramazione da Avenza a Carrara, con conveniente stazione presso quest'ultima città « secondo un progetto che verrà redatto dall'ingegnere del Governo, in concorso degli ingegneri dell'impresa, dai quali verrà pure redatta d'accordo la perizia delle opere relative, che servirà a stabilire l'ammontare che il Governo dovrà pagare all'impresa per la costruzione di tale ferrovia di diramazione. »

8° Gli articoli 15, 17, 40, 43, 44, 45, 47, 49, 55 e 64 si accettano puramente e semplicemente come vennero modificati dalla Commissione della Camera dei deputati. »

La Commissione ha osservato che con questa offerta la società dell'industria e commercio e credito mobiliare propone di accettare gli articoli che vennero già modificati dalla Commissione; modificazioni che furono accettate non solo dal Ministero dei lavori pubblici, ma anche dalla società attualmente appaltatrice, come risulta da una dichiarazione sottoscritta da tutte le parti, presentata alla Commissione dal signor ministro. Quindi la nuova società offerente accetta alcuni altri articoli stati modificati, e di parecchi poi che furono egualmente modificati non fa cenno alcuno.

La Commissione crede che, siccome quest'offerta non è conforme a quella che stabilisce l'articolo 81 del capitolato di cui noi vi proponiamo l'approvazione, si debba semplicemente la medesima rinviare al ministro dei lavori pubblici, onde voglia invitare questi concorrenti a presentare esattamente conformi a quanto prescrive l'articolo 81 le loro offerte, se desiderano di vederle accettate.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Non è su questo incidente, ma sulla discussione generale che desidererei di parlare.

**PRESIDENTE.** Allora la facoltà di parlare spetterebbe prima al deputato Susani.

**SUSANI.** Io la cedo al deputato Valerio.

**SINEO.** Domando di parlare sull'incidente sollevato dalle ultime parole del relatore.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SINEO.** Mi sembra che non sarebbe conveniente di lasciare in sospenso la questione eccitata dalle ultime parole dell'onorevole relatore. È questa una questione preliminare che debbe essere decisa prima d'intraprendere qualsiasi discussione. Io opino pienamente nel senso proposto dal signor relatore. Ma, per chi pensasse diversamente, resterebbe soverchia ogni ulteriore investigazione.

Io domanderel dunque che la Camera fosse chiamata a votare sulle conclusioni in ultimo luogo formulate dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Mi permetta di osservarle che non è, a mio credere, necessaria una deliberazione della Camera, dacchè non c'è ancora alcun deputato che si sia investito di questa proposta, fatta da persone estranee alla Camera.

Per conseguenza, non essendosi per ora formulato altro progetto che quello della Commissione, al quale credo si associ anche il Ministero, mi pare che non sia il caso d'interrogare la Camera.

**SINEO.** Domando la parola.

**SELLA, relatore.** Darò una spiegazione all'onorevole deputato Sineo, della quale spero si vorrà accontentare.

La Commissione ha creduto d'incaricare il suo relatore di dar lettura di questa proposta, onde essa servisse di norma per la discussione generale e per le variazioni che si credesse doversi introdurre nella legge; per conseguenza spero che l'onorevole Sineo vorrà considerare questa lettura come una norma nella discussione, stando poi alla Camera il decidere se si debba inviare al Ministero, oppure se si abbiano ad adottare altre deliberazioni.

**SINEO.** Dappoi che questo è l'intento della Commissione, io non faccio alcun contrasto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Uno dei paragrafi della relazione della Commissione dice: « Ad uno dei commissari parve che alcune delle offerte di concessione fossero preferibili alle offerte di concessione accettate nell'annessa convenzione, ma avendo il Ministero dichiarato che dette offerte non erano mantenute, la Commissione non credette di addentrarsi in un esame retrospettivo delle medesime, circa alle quali altri membri della Commissione erano del resto di contrario avviso. »

Io sono quello stesso commissario che e per convinzione propria e per mandato del suo ufficio portava opinione che veramente alcuna delle proposte, sulle quali si era discusso nel lungo tempo trascorso dopo la concessione dell'ottobre 1859 fino a questo giorno, avrebbe meritato nell'interesse dell'erario ed anche nell'interesse della ferrovia di essere preferita.

Sentita la dichiarazione del Ministero che quelle offerte non erano state mantenute, io stesso reiterava nella Commissione la mia mozione, perchè la Commissione sentisse le osservazioni ch'io poteva proporre a dimostrare questa mia convinzione; domandando però, e la Commissione vi aderiva, che nella relazione si rettificassero alcune espressioni della relazione del Ministero, colle quali, a mio parere, non ben chiaramente si definiva la vera portata delle offerte che erano state fatte. La Commissione, come ho detto, aderiva; ma il pensiero non si poteva recare ad esecuzione per la ragione della brevità del tempo concesso alla vostra Commissione, la quale, essendo spinta dal desiderio più volte manifestato dalla Camera che la sua relazione vi venisse tosto sottoposta, non trovava tempo sufficiente ad esaminare a fondo tutte queste offerte, per potervene dare un'analisi che corrispondesse allo scopo a cui mirava il proponente. Domando adunque licenza alla Camera di presentare io stesso, come saprò meglio in brevissime parole, queste rettificazioni. Questa mia domanda non ha altro scopo se non se quello di mettere sotto gli occhi della Camera, nel loro vero aspetto, queste concessioni, perchè la Camera stessa sia meglio in condizione d'apprezzarle, ed anche perchè l'operato dell'ufficio e del commissario che sostiene questo principio possa meglio essere giustificato.

Se aprite la relazione del Ministero, alla pagina quarta, troverete che il Ministero ci riferisce come fra le varie proposte di concessione siasene presentata una d'un costruttore inglese d'alta rinomanza. Questa proposta era in sè tripla; proponeva cioè d'eseguire la strada per 125,500,000 lire, compreso il materiale mobile, e stabilita questa cifra si offeriva di eseguirla per appalto, oppure di costituire una società che eseguisse la strada con un capitale di 58,000,000 di lire, qualora il Governo gli avesse accordato un premio di 80,000,000 di lire; oppure finalmente offriva di costituire una società senza premio, colla sola garanzia del 5 0/0, e colla condizione di più che questo capitale si dividesse o tutto in azioni, o per tre quarti in azioni e per un quarto in obbligazioni, e delle azioni lo Stato ne assumesse la metà.

Tenuto conto di queste proposte nella relazione, leggo scritto che a carico del Governo poi dovevano rimanere gli interessi dei capitali che sarebbero occorsi durante la costruzione.

Questo è un errore; io non intendo di fare appunto al Ministero, intendo solamente di rettificare la cosa, perchè non essendo ciò notato nella relazione della Commissione, è necessario che le cose siano poste nel loro punto di vista preciso.

Rendendo conto di un'altra offerta presentata pure da un'altra società inglese che proponeva una guarenzia mediante un deposito di cinque milioni di lire nella banca nazionale, il Ministero riferisce quest'offerta nei seguenti termini:

« Un'altra compagnia inglese, quasi contemporaneamente, avea pure messo avanti sotto la data del 24 luglio 1860 proposizioni per la concessione sulle basi del capitolato Morton Peto, e mediante l'assicurazione, a carico dell'erario dello Stato, dell'interesse del cinque per cento su di un capitale di 140 milioni; ma essa con altra proposta dell'11 settembre 1860 richiedeva che il Governo le garantisse un prodotto annuo netto di lire 7,250,000 durante la concessione, che domandavasi per 99 anni, e di più l'interesse del 6 per cento sui versamenti fatti dai concessionari durante la costruzione della strada.

« Dopo lunghi negoziati, nel corso dei quali la stessa compagnia diede prove della miglior volontà, essa modificava le sue proposte, chiedendo che l'interesse assicurato, come sopra, fosse applicato ad un capitale assoluto di 148 milioni di lire. »

Leggendo quest'ultimo paragrafo sembrerebbe che l'interesse che domandava assicurato sui 148 milioni di lire fosse del 6 per cento, e vi fosse anche durante la costruzione, mentre egli è solo del 5 per cento, e non si richiede durante la costruzione.

Alla pagina settima della stessa relazione troviamo che un'altra offerta fu presentata da un costruttore nazionale che si assumeva tutta la linea per 504,000 lire per chilometro, colla condizione però che per le due gallerie della Ruffa e della Castellana, che sono le più lunghe e le più difficili gallerie sulla linea orientale, si adottasse il prezzo di 1,200,000 lire per chilometro.

Dalla differenza tra queste 504,000 lire e le 594,000 che servirono di base al contratto che vi viene sottoposto sembra che il ministro tragga grave argomento per riconoscere molto più conveniente il prezzo al quale in definitiva è stabilito col contratto Breda e Compagnia.

Egli è però da osservare che la proposta del costruttore nazionale si riferiva solo alla parte orientale della linea, e che, se se ne tien conto sulle basi stesse della relazione dell'ispettore del genio civile ingegnere Moglino, che fa parte dei documenti-annessi alla pratica, nel suo vero complesso questa

offerta non riesce cotanto lontana da quella che fu di poi accettata, e che la differenza fra l'una e l'altra sta fra il sei ed il sei e mezzo per cento.

Tanto più credo importante per mia parte il notare questa circostanza, inquantochè io non posso dimenticare che già altra volta, trattandosi appunto di questa linea ed a proposito di una mozione fatta dall'onorevole Pareto all'oggetto di spingere il ministro a far sì che si traducesse presto in esecuzione la ferrovia ligure, io proponeva (e questo sarebbe stato uno dei casi in cui la mia proposta avrebbe trovato opportuno accoglimento) che si preferisse piuttosto che un solo appalto il sistema di due o tre appalti minori. Nel mio modo di vedere, secondo le mie viste economiche, io credo che non sia tanto conveniente di affidar opere di tanta importanza tutte riunite, per modo a creare una specie di nuova banca, la banca dei costruttori, nella quale scompare l'elemento attivo e prevale l'elemento bancario, che soffoca e raccoglie la maggior parte dei profitti che verrebbero al vero lavoro, e obbliga l'impresa ad avere beneficii maggiori di quello che si possa fare col mezzo degli appalti separati.

Compiute le rettificazioni, che era mio debito di fare, noterò ancora un paragrafo della stessa relazione a pagina 9: in essa il ministro ci dice come sia opinione sua che un affare di tale entità non potesse assoggettarsi ad un pubblico incanto.

Se veramente per asta pubblica si intende il porre un'opera determinata all'asta e accettare le offerte nella condizione normale di tutti i lavori comuni, io non troverei molta difficoltà ad acconciarmi a questa sentenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma troverei che sarebbe sempre in altra circostanza da preferirsi, e che sarebbe forse stato da preferirsi in questa che una maggior pubblicità fosse stata data alle condizioni di cose che condussero il Governo nella posizione nella quale fece il contratto coll'attuale società appaltatrice.

Vigeva in forza del contratto dell'ottobre 1859 la concessione Morton Peto e Wagstaff. Chi ha mai decretato la decadenza di questa società? Od almeno, come questo decreto, se pure è stato fatto, fu mai notificato al paese? Quando e come è stato mai indicato al paese che il Governo si sarebbe avviato sopra quella via donde ora egli ci porta un fatto da sanzionare? Io penso che, siccome uno dei nostri costruttori si offerì pronto a fare la linea da Genova a Massa, così altri costruttori avrebbero potuto concorrere all'impresa di tronchi forse non tanto importanti, ma certo considerevoli, e così il Governo sarebbe trovato nella condizione di presentarci un contratto migliore.

Sarebbe poi questa, a mio parere, una circostanza molto opportuna per indicare al Governo nostro una via che è seguita da una molto intelligente e potente nazione in questa maniera di lavori.

Io non credo che si possano queste opere facilmente ed utilmente dare a grandi appalti nel modo con cui si danno gli appalti per le piccole opere che vengono ordinariamente in costruzione. Ma, avendo già il progetto fatto (e questa sarebbe, secondo me, sempre la prima delle condizioni che si richiederebbe; ed in ciò sono lieto d'avere d'accordo con me tutta la Commissione), il Governo potrebbe fare appello a quelli fra i costruttori che sono più noti per abilità e per mezzi, ricevere da essi i partiti, e se non aprire un'asta veramente pubblica, aprirla però pubblica abbastanza perchè tutti quelli che hanno capacità e solidità sufficiente vi possano concorrere. Questo è il modo con cui tutte le grandi opere (e se ne danno di grandissime), che sono concesse in appalto in

Inghilterra, sono tradotte in fatto. Questa maniera di appalto, mentre riunisce in sé la pubblicità, scarta però il pericolo che si abbiano cattivi appaltatori, coi quali sia poi mestieri di ricorrere a litigi per sospingerli a fare il debito loro od a levarli da un'impresa superiore alle forze ed alla capacità loro.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** La fretta con cui dovetti redigere la relazione che accompagnava lo schema di legge, stantechè il Parlamento probabilmente doveva sciogliersi dopo pochi giorni, fece sì che nella relazione venissero infatti introdotte alcune inesattezze ed errori di stampa che il signor Valerio ha ora avvertiti.

Osservo però riguardo alla seconda inesattezza da lui notata, che non saprei se dovesse veramente chiamarla tale, poichè, essendosi parlato in tutto il capitolato di garanzia del 3 per cento, non si può intendere che un periodo incidentale, in cui si parla del 6 per cento, regga l'alinea susseguente.

**VALERIO.** « L'interesse assicurato come sopra, » dice la relazione.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Ma le parole come sopra si riferiscono, sembrami, a tutto il capitolato. Del resto le inesattezze notate dal signor Valerio sussistono realmente, ma io debbo soggiungere a mia discolpa che furono fatte inavvertitamente.

Il signor Valerio è d'avviso che sarebbe stato più conveniente per il Governo di attenersi al sistema dei piccoli appalti. Questo sistema fu provato in altri paesi, ma l'esperienza ha dimostrato che esso è molto più costoso.

La strada della riviera poi presenta questa particolarità, che in essa si alternano le gravissime difficoltà coi tratti che si trovano in condizioni normali; cosicchè quella linea sembra predestinata appunto a prestarsi ad un grande appalto, poichè essa offre la probabilità che le perdite, le quali si possono incontrare in un punto, siano risarcite dai guadagni che i medesimi appaltatori saranno per procacciarsi in altri punti.

L'onorevole preopinante osserva che io ho parlato dell'impossibilità, in cui si trovava il Governo, di porre un'opera così colossale ai pubblici incanti: ed egli è di parere diverso e vorrebbe che questo sistema fosse stato adottato. A me sembra per altro che il paragrafo 81 apra appunto un vero incanto, poichè, secondo quello, oltre i giorni che debbono decorrere durante la discussione della legge in Parlamento, è lasciato ancora un mese di tempo utile a chiunque voglia fare una migliore offerta.

Io credo dunque che sia raggiunto lo scopo che il preopinante desidera.

Il signor Valerio avverte pure che la decadenza della concessione Morton Peto non fu annunciata al pubblico. Ma non v'era bisogno di questo, perchè nel capitolato stesso, che io non ho ora sott'occhio, un paragrafo dichiara appositamente che, non mantenendò il concessionario le condizioni stipulate (e che queste non siano state osservate tutti lo sanno), resterà egli decaduto dalla concessione, senza altro diffidamento.

Osserva inoltre il signor Valerio che l'intenzione del Governo di concludere un affare di questa sorta avrebbe dovuto manifestarsi con maggior pubblicità, e che in tale intento il Governo doveva valersi d'ogni mezzo per farlo conoscere. Ma mi pare che già da molto tempo i giornali non facciano che occuparsi di questo grande affare e di tutto ciò che vi si riferisce.

Io credo che gli eccitamenti espressi in Parlamento da onorevoli deputati, e le risposte che loro diedi, e così pure il molto discorrere che se n'è fatto, abbia reso la cosa talmente

notoria, che difficilmente potrebbe essere creduto chi, interessandosi di essa, allegasse di ignorarla. D'altronde le molte offerte, che vennero fatte da ogni parte al Governo, ben dimostrano come le intenzioni del Governo fossero abbastanza note da vicino e da lontano.

Osserva finalmente il signor Valerio che il Governo avrebbe dovuto avere un progetto sul quale appunto offrire e stabilire un contratto. Ammetto al pari di lui che sarebbe stato molto desiderabile avere questo disegno, ed è da molto tempo che sono di questo avviso; tanto è vero, che già da molti mesi ho ordinato che s'intraprendessero, per mezzo degl'ingegneri del Governo, gli studi per una ferrovia su tutta la linea ligure.

Quando fu presentata la proposta del contratto che oggi è sottoposto alla vostra disamina, io eccitai di nuovo gl'ingegneri provinciali lungo la riviera, desideroso che in tempo essi potessero darmi finito il lavoro intrapreso. Ma mi fu risposto che, stante le difficoltà del lavoro, non me lo avrebbero potuto dare finito se non fra cinque mesi.

Ora io credo che in questo momento, in cui è per sciogliersi l'attuale Parlamento, e nella probabilità che il prossimo si farà aspettare ancora per qualche tempo prima che possa essere convocato, aspettando, avremmo finito per perdere un'intera campagna di lavori.

Gli studi, del resto, nel caso presente sarebbero stati assai utili, ma non assolutamente necessari, tanto più che con una quantità di riserve e di precauzioni nel capitolato per parte del Governo, coll'assumersi che fa lo Stato, più che una sorveglianza, una vera direzione dei lavori, e coll'essere il tracciato della linea talmente indicato dalla natura che difficilmente vi sia modo di discostarsi da ciò che è meglio, prevedute che una volta siano state nel capitolato, come lo furono infatti, le condizioni tecniche della costruzione, quella delle curve, delle pendenze, ecc., ripeto che gli studi finiti sarebbero certo ad ogni modo desiderabilissimi, ma che ciò non era tanto necessario come lo sarebbe in altri casi.

**VALERIO.** L'onorevole ministro ha riconosciuto (e ne lo ringrazio, perocchè questa era precisamente la mia intenzione) che le mie osservazioni non tendevano a fargli appunti. Riconosco le condizioni di premura in cui il ministro ha presentato questa legge, e non gliene faccio carico; solo desidero che le cose siano bene e chiaramente dette, onde la Camera possa formarsi un preciso concetto delle cause per cui dissentiva da lui su questo contratto.

Anch'io riconosco l'importanza e il bisogno sommo di questa strada, e lo riconobbe l'uffizio che io rappresento in seno alla Commissione; poichè, malgrado la gravità del carico che allo Stato si impone con questa legge; malgrado che le condizioni proposte non siano le migliori, mi incaricò di esprimere l'opinione che, se non abbiansi migliori offerte per l'immediata costruzione di questa strada, l'urgente bisogno di essa rende conveniente che lo Stato si sobbarchi a queste condizioni, sebbene non troppo buone.

Mi si permetterà tuttavia di fare qualche osservazione sulle cose dette dal signor ministro. Egli mal comprendeva le mie opinioni quando disse che io vorrei far adottare al Governo il sistema dei piccoli appalti, ossia che il Governo eseguisca egli stesso la strada, quasi ad economia. Questo è assolutamente contrario alla mia opinione; dico anzi che una delle ragioni per cui mi univa al rimanente della Commissione per votare all'unanimità questa legge fu appunto il timore che potessero sorgere altre proposte, le quali spingessero il Governo in questo sistema dei piccoli appalti diretti dall'amministrazione, o del lavoro fatto ad economia; la qual cosa, secondo la mia opinione, avrebbe avuto per conseguenza di

portare la spesa molto al di là dei limiti che la presente convenzione assegna a quest'opera.

La mia opinione è che non convenga dare appalti enormi, cioè appalti di una lunga linea ad una sola società, e molto più volentieri voterei la legge, quando la linea fosse divisa in due, in tre, in quattro tronchi, e data anche a corpo, ma sopra un progetto.

L'onorevole ministro dice che l'articolo 81 provvede all'incanto pubblico. Egli è vero, fino ad un certo punto vi provvede, ed è ben certo che, se questo articolo non fosse stato inserito nel contratto, io certamente non mi sarei indotto, e forse neanche la Commissione, ad accettare questo contratto.

**JACINI**, ministro dei lavori pubblici. Nè io l'avrei presentato.

**VALERIO**. Lo credo bene: questa condizione era essenzialissima. Ma dalla pubblicità, da un articolo che dà un mese di tempo per fare una proposta riferentesi ad una strada di 275 chilometri in difficilissime condizioni, per la quale chi si presenta non ha mezzi nè tempo di percorrere la linea, o di studiarla tampoco, e ciò in confronto di una società la quale aveva avuto e tempo e mezzi per formarsi almeno un giudizio di massima in proposito (perocchè neppur essa un vero studio non ebbe per basarvi i suoi calcoli), vi è molta distanza.

Certo che chi si presenta attualmente in confronto della società contraente, anche nel mese di tempo fissato, si trova in condizioni assai meno favorevoli, e per essa riesce abbastanza grave la limitazione del ribasso di soli 5 milioni, sebbene io creda che in cotali lavori non si debbano ammettere ribassi troppo piccoli.

Dice l'onorevole ministro che la decadenza della società Morton Peto era scritta nella legge stessa, cioè nel capitolato d'appalto: è vero; ma invito il signor ministro a cercare nella sua memoria, se non si ricorda che per quella decadenza non sia già stata accordata una proroga. Del resto poi, quand'anche non fosse stata accordata, io domando se una decadenza simile non abbia bisogno di un fatto che indichi che essa si è verificata, onde il paese lo sappia, giacchè io non posso non dichiarare alla Camera che quando udii di questo contratto era per me la prima volta che io sapeva che si potesse trattare per contratti di costruzione su quella linea. Egli ci dice che ne' giornali se n'era fatto parola; ed è vero. Un giornale che si interessa di queste quistioni speciali vi dedicò alcuni articoli un quindici o venti giorni prima di queste trattative, e propose il sistema di appalto; ma fra le proposte di un giornale ed una determinazione del Governo di prenderla per norma sua v'è tanta differenza, che credo di non dovermene oltre preoccupare.

Dice il ministro che vi furono molte offerte: è vero; vi furono varie offerte: cinque ne ha fatte la società Brassey, tre la società Crosekey, due vennero messe innanzi da due società francesi, ed una da un costruttore nazionale.

Ma, fra tutte queste offerte, prego il signor ministro ad osservare che due sole riguardano la costruzione, le altre riflettono il sistema nel quale si credeva che il Governo persistesse, massime dopo quanto si era notificato al pubblico colla legge 1857, cioè quella delle concessioni con o senza guarentigia di prodotto.

Queste offerte di costruzioni sono la prima del signor Brassey, la seconda del signor Gianoli, che è quella appunto della sola linea del levante; dopo le quali venne poi quella della società Breda, che il ministro tradusse nel contratto sottoposto alle nostre deliberazioni.

A mio avviso non vedo che l'appunto che io moveva riguardo alla pubblicità sia affatto tolto di mezzo. Io non intendo di insistere, nè di trarne ragione di votare contro la legge che ci è proposta; intendo solo di avvalorare quel voto che la Commissione ammette per le offerte che ci verranno in tempi più normali, e quando avremo agio migliore da discutere quella da preferirsi.

**SUSANI**. Io non mi perderò in parole a dimostrare quello su di che il Ministero e la Commissione e tutti noi certamente siamo perfettamente d'accordo, voglio dire l'importanza di costruire la proposta linea ferroviaria; e dichiaro ben nettamente essere io convintissimo che la costruzione di questa linea urge per ragioni politiche ed economiche.

Io però, nel mentre ravviso l'esistenza per questa linea di cotali ragioni, considerando il rimanente d'Italia nostra la quale va riunendosi compatta, veggio pure quanta sia l'importanza che, tuttavolta per una linea si verificano le ragioni politiche ed economiche che ora si ravvisano militare in favore di questa, essa linea abbiassi a costrurre prontamente con quei sistemi e con quei metodi tecnici e finanziari che meno aggravino lo Stato, e lo mettano in condizione da poter con individuali sacrifici armare di ferro il massimo numero possibile di binari. E a ciò tanto più intendo la mente e l'animo, o signori, in quanto che egli è ovvio come il miglior modo d'unificare l'Italia, dopo che nella concordia degli animi, stia nel promuovere la maggior possibile conformità di interessi, coll'aprir linee ferrate, col costrurre ed esercire così, come in libera terra conviene, le telegrafiche, nel far insomma tutto ciò che si può per emulare quanto altrove fu operato, e quanto fra noi ancor più urge si faccia per riparare alla forma allungata della nostra penisola.

E a questo proposito valgami il ripetere ciò che in altra occasione disse un illustre economista francese, il quale dimostrava come, per l'accelerato percorrimto abbreviandosi colle ferrovie le distanze lineari in ragione di uno a quattro, considerando la superficie del paese, ne deriva che le popolazioni si' possano considerare quasi che rese sedici volte più compatte. Questa verità noi dobbiamo aver sempre presente, e per me, tutte le volte che in condizioni possibili si domanderà una strada ferrata, io, nel nome dell'interesse d'Italia, la voterò, alla condizione che nel farla non ci sia spreco di quel tesoro nazionale che a questa Camera specialmente spetta di conservare gelosamente.

Ciò premesso, prego la Camera d'usarmi una qualche indulgenza, imperocchè, nuovo a lunghe orazioni, mi trovo costretto a mettere rapidamente insieme il mio giudizio, dappoichè la Commissione solo or sono pochissime ore avendo presentata la sua relazione, non ho avuto il tempo che richiederebbe una più approfondita considerazione dell'argomento.

Oso sperare che la vostra indulgenza, o signori, mi sarà tanto più concessa, inquantochè colla proposta di legge della quale si parla trattasi d'imporre allo Stato un aggravio, il quale importa l'iscrizione sul gran libro del debito pubblico di oltre 150 milioni di lire.

Vengo per ora alle considerazioni generali.

Il signor ministro, nella sua relazione, ha esposto i vari progetti i quali furono presentati e li venne ordinatamente ricordando. Un onorevole membro della Commissione, l'ingegnere Valerio, manifestò alcune rettificazioni all'esposizione; rettificazioni in parte dipendenti fors'anche da errori di stampa, convalidate dall'onorevole ministro. Io mi sono proposto di formarmi un criterio il quale m'abilitasse a giudicare del valore relativo di alcune delle proposte contenute nel progetto che noi siamo chiamati a convalidare.

Le prime tre proposte, le quali, al dire dell'onorevole ministro, furono presentate da una *distintissima casa costruttrice inglese, che nello Stato, dice la relazione, ha già dato prove non dubbie della sua capacità, solidità ed onestà*, diversificano assai l'una dall'altra.

Non credo di dover qui entrare in considerazioni quanto alla prima, imperocchè egli è evidente che se noi concediamo, il che io sono ben lontano dal concedere, che la spesa finale liquidata, imposta a noi dal contratto che ci si presenta, fosse per essere veramente, alla chiusura dei conti, identicamente quella che è scritta, certo si verrebbe ad avere un' inferiorità manifesta per la proposta inglese; laonde, trattandosi di uno stesso sistema, non vi sarebbero osservazioni da fare contro chi l'ha respinta. Ma io mi fermo piuttosto sulla seconda proposta. Che cosa domandava il proponente? Domandava un sussidio di ottanta milioni, ottenuto il quale esso avrebbe costituita una società la quale per 99 anni sarebbe stata concessionaria della strada che essa a suo rischio e pericolo costruiva ed esercitava. Dopo i 99 anni la strada avrebbe fatto ritorno allo Stato.

Io non dico che questo sia l'ottimo dei sistemi, anzi mi affretto a dire che ne troverò tra poco uno migliore. Se voi però considererete spassionatamente questo sistema, non dubito che vi persuaderete come esso, nell'interesse dello Stato, sarebbe stato preferibile al contratto ora presentato alla vostra approvazione. Voi vedrete come il sussidio possa di leggieri ridursi ad una rendita iscritta a perpetuità. Se noi ammettiamo che gli 80 milioni importassero la realizzazione di cedole del debito pubblico al tasso dell'80 per 0/0, egli è ovvio che questo sussidio sarebbe rappresentato da una rendita di 5 milioni di lire.

Per i primi 99 anni dell'esercizio della ferrovia lo Stato sarebbe evidentemente rimasto in isborso annualmente dei cinque milioni di rendita che avrebbe pagati ai ritentori delle cedole date per l'ammontare del sussidio; ma dopo i 99 anni, quando esso si sarebbe trovato sostituito alla società, egli avrebbe lucrato dal beneficio che l'esercizio promette; e questo beneficio, l'entità del quale io non mi farò qui a discutere, oggi è già calcolabile in una certa misura, sarebbe poi stato certamente maggiore alla fine dei 99 anni. Dunque la rendita perpetua iscritta per far fronte al sussidio non rappresenta mica un sacrificio perpetuo di cinque milioni all'anno, ma sì un sacrificio di cinque milioni all'anno durante 99 anni, e dopo, per poco che voi diate di utile medio a questa strada, la stessa Commissione ammette che tre milioni li darà; dopo i 99 anni, dico, voi non avreste più avuto che un annuo sacrificio di due milioni, e più precisamente di quella somma che residua sottraendo dai cinque milioni della rendita iscritta il reddito netto risultante dall'esercizio della strada.

Tralasciando tutto ciò che può sembrare meno utile al mio proposito per essere breve, vengo ora a quell'altra proposizione che il signor ministro non accettò e che, a dire anche dell'onorevole membro della Commissione che ultimo parlò, fu fatta dai signori Croskey e compagni. Questa proposta portava che, mediante garanzia del cinque per cento sopra un capitale di lire 148,000,000, una società si sarebbe costituita per costruire ed esercire la linea per la durata d'una concessione di 99 anni; lo Stato, al solito, dopo i 99 anni sarebbe diventato esso padrone della linea.

È ovvio che, se noi ammettiamo sempre il reddito netto di 5,000,000, noi avremo sostituito ad una rendita iscritta oggi per 5,000,000, il pagamento anno per anno di 4,000,000 e circa 500,000 lire per 99 anni, ammettendo pure che non migliorassero i redditi della strada. Il miglior tornaconto che

presentava questa proposta a fronte di quella del sussidio è evidente. Infatti dopo 99 anni non avremmo di questo modo avuto più nessuna spesa; anzi, invece di avere un ammanco, ammanco il quale, stando alla prima proposizione fatta dal costruttore inglese, primo nominato, avrebbe assai prossimamente dovuto essere di 2,000,000, noi ci saremmo trovati ricchi di reddito netto perpetuo di circa 3,000,000 di lire.

Io per me credo che questa proposizione del signor Croskey sarebbe stata per due ragioni preferibile a quella fatta dal primo indicato costruttore inglese. Secondo quell'offerta, oggi, nel momento in cui avremo più bisogno di ricorrere al credito per fare la guerra e per costituire la nazione, il Governo sarebbe stato chiamato a buttare sul mercato cento milioni di rendita iscritta; e mi concederete che non è già una piccola bagattella. Accettando la proposta Croskey, voi avreste invece pagato in 99 anni circa 4,500,000 lire all'anno, senza parlare della prospettiva di un utile migliore, sul quale, mi pare, si può ben far fondamento, perchè l'Italia, io spero, di qui a soli 20 anni si troverà in ben diverse condizioni di prosperità economica commerciale e politica di quello che sia oggigiorno.

Partendo dalla proposizione anzidetta, io vado cercando una base di confronto a miei calcoli, e mi pongo la seguente domanda.

Il contratto, che è sottoposto alla nostra approvazione, evidentemente il signor ministro ce lo presenta come una necessità; vediamo se esso fosse veramente tale da far porre in disparte ogni precedente proposta.

Io ammetto addirittura che possono venire fatti, io ammetto colla Commissione che, riducendo a rendita iscritta il carico presentato da questo contratto, esso può tenersi raffigurato da 8,400,000 lire di rendita passiva iscritta, da cui restano a diffalcare gli utili che dall'esercizio si possono ricavare.

La Commissione premette, nè io qui vorrei impugnarlo, che i 275 chilometri della linea proposta si possano ritenere così produttivi da dare 24,000 lire di reddito per ogni chilometro.

Dico che non voglio qui venir a discutere questa cifra, perchè non ne ho bisogno per la mia argomentazione; ma, se ne avessi bisogno, credo che potrei persuadervi che questa cifra può andar soggetta a non piccola diminuzione.

Accetto adunque la cifra del reddito lordo stabilita in lire 24,000 per chilometro. Accetto anche la cifra degli 8,400,000 franchi di rendita iscritta.

Io aveva fatto il conto da me, e, secondo il mio conto, la differenza sarebbe di soli 14 a 15 mila franchi all'anno in più, differenza che non ha importanza.

Mi congratulo di riscontrare questo accordo tra i calcoli della Commissione e i miei, e ciò mi dà animo a progredire nella mia analisi, pigliando per base la cifra stessa assegnata dalla Commissione.

Se noi consideriamo il reddito di 24,000 franchi per chilometro d'introito lordo, quanto a me io non sono disposto ad ammettere, e fino a prova contraria non ammetterò, che il reddito netto possa essere più di 12,000 franchi per chilometro.

Stando la cosa in questi termini, io avrei da circa 3,500,000 franchi da sottrarre agli 8,400,000 franchi, onde risulta la differenza di circa 5,100,000 lire.

Io per me sono persuaso che si arriverà a questa differenza, anzi credo che, principalmente sulle prime, ci sarà un disavanzo maggiore.

Ora facciamo il bilancio. Se è vero quello che ho avuto l'onore di esporvi, questo contratto implica evidentemente l'i-

scrizione a perpetuità di una rendita passiva di almeno 5,100,000 lire.

Ora, mentre si aveva un contratto che, facendo bene i calcoli pel minuto, non richiedeva al più che lo sborso di lire 4,500,000 per soli 99 anni, voi siete chiamati a sancirne un altro pel quale si aggrava il debito pubblico di una rendita passiva di 5,100,000 lire.

Lascio alla Camera il giudizio di queste cifre.

Fin qui io ho supposto che noi abbiamo le casse piene di denaro, o che non si tema di gettare sul mercato tutta questa rendita. Ma, alla vigilia della costituzione della nazione italiana, non mi sembra conveniente di emettere per questo titolo un nuovo debito di circa 170 milioni di capitale nominale, quando si era presentato un altro contratto pel quale non avevamo bisogno di aumentare il nostro debito pubblico, e il credito dello Stato rimaneva intatto per provvedere alla difesa dei diritti nazionali.

Ma vi ha di più: dando tutta questa rendita in pagamento dei lavori, si corre il rischio, si ha quasi la certezza di dar mano a speculazioni, a giuochi di borsa contrari all'interesse dello Stato.

Fin qui le cifre, che io ho avuto l'onore di esporre alla Camera, non vanno più in là delle previsioni, le quali costituiscono il preventivo. Ho ammesso che il prezzo preventivato non sarà superato, ma io di ciò, mi si permetta di dirlo, sono assai poco persuaso.

Si dice che il vantaggio precipuo di questa sorta di contratti si è quello di assicurare lo Stato che il preventivo non sarà mai oltrepassato.

Io non credo a questa sicurezza, ed esistono molti esempi che dimostrano abbastanza fondati i miei timori.

La società della strada ferrata dell'Italia centrale, ho sentito, ha fatto un contratto con questi stessi appaltatori; il costo chilometrico dell'opera, fatta la liquidazione dalla società, dicesi abbia superato di un terzo il preventivo che era stato fatto.

Credo che ci siano in questa Camera alcuni degli onorevoli amministratori di quella società, e faccio appello a loro, perchè se, non volendo, fossi tratto ad errore, vogliano correggermi.

Prescindo da tutto ciò che si riferisce ai tristi effetti del modo di costruzione delle opere. . . .

Noi tutti abbiamo udito che, allorché per la guerra era necessaria grande celerità di comunicazione nell'Italia centrale, qualche ponte cadde; chi disse perchè mal proporzionato, chi perchè fosse mal costruito, ma il fatto sta che cadde con grave danno delle importantissime comunicazioni.

Ora, o signori, che sono venuto a dire di questi sconci, i quali alterano l'esercizio e che intralciano le comunicazioni, permettete che io non passi sotto silenzio quello che per me, e, se non m'inganno, per tutti quelli i quali hanno praticamente condotte di siffatte imprese, ha una grandissima, una capitale importanza.

Un gravissimo, il più grave inconveniente di questa sorta di contratti sta nell'affidare la costruzione a chi non ha alcun interesse a risparmiare sulle spese di esercizio.

Ma ei dice e dirà il signor ministro: il Governo si è messo colle spalle al muro, ha preso le sue precauzioni, mettendo clausole in forza delle quali farà sorvegliare, provvederà, ispezionerà, si metterà dentro tra mattone e mattone. (*ilarità*)

Io non credo che sarà un buon metodo per far presto, non credo che sarà un buon metodo per fare economicamente; imperocchè questa sorveglianza chi la paga? La paga il Governo, o, per dir meglio, la paga la nazione. Questa sorve-

glianza, se deve essere proficua, dovrà essere, presso a poco, la stessa che dovrebbe esercitare il Governo quando facesse l'opera egli stesso per conto proprio. Risparmia la spesa degli studi generali, ci dirà. Ma che cosa vale questa spesa? La spesa di uno studio, il quale avesse resi sufficientemente razionali i calcoli di questa strada, non può valere più di 250 franchi per chilometro. I resoconti noti di tutte le società francesi possono farne testimonianza.

Risparmio di venirvi a ridire tutto quello che la scienza dell'ingegnere e le norme di una buona amministrazione tengono, ciò che le esperienze meglio condotte hanno dimostrato del contratto *à forfait*. Non credo sia lecito di venir qui ripetendo ciò che si può leggere nei libri i più elementari. Questa sorta di contratto, senza studi preventivi, permettemi di dirlo, è contrario ai dettami della ragione, e in fin dei conti, se non sempre, le molte volte certo risulta assai rovinoso per una delle due parti contraenti. Ammesso che l'alea c'isìa, e molta e terribile, crede la Camera che, se alcuno debba lasciarci la pelle, sia l'appaltatore quello che ci si rassegni *a priori*? Per me io credo, e dichiaro essere ben lontana dalle mie intenzioni ogni allusione a persone interessate nell'attuale contratto, essersi in generale verificato il più delle volte che, quando l'appaltatore s'accorga di correre il rischio, non della pelle, ma dell'abito, trovi modo di perdere in tempo utile la cauzione, lasciando in ballo chi deve ballare per necessità. Che se per contro siete voi, voi, lo Stato, quello dei due il quale risultate aver calcolato male, oh! state sicuri che nessuno penserà pure a compiangervi. Strano modo che è questo di contratto, nel quale l'ente contrattato in generale non è abbastanza noto, sicchè è lecito il supporre che qualcuno debba essere gabbato o gabbare! Mi affretto a riconoscere che su di ciò la Commissione è dello stesso mio avviso; lo dice chiaramente la relazione. Ma ciò essendo, ed ammettendo pur io che questa strada si debba fare, vediamo in nome della verità se non vi sono altre maniere di contratti, le quali convengano meglio allo Stato, specialmente in questi momenti, e siano nelle loro condizioni più equi.

Io per me sono convinto, e con fede di galantuomo lo affermo, io, il quale non voterò questo contratto, se non quando mi sia dimostrato che non si possa fare altrimenti, io sono convinto che una concessione, la quale fosse fatta sulla base di un giusto premio a fondo perduto, ed ancor meglio sulla base di un conveniente interesse assicurato per 99 anni, sarebbe allo Stato assai più conveniente, come assai più conveniente sarebbe per le popolazioni in servizio immediato delle quali si vuole la strada, popolazioni al desiderio delle quali io di cuore mi associo.

Imperocchè, o signori, quale garanzia vi dà la società assuntrice che in sei anni la strada sia costrutta? I quattro milioni di deposito? Ma se il suo calcolo fu mal fatto, essa può trovarsi a fronte di ben altra perdita che di quattro o cinque milioni. Ma, quando ciò fosse, chi vi garantisce che non preferisca perdere la cauzione? A dispetto del *forfait*, chi mi assicura che il Governo le cento volte non potrà esser tratto in lite dagli appaltatori?

Voi sapete che, per quanto onesto sia l'appaltatore, egli cerca il suo interesse, nè ripugna molto dall'entrare in lite, perchè dalle liti sa che in generale egli ha modo di sortir meglio acciacciato che non il Governo.

Io credo d'altra parte che la via aperta al pubblico concorso per far offerte di ribasso sopra le condizioni poste all'attuale convenzione potrebbe essere benissimo fatta anche per ricevere esibizione di concessioni su alcuna delle basi che io aveva testè l'onore di accennare.

Lo ripeto, o signori, ho fede che si potrebbero a questo modo ottenere condizioni meno gravose per il pubblico erario. E poichè io ho questa convinzione, sento il dovere di esprimerla alla Camera.

Io credo che, nell'interesse dello Stato, sarebbe meglio autorizzare il Governo del Re, mediante un voto di fiducia, che per parte mia sarei ben disposto a dargli, ad intraprendere, durante le trattative, quelle opere d'arte le quali esigerebbero molto tempo e che, se io non erro, sopra questa linea di 273 chilometri sono tali e tante da richiedere per costruirle circa il doppio del tempo che ci vorrà per compiere il resto della linea.

Di questa maniera il tempo che si utilizzerebbe per cercar modo di fare un miglior contratto non sarebbe perduto per l'apertura della comunicazione, che noi desideriamo tutti di veder compiuta, e che io, così come ogni altro buon Italiano, desidero e voglio, il più che si possa, facile e sollecita.

Quand'anche lo Stato dovesse, per guadagnar tempo, mettere egli stesso la mano alle più importanti e lunghe opere d'arte, forse che non sarebbe questo il miglior modo di preparare quel sussidio che faciliterebbe la formazione di una società concessionaria? Forse che di sussidi dati in questa forma non abbiamo più d'un esempio degno di essere imitato? Ad ogni modo io penso che il mese dato dalla convenzione, sulla quale discutiamo, al pubblico concorso, potrebbe e dovrebbe utilizzarsi senza danno del proposito di veder fatta la strada, per coltivare trattative di contratti più razionali e meno onerosi.

**PARETO.** Se i discorsi dei preopinanti fossero stati diretti a combattere l'utilità, anzi la necessità della linea in questione, io avrei presa la parola per dimostrare la necessità della medesima; ma, siccome hanno riguardato piuttosto l'essenza del contratto, e che infine i preopinanti si sono uniti per dire che urge di fare questa strada, io abbandonerò assai presto il terreno, dicendo che il contratto come è presentato può non essere l'ottimo, ma è il migliore, perchè altrimenti non vi era modo di fare presto questa strada.

Io dirò che la medesima è necessaria, che è desiderata da tanto tempo da quelle popolazioni, che è quasi promessa alle medesime, che ne abbiamo bisogno per la difesa militare, per le nostre relazioni politiche, e per dar vita ad una parte interessantissima del nostro paese, che, senza di questa linea di via ferrata, perderebbe ogni vitalità; e in conseguenza, valendomi di questi argomenti, pregherei la Camera a votare la legge, ancorachè vi fosse qualche cosa a ridire al contratto.

L'articolo che esiste nel contratto e che fa luogo ad un forte ribasso dimostra che non facciamo poi un cattivo affare. D'altronde credo che siano esagerati quei timori che fanno credere che la strada renderà poco, e che così lo Stato sarebbe enormemente gravato.

Pensi la Camera che questa linea è delle più vaste, che la medesima è destinata a riunire la Spagna e la Francia meridionale col resto d'Italia, che su di questa linea sono numerosissime popolazioni a poca distanza l'una dall'altra; e sa la Camera, e sanno tutti che, quando vi è una popolazione agglomerata, e soprattutto una popolazione che, come la ligure, è molto mobile ed ha bisogno di avere celeri mezzi per trasportarsi da un luogo ad un altro, le corse sono frequentissime sulla strada, e così il suo prodotto è molto cospicuo; pensi che il carico che ne verrà allo Stato sarà molto minore di quello che si crede, perchè penso che, se questa strada non darà al certo l'interesse del danaro che impieghiamo, ne renderà però una buonissima parte; e per conseguenza il sacrificio che il paese farà per questa linea è sacrificio d'altronde

necessitato dall'urgenza degli interessi generali della politica e della strategia, e sarà largamente compensato da vantaggi indiretti.

Prego dunque la Camera di votare questa legge e far paghi i voti di popolazioni che da lungo tempo attendono con impazienza questa sorgente di risorse e di vita.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Non potrò seguire l'onorevole Susani in tutti i ragionamenti del suo lungo discorso; per altro una gran parte dei medesimi appoggia sopra cifre erronee, che mi è d'uopo rettificare.

Il deputato Susani crede che, secondo questo contratto, la ferrovia verrà a costare al Governo circa 170,000,000, e pone questa a confronto di altre proposte fatte al Governo, le quali, secondo lui, sarebbero state più accettabili.

Osserverò a questo riguardo che la Commissione stessa nella sua relazione ha voluto incaricarsi di stabilire essa medesima il costo approssimativo di questa ferrovia. Leggesi infatti in essa relazione:

« Si pattuisce che abbiassi a pagare per la costruzione e l'armamento della ferrovia una somma di L. 108,550,000

« Aggiungendo gli interessi di tale somma, mediamente computati a tre anni, poichè sei anni debbe durare la costruzione di tutta la linea . . . . . » 16,250,000

« Materiale mobile, macchine, utensili per le officine, ecc. . . . . » 9,000,000

Somma totale . . . . . L. 133,600,000

« Si può dedurre come corrispondente all'introito risultante dall'apertura di alcuni tronchi prima del fine di sei anni . . . . . » 5,500,000

« Rimarrebbe una somma di . . . . . L. 150,100,000

« L'interesse annuo di tale somma al 5 per cento sarebbe di . . . . . » 6,500,000

« Ma se fosse uopo procacciarsi tutti i fondi con cedole al corso di ottanta per cento, il carico annuo si fa di circa . . . . . » 8,400,000

Dacchè il deputato Susani ha voluto stabilire un confronto fra l'onere che viene ad assumere lo Stato e la proposta di un distinto intraprenditore inglese, gli farò osservare, in primo luogo, che quella proposta si riferisce soltanto al tratto compreso tra la frontiera francese e la Parmignola.

Ora, nel presente appalto, invece, si aggiunge tutto il tratto che corre dalla Parmignola a Massa, cioè circa 11 chilometri. In secondo luogo, la proposta dell'intraprenditore inglese s'appoggiava sopra un capitolato in cui era lasciata molta libertà al costruttore circa alle pendenze e ad altre condizioni dei lavori da eseguirsi. La differenza fra le condizioni di costruzione stabilite nel presente capitolato e quelle su cui si appoggiavano le proposte dell'intraprenditore inglese fu dagli appaltatori del presente contratto valutata a più di sette milioni, come leggesi nel capitolato. Ciò è tanto vero che essi offrono due prezzi, secondochè si accetti la costruzione secondo la norma di questo ovvero di quel capitolato.

In terzo luogo, e mi permetto di far ciò notare anche alla Commissione, che la cifra di 108,550,000 lire non si può prendere come base fissa, imperocchè con questo dato non si tien conto dell'eventuale diminuzione, che, secondo il paragrafo 81, è lecito di fare a chicchessia. Ora questa eventualità di un ribasso è divenuta oramai quasi una realtà, perchè è notorio che fu già fatto il ribasso del cinque per cento; il che implica una diminuzione su detta cifra di 5,400,000 lire,



diminuzione la quale riduce la somma complessiva a lire 124,700,000.

Mi si dirà: ma qui è necessario aggiungere la differenza tra il corso attuale e il valore nominale delle nostre rendite. Io osservo che qui si tratta d'una costruzione duratura per sei anni, che quindi non può essere preso come base di ragionamento il corso attuale dei fondi pubblici.

Noi sappiamo che, pochi mesi or sono, la nostra rendita era del cinque, del sei, del sette per cento più alta di quello che è adesso, ed io credo che sarebbe quasi come disperare del nostro avvenire, se non credessimo che nel lasso di sei anni il corso della nostra rendita non abbia considerevolmente a migliorare.

Dunque io non posso prendere per base tutta la differenza che esiste attualmente tra il valore nominale e il corso reale della nostra rendita; prenderò invece per base qualche cosa di meno che la media, e risulteranno undici milioni circa. Avremo così 124 milioni e 700,000 lire, a cui aggiungendo undici o dodici milioni, verrà a costituirsi un capitale di 136 milioni circa. Conseguentemente con 136 milioni lo Stato sarà al possesso di una gran linea di strada ferrata politica e strategica e ne godrà tutti i vantaggi economici.

Farmi dunque molto singolare che si possa preferire a questa condizione di cose quella fatta secondo la proposizione del costruttore inglese, il quale domandava che lo Stato gli desse un sussidio di 80 milioni effettivi, il che portava allo Stato il peso d'una rendita di cinque milioni, poichè attualmente 80 milioni effettivi diventano 100 milioni nominali.

È vero che dopo novantanove anni il Governo rientrerebbe al possesso di questa strada, ma intanto per novantanove anni niente gli resterà in mano sborsando cento milioni, mentre che invece nel caso presente, se avrà a suo carico il servizio di 136 milioni, esso avrà però in mano tutti gli introiti della strada ferrata; introiti i quali, secondo la valutazione della Commissione, valutazione che mi sembra estremamente moderata, ascenderebbero per lo meno a 5 milioni o 5 milioni e mezzo.

L'onorevole Susani prende poi a confronto un'altra proposizione stata fatta da altri capitalisti. Ma, posto che il costo effettivo risulterà per lo Stato in 156,000,000 e non di più, la proposizione stata fatta purchè lo Stato garantisca un interesse del 5 per cento sopra una somma di 148,000,000 apparirà come un partito che non poteva preferirsi. D'altronde, parlandosi di concessioni, bisogna riflettere che non basta che una strada sia stata concessa, perchè si abbia la certezza che sarà eseguita. Nel caso della ferrovia delle riviere bisogna ricordarsi che tre o quattro volte il pubblico si è rallegrato per la concessione stata fatta realmente di tutta la linea o di parte di essa, ma ben presto dovette cessare la gioia, perchè i concessionari non la effettuarono, non avendovi trovato il loro interesse.

Senza entrare in maggiori ragionamenti, a cui darebbero luogo le osservazioni del deputato Susani, mi basta di aver chiarito abbastanza la questione delle cifre, onde il voto che sta per dare la Camera non abbia ad essere emesso sotto la impressione delle asserzioni erronee dell'onorevole Susani.

**SUSANI.** Lasciando dal rispondere per ora all'infondato asserto dell'erroneità delle mie cifre, risponderò all'onorevole Pareto.

Dopo quello che egli disse, mi è forza riparare ad un'omissione nella quale sono involontariamente caduto.

L'onorevole Pareto mi disse aver egli fede che il reddito lordo, e per conseguenza l'utile della linea, crescerà.

Anch'io divido questa speranza; ma dalla obbiezione son

fatto accorto ch'io dimenticai di dire, e prego bene la Camera a volerne tener conto, come tutto ciò che si può addurre, paragonando il sistema proposto al sistema della Commissione per un reddito complessivo garantito per 99 anni, è, nel caso nostro e nei limiti di ciò che ragionevolmente si può tenere non probabile, ma pure possibile, indipendente dall'ammontare del reddito stesso; imperocchè in questo come negli altri casi il reddito utile si detrae dalla somma garantita, nè si vorrà ammettere, per questa linea, come probabile un reddito lordo di 50,000 lire per chilometro.

Passo ora a dire qualche cosa sulle osservazioni dell'onorevole mio amico il signor ministro dei lavori pubblici.

In verità mi fa meraviglia che egli si limiti a dire che non son vere le mie asserzioni, senza dimostrarcelo.

Io vorrei che ci fosse presente il signor ministro delle finanze; se fosse qui, mi direbbe egli che differenza corra tra il gettare sulla piazza 160 o 170 milioni in poco tempo, o il procedere, come si fa, colla garanzia degli interessi.

Ma veniamo alle *controsservazioni* fattemi, giacchè così piacque chiamarle all'onorevole Jacini.

Egli dice che non ho tenuto conto dell'eventualità del ribasso; ma io son partito da un dato di fatto, il quale è uguale per tutte e due le ipotesi; quindi è che, se il miglioramento dei fondi ci sarà, verrà per l'un caso come per l'altro.

Il signor ministro non mi vorrà negare essere molto più probabile che i fondi migliorino in venti anni che non in sei anni; sei anni, i quali, se piaccia a Dio, saranno dedicati quasi tutti nel fare l'Italia e coll'Italia qualche migliaio di chilometri di nuove ferrovie.

Egli dice che io dispero dell'avvenire, non ammettendo miglioramento. No, o signori, io non ho mai disperato dell'avvenire, e certo nessuno vorrà dire che disperi dell'avvenire chi non voglia ammettere coll'onorevole ministro che la emissione di questi fondi si farà al 90 per cento. Io non so se mai si intraprenderebbero oggi dai banchieri che seggono in questa Camera speculazioni fondate sull'aspettazione di un aumento d'oltre il 10 per cento. (*Si parla*)

Del resto, altro è il paragonare delle concessioni *possibili ipoteticamente*, mi ha detto il signor ministro, altro è lo avere una effettiva e reale concessione da stringere nella mano e di cui si sia sicuri; ma io non dimentico che poco fa l'onorevole ingegnere Valerio disse che la società rappresentata dalla casa Croskey e Compagnia aveva depositato alla banca nazionale la somma di cinque milioni...

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Non è vero!

**SUSANI.** Ma è vero che il deputato Valerio l'ha detto!

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Sì, ma non vi fu il deposito.

**SUSANI.** Ciò posto, io prego la Camera di fermarsi a quattro sole cifre; io non voglio che mi si faccia il conto di quello che potrà avvenire, e non si può valutare, perchè io ho già dimostrato che, secondo ogni probabilità, le probabili mutazioni non influirebbero più su d'un sistema che sull'altro; esse sono le stesse.

Se noi entriamo in questo, se noi, mettendo da parte ciò che oggi è vero, vogliamo divertirci a disputare sul modo di vedere l'avvenire, potremo discutere delle intere settimane, e finiremo sempre per restare ciascuno della nostra opinione; nella questione delle cifre, che io ho poste a base de' miei ragionamenti, l'avvenire non ha niente a che fare, bene inteso quando non si vogliano ammettere ipotesi così improbabili da essere quasi assurde.

È innegabile, la Commissione lo dice con me, se fosse d'uopo procurare tutti i fondi richiesti dalla proposta stipu-

lazione con cedole al corso dell'80 0/0, il capitale della spesa annua sarebbe di circa 8,400,000 lire di rendita.

Io ho qui un conto fatto prima che fosse distribuita la relazione della Commissione. Ho già detto come esso concordi colle valutazioni che stanno nella relazione.

Credo che quando si fanno i conti fra gente che li sappia fare, e partendo da dati eguali, sia naturale l'arrivare a risultati eguali. Ad ogni modo la differenza di sole 14,000 lire sopra quasi otto milioni e mezzo per me è una prova consolante. Vuol dire ch'io ho portato un giudizio conforme a quello della Commissione.

Ciò posto, qualunque sia il reddito che darà questa strada, purchè non esca dal probabile, cogli otto milioni che io oggi inscrivo (e lascio fuori le 400,000 lire per avere una cifra tonda), contrappongo l'attivo, che sarà quello che sarà. Se io trovo una società la quale mi costruisca la strada, garantendo io per massimo un reddito netto corrispondente a quegli otto milioni, io dico che avrò fatto un eccellente contratto, perchè da una parte ho la differenza tra otto milioni ed il reddito, poniamo cinque milioni da pagare in perpetuo. Nell'altro caso, ammesso lo stesso reddito, avrei cinque milioni da pagare per 99 anni. Le 400,000 lire omesse pel primo caso comprendono ad esuberanza l'ammortizzazione che si vuol fare nel secondo. Di questa maniera è ovvio che, mentre col sistema di questo contratto, che mi si vuol dire ottimo, io ho sempre un carico di cinque milioni all'anno da pagare, col sistema invece della concessione, che garantisce un reddito di 5 milioni dopo 99 anni, anzichè pagare 5 milioni, ne riceverò almeno tre all'anno. E si noti che la proposta Croskey si accontentava di assai meno che 8 milioni.

Ora domando io se non sia questo sistema preferibile a quello che egli, il signor ministro, sostiene. Che se non c'è assolutamente chi contratti su queste basi, allora, ma solamente allora io passerò con lui sotto le forche caudine della proposta convenzione. Ma io ho veduto oggi una lettera, la quale porta la firma d'uno dei più illustri ingegneri di Francia, d'un grande costruttore, il signor Talabot, il quale il 15 ottobre scriveva da Marsiglia che, a condizioni ben poco diverse da quelle che io ammisì come realizzabili, avrebbe sollecitata la concessione. Perchè quest'offerta venne fatta oggi, certo il signor ministro non è da imputarsi se non l'ha accettata ieri, ed io la cito unicamente per desumere che non sono in errore, quando dico che vuoi andare adagio ad accettare dei contratti della natura di quello sul quale la Camera è chiamata oggi a votare.

Non precipitiamo la sanzione di questo contratto. Che la strada si faccia, sta bene; ma, per farla presto, non rovinare l'avvenire delle strade ferrate d'Italia. Io temo forte che questo possa diventare un precedente fatale.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Trattandosi di cifre, è importante che esse siano bene appurate. Se io ho fatto errori, desidero che siano rettificati; ma io ho esaminate le carte, e mi è risultato che la proposta Croskey fu presentata prima dal signor Pulszky, colla domanda della guarenza del cinque per cento per una somma di cento quaranta milioni. Due giorni dopo la data di questa proposta se ne presentò un'altra del signor Croskey, il quale, avvertendo che la proposta Pulszky era stata presentata senza averne abbastanza approfonditi gli studi, la ritirava sostituendone ad essa un'altra (ed è quella di cui parla il signor ministro nella sua relazione), colla quale chiedeva invece l'assicurazione di una rendita di lire 7,250,000. Ma alle obiezioni fattegli dal signor ministro, che non ammetteva la nuova base di contratto, esso rispondeva avere presentata

questa proposta per rettificare la prima; presentarne però una terza (ed è quella di cui parlava poco fa l'onorevole Susani), colla quale chiedeva la guarenza del cinque per cento sopra una somma di 148 milioni. Queste offerte erano accompagnate dalla dichiarazione di essere disposto ad avvalorarle con una cauzione di cinque milioni di lire, e da una lettera di credito aperto da una nota casa bancaria di Londra sopra la banca nazionale per la somma suddetta di cinque milioni.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** La lettera con cui si faceva quella proposta parlava bensì che si sarebbe fatto un deposito; ma altro è dire che tale deposito sia stato fatto: ed io rispondeva appunto in questo senso.

Del resto, ammettendo anche, per abbondanza, per base di valutazione tutta la differenza che corre oggidì fra il valor nominale e il valor reale dei nostri fondi pubblici, essa mi basta contro l'asserzione del signor Susani.....

**SUSANI.** Chiedo di parlare. (Rumori)

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** ..... Supponendo anche che, invece di 136 milioni, se ne spendano 147, calcolando all'80 i nostri fondi, rimarrà sempre, io ritengo, preferibile che lo Stato con 147 milioni posseda una strada ferrata di 275 chilometri importantissima, ripeto, economicamente, politicamente e strategicamente, la quale darà un'entrata che sarà di 3 o 4 milioni sulle prime, ma destinata a sempre più aumentare, allo sborso di 100 milioni senza aver nulla in corrispettivo, se non il possesso d'una strada dopo 99 anni di tempo; la quale strada poi non si estende sino a Massa, come quella che forma oggetto del presente contratto, ma solo sino alla Parmignola; nè, riguardo ad essa, vengono contemplate quelle condizioni vantaggiose d'esecuzione: mi basti citare ciò che si riferisce alle pendenze che fu inserito in questo capitolato.

Ma l'onorevole Susani nei suoi confronti si appoggia per una parte sul capitolato Morton Peto, e per l'altra sul capitolato del presente contratto.

Per tutto questo rimango convinto che non avrò d'uopo di aggiungere molti ragionamenti perchè la Camera decida non diversamente da quanto le propone il Governo.

Quanto poi alla convenienza estrema e generica del sistema delle concessioni, piuttostochè del sistema di costruzione per conto del Governo, in un modo più o meno diretto, io dirò che in tesi generale sta bensì essere il sistema della concessione preferibile al sistema della costruzione, ma che per altro ogni regola ha la sua eccezione, e il caso presente è un'eccezione appunto. E in vero, quando avviene che una concessione sia il partito più conveniente? Egli è quando il presumibile, il ragionevolmente sperabile introito reale di una strada ferrata superi la cifra del reddito guarentito dal Governo. Allora si raggiunge il doppio vantaggio che il Governo promuove la costruzione di una strada da lui e dal paese desiderata, senza che abbia d'uopo d'intaccare per il presente le risorse dell'erario. Lo Stato in tal caso concorre nella costruzione, per così dire, esclusivamente col proprio credito.

D'altra parte il concessionario, mentre si giova della garanzia del Governo per far fronte ai danni delle eventuali crisi commerciali, facendo egli assegnamento sopra introiti ben maggiori di quelli assicurategli dal Governo, è spronato a costruire ed esercire lodevolmente la ferrovia.

Ma la cosa è ben diversa, quando si tratta di una strada in cui è impossibile sperare che gli introiti reali abbiano da superare o da adeguare le cifre del reddito garantito dal Governo. In tal caso non esiste più ciò che forma l'anima d'ogni

industria, ciò che stimola la diligenza, l'operosità degli'intraprenditori, cioè la speranza d'un maggior guadagno.

Questo si verifica riguardo alla ferrovia delle riviere. Nessuno più di me ha fede nell'avvenire di questa strada, la quale è importantissima nei rispetti politici e strategici principalmente, ma lo è anche nei rispetti economici. Essa è una strada destinata a trasportare una gran quantità di passeggeri e di merci a grande velocità. Nondimeno egli è certo che, in quanto alle merci a piccola velocità, ella dovrà subire la concorrenza dei trasporti marittimi. Da questo lato la sua sfera d'attività di movimento subisce restrizione. D'altra parte il costo di costruzione è molto alto.

Non è da far meraviglia se le compagnie concessionarie, esagerando per altro certamente, abbiano domandato al Governo la garanzia d'una rendita netta che varia dai 27 ai 40 mila franchi al chilometro; ora, per ottenere un tal prodotto, bisognerebbe che il reddito lordo salisse a una cifra quasi doppia, cioè favolosa, impossibile a raggiungerci.

Inoltre i concessionari non vengono in paese per impiegare semplicemente il loro danaro; se ciò fosse, non avrebbero che ad acquistare rendita pubblica senz'altro incomodo. Ma essi devono calcolare un guadagno di speculazione proporzionato alla grande impresa, tener conto di mille spese accessorie, delle commissioni bancarie, delle provvigioni per l'emissione delle azioni, e di tutte quelle altre passività indispensabili nell'organizzazione del credito commerciale e industriale. Chiunque si presenti pertanto con intenzioni serie chiederà che la garanzia governativa si estenda a un capitale molto cospicuo, e affatto sproporzionato al valore intrinseco della linea.

Ma il Governo raggiungerà esso almeno, con tutti i sacrifici dipendenti da tale garanzia, lo scopo di dotare il paese di una buona linea, e soprattutto quello di poter fare un calcolo certo sopra la differenza passiva che peserà sul bilancio negli anni futuri? Io credo di no, appunto perchè il concessionario non ha alcuno stimolo nè di costruir bene, nè di esercitar bene. Egli sa, per esempio, che minorando le pendenze egli spenderà di più nella costruzione, e che queste pendenze minorate renderanno minore la spesa di esercizio, epperò maggiore la rendita netta. Ma siccome questa rendita netta, per quanto egli faccia, non potrà mai raggiungere la cifra garantita dal Governo, così egli non tenderà ad altro che a spendere il meno possibile, e spendendo egli meno, a detrimento dell'introito netto della ferrovia, la passività annua dello Stato sarà indefinitamente grave.

Ecco perchè il sistema delle concessioni, che è applicabile nella maggior parte dei casi, in quello della linea della riviera presenta un'eccezione.

Il Governo, malgrado questa convinzione, non ha mancato di far tutto il possibile per poter ottenere la costruzione della linea in via di concessioni. La solidità e onestà di un concessionario, combinata con pretese non troppo alte, poteva rendere meno nocivi i difetti del sistema applicato al caso presente.

Oltre alle trattative accennate nella mia relazione, non si lasciò sfuggire occasione per tentare d'indurre i più distinti capitalisti ad assumere queste concessioni; ma sempre inutilmente. Essi non acconsentivano se non a patti gravosissimi, che nessuno potrà mai dimostrare più favorevoli di quelli ai quali potrà adesso lo Stato ottenere l'attuazione di questa linea tanto desiderata.

**SUSANI.** Domando di rispondere due sole parole.

**PRESIDENTE.** Le faccio osservare che vi sono altri iscritti, e che è già la terza volta che esso usa della facoltà di

parlare in questa discussione; tuttavia se la Camera consente.....

*Voci.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SUSANI.** Il signor ministro ha sempre seguito a paragonare il caso dell'attuale contratto al caso del sussidio. Io credo che il sussidio proposto potesse benissimo essere discusso; sarebbe stato forse d'alquanto scemato, e non sono lontano dal ritenere che desso sarebbe stato migliore dell'attuale progetto, poichè esso elimina tutte quelle eventualità che possiamo, che dobbiamo temere sottoscrivendo a questa convenzione.

Il sistema che io ho propugnato a preferenza è però quello delle concessioni. Il signor ministro ha sempre parlato come se si trattasse del sussidio; poi ha detto che, siccome questa strada renderà certo meno dell'interesse che bisogna assicurare al concessionario, esso concessionario non avrà alcun vantaggio ad esercitar bene. Ne conclude l'onorevole ministro che nel caso concreto non esisterà alcun eccitamento ad economia d'esercizio.

Accetto le sue obiezioni, ma le combatto assai facilmente col sistema dei sussidi.

Evidentemente questa ragione non istà, perchè il sussidio essendo costante, è ovvio che il concessionario fruisce di tutto il risparmio che egli saprà procacciarsi nella spesa di esercizio.

Nel secondo caso poi della concessione hanno un qualche valore le osservazioni del signor ministro; ma per me l'hanno solo inquantochè dimostrano che bisogna andar guardandogli nello stabilire le clausole del contratto.

Io credo che si possa dare una garanzia di reddito per modo che resti intatto quell'eccitamento dell'interesse di chi esercisce, che è la miglior caparra della buona esecuzione di un contratto; egli è certo che nessun onesto concessionario rifiuterebbe di accettare nei limiti ragionevoli quelle clausole, imperocchè i concessionari di cosiffatte imprese sono in generale uomini, i quali rispettano se medesimi e l'arte che onoratamente professano.

**BIANCHERI.** L'onorevole Susani si è proposto di dimostrare alla Camera che lo schema di legge, che fa oggetto di questa discussione, è gravoso alle finanze molto più di quello che non lo sarebbe, se il contratto stipulato dal signor ministro dei lavori pubblici fosse stato fatto o per sussidio o per concessione.

Anzitutto è d'uopo di dire che nè l'una nè l'altra di queste proposte possono essere prese a disamina, perchè noi non abbiamo di fronte altra offerta, tranne quella che forma la base del contratto; in secondo luogo, ammesso pure il confronto istituito poco fa dall'onorevole Susani tra il contratto che forma oggetto dello schema di legge e le diverse proposte che voi vedete accennate nella relazione del signor ministro, non era a temersi che ne potesse scaturire quel sommo gravame a cui accennava l'onorevole Susani.

Infatti, o signori, ammesso pur anche che la spesa, in virtù del contratto stipulato, ascenda, ragguagliandola al corso attuale della rendita, cioè a 80, all'ingente somma di 160 o 170 milioni, ossia ad un annuo interesse di otto milioni circa, ove mettiate a confronto questa spesa con quella che sarebbe derivata dalle diverse offerte, vi sarà agevole di rilevare che il gravame non esiste.

Ed infatti l'onorevole Susani vi diceva che egli avrebbe preferito di gran lunga quell'offerta colla quale il Governo, mediante il sussidio di 80 milioni, si fosse sgravato da qualsiasi altra responsabilità nella concessione della linea... (Il deputato Susani lo interrompe)

L'onorevole Susani mi lasci proseguire; io ascoltai il suo discorso senza interromperlo..... la quale dopo 99 anni farebbe ritorno come proprietà del Governo.

Ora, signori, 80 milioni in denaro, convertiti in rendita, vi danno 5 milioni d'interesse; se dagli 8 milioni che, secondo i calcoli più larghi, rappresenta l'interesse del costo della strada, difalcati 3 milioni di rendita netta, che la stessa solo potrà produrre (la quale cifra ammetto per abbondanza, ritenendola d'assai inferiore al vero prodotto di quella strada), rimarranno cinque milioni a carico delle finanze, che corrispondono appunto ai cinque milioni d'interesse degli 80 milioni.

Corre però tra i due sistemi questa diversità, che con quello propugnato dall'onorevole Susani converrebbe alienare la rendita al depresso attuale corso di 80, mentre con quello abbracciato dal Governo, la rendita dovendosi pagare a misura del progredire dei lavori, e così nel decorrere d'anni 6, puossi nutrire speranza fondata di vedere nel frattempo rilevata d'assai, e d'altrettanto in tal modo diminuito il gravame della spesa.

Non sarà inutile di egualmente osservare che, col sistema del sussidio, tutti i benefici di cui sperabilmente può risentirsi quella linea, entro uno spazio lungo, cadrebbero ad esclusivo profitto del concessionario; mentre coll'opposto sistema ogni maggior incremento nel prodotto della strada va ad esclusivo vantaggio dell'erario.

L'onorevole Susani faceva alla Camera un grande spauracchio, accennando all'inconveniente di gettare sul mercato una somma di 140 o 160 milioni di rendita; la qual cosa potrebbe, a suo avviso, pesare sul credito dello Stato: ma egli non pose mente che tale inconveniente, di cui sembra tanto spaventarsi, sarebbe ben più forte col sistema da lui preferito, che obbligherebbe a versare in un sol giorno 100 milioni di rendita, di quel che non sia la emissione anche di 160 milioni di rendita, fatte in diverse epoche e col decorrere di 6 a 7 anni.

Che, se si confronta l'attuale contratto coll'altra proposta che porta il nome del signor Brassey, dirò che con quella proposta si chiedeva la guarentigia del 5 per cento sopra un capitale di 156,000,000, di cui la metà avrebbe dovuto essere fornita dallo Stato, mediante la corrispondente emissione di azioni, e per l'altra metà provvederebbe il concessionario; in questo modo però, che un quarto fosse rappresentato da azioni, ed in obbligazioni il rimanente.

Ora, o signori, se ponete insieme l'interesse del 5 per cento che lo Stato avrebbe dovuto garantire sul capitale di 156,000,000, e l'interesse del capitale rappresentato dalla perdita che si dovrebbe sopportare nell'alienazione dei 78,000,000 d'azioni, messe a carico del Governo, verrete a formare un interesse annuo più rilevante dell'annuo interesse di quella somma, alla quale, nella peggiore ipotesi, vorrebbsi far ascendere il costo della ferrovia, in dipendenza del contratto che vi è presentato.

Aggiungo ancora che, pur lasciando in disparte il disappunto maggiore che incontestabilmente risentirebbero le finanze nell'alienazione di azioni che sarebbero in concorrenza, per titolo identico, con delle obbligazioni, la somma di 156,000,000 su di cui dovrebbero garantire l'interesse del 5, anziché rappresentare il vero costo presuntivo della strada, rappresenta invece tale costo ragguagliato all'attuale corso depresso della rendita dello Stato, ossia aumentato, a un di presso, di tanto quant'è la differenza tra il numerario ed il corso della rendita; di tal modo l'attuale condizione passeggera della rendita dello Stato sarebbe presa di norma nello

stabilire ed imporre un aggravio alle finanze per tutto il tempo della concessione, ovvero per 99 anni.

Ogni miglioria nel corso della rendita, che hassi ben ragione di sperare prossima, non rimane più un beneficio per l'erario; tale rimane all'incontro col sistema adottato dal Governo, che lascia a sé molti anni di tempo per condurre a fine l'impresa ed effettuarne i pagamenti.

Le cose dette mi provano adunque che anche quell'ultima proposta tornerebbe al Governo più svantaggiosa dell'attuale contratto; ma nella peggiore ipotesi, anche nell'ipotesi più favorevole all'onorevole Susani, l'interesse posto a carico del Governo sarebbe in ambi i casi lo stesso, con la differenza che in uno il Governo non avrebbe più a sperare nel miglioramento della rendita, mentre nell'altro gli rimarrebbe pur sempre un tale vantaggio.

7 Mi rimangono poche cose a dire sulla terza proposta, che è quella che si affacciava come più conveniente. Ma, signori, questa proposta dai documenti risulta che venne appena per poco messa innanzi; fu presentata al signor ministro; ma non si tosto egli vi aveva fatto buona accoglienza che la società medesima tornava sovra i suoi passi e la modificava per tal modo che, tenuto a calcolo tutto quanto essa domandava, interesse guarentito sul capitale totale ed interesse sui lavori pendente la costruzione, la proposta finiva per tornare svantaggiosissima al Governo. Allorché il signor ministro manifestò con una lettera il dispiacere che provava nel vedere che quella proposta, la quale poteva meritare su d'ogni altra la preferenza, era stata modificata, la società rispose esponendo le ragioni che l'avevano indotta a modificarla, e soggiungendo non aver ciò fatto perché fosse venuta in qualche diffidenza verso il credito dello Stato, ma solo perché si erano fatti studi più ponderati sulla linea medesima; e dopo aver dimostrato il perché si era creduta nella necessità di far tali modificazioni alla sua proposta, poneva in ultimo un paragrafo col quale nuovamente alla stessa accennava; ma questo paragrafo non conteneva già la formola precisa della proposta primitiva ripigliata, bensì era un cenno vago, indeterminato, fatto in termini generici: i documenti esistono e tutti possono esaminarli. Egli è perciò che quella terza proposta, che per avventura potrebbe ritenersi come meritevole di preferenza, e che sembrava esser accolta dal Ministero, non lo fu perché modificata in modo da doversi respingere. Voi adunque, signori, vi trovate di fronte un contratto stabilito e che vi dà la certezza che questa strada sarà costrutta ed in modo da creare pel Governo il gravame minore cui potesse andare incontro.

Dirò poche cose ancora quanto agli altri appunti fatti dall'onorevole Susani. Egli disse che si trattava di un contratto *à forfait*, stabilito tra le due parti, le quali mancavano efficacemente di elementi, onde poter giudicare quale poteva essere la spesa a cui l'intera opera può rilevare. Mi perdoni l'onorevole Susani, ma egli non è sufficientemente informato. Se egli avesse voluto darsi la cura di esaminare tutti i documenti che potevano illuminarlo, avrebbe veduto che le circostanze stanno assai diverse dal modo in cui le espone.

Fuvi una società la quale procedette a studi assai dettagliati su tutta la linea; questi furono presentati al Governo, il quale li sottomise all'accurato esame dell'ispettore Moglino; egli istituì tutti i calcoli e somministrò al Governo gli elementi necessari, perché potesse giudicare della spesa con sufficiente cognizione. Il contratto che fa oggetto della legge venne stipulato dopo che furono istituiti tali calcoli su precise nozioni, e non può dirsi perciò che il contratto sia stato stretto fra le parti senza bastante cognizione.

Non mi farò ora ad esaminare la questione in astratto, se, cioè, convenga maggiormente il costruire la ferrovia per conto dello Stato, ovvero il concederla ad una società, mediante la guarentigia di un *minimum* d'interesse sul capitale presunto; dirò soltanto che vi fu un tempo in cui non ponevasi dubbio doversi incontestabilmente preferire il sistema delle concessioni; oggidì tale opinione non è più così profondamente radicata, e trova in diverse parti più d'un avversario. Ma checchè ne possa essere di tale questione, egli è certo che, se vi hanno argomenti per sostenere il vantaggio della costruzione fatta per conto dello Stato, tali argomenti sono per noi molto più concludenti e rilevanti, dacchè lo Stato possiede pressochè tutte le ferrovie che solcano il paese, coll'aver dapprima costruita la linea di Genova e coll'aver acquistate più tardi le altre linee secondarie di Stradella, Cuneo e Casale.

La forte censura che l'onorevole Susani faceva a questa legge, perchè a cagion di essa debba il Governo in pochi anni gettare sul mercato una quantità considerevole di rendita, perde ogni effetto dirimpetto a questi ultimi fatti; e se l'invocata ragione potè militare per trattenere il Governo quando trattossi di comprare quelle diverse linee di strade ferrate, tanto meno può avere valore alcuno nel caso attuale, in cui non trattasi di emettere, come per gli accennati acquisti, vistose somme di rendita in una sola volta, ma bensì di farne dei successivi e rateati pagamenti, entro lo spazio di non pochi anni.

Sta adunque che l'intento a cui debbe mirare il Governo è pur sempre lo stesso; sta pur sempre l'istesso sistema che il Governo o si fa acquirente o costruttore della maggior parte delle ferrovie; chè, se questo sistema potesse pur dirsi difetto in altri Governi, per noi ed attualmente è quasi diventato una necessità.

Non mi dilungherò nell'addurre molte ragioni; dirò solo che, quando lo Stato possederà tutta la rete di strade ferrate, se egli vorrà esercirla, potrà farlo con immenso risparmio e con un beneficio di gran lunga maggiore di quello che non potesse aspettarsi una privata società; chè, se dovesse venir giorno in cui lo Stato si decidesse a vender le ferrovie di cui sarà possessore, otterrà senza fallo patti migliori, quanto minore sarà la concorrenza che la società acquisitrice avrebbe a sopportare con altre linee esistenti; ed in quel giorno soltanto, e mercè del maggiore ricavo, noi potremo sperare di raggiungere un desideratissimo intento, la conversione della rendita del nostro debito pubblico.

Prego pertanto la Camera di voler darle la sua approvazione a questo progetto di legge.

**PRESIDENTE.** La facoltà di parlare spetta al deputato Susani per un fatto personale.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

*Altre voci.* A domani! Basta.

**PRESIDENTE.** Per un fatto personale non posso negar la facoltà di parlare.

**SUSANI.** Non uscirò dal fatto personale. L'onorevole Biancheri ha detto che io non aveva studiato i documenti che sono stati sottoposti alla Camera: questa, mi pare, è un'accusa sotto il peso della quale nessun uomo onesto vorrà ch'io rimanga.

Dirò dunque all'onorevole Biancheri che ho visto benissimo i documenti quanti erano presentati alla Camera; gli dirò che sapeva benissimo che il signor Moglino ha dichiarato che la strada, la quale dal signor Brassey (poichè il nome fu pronunciato, lo dirò anch'io) era fatta ascendere a maggior somma, non avrebbe in nessun caso potuto ridursi al di sotto

di 118 milioni. Io so... (*Interruzione*) Questa somma è qui registrata nella relazione del signor ministro; chi nega, ve la cerchi, e la troverà.

*Voci.* Continui! continui!

**SUSANI.** Io so benissimo che la strada, di cui allora si trattava, aveva 18 chilometri meno di quella di cui oggi si tratta. Credo di non ingannarmi pensando che lo stesso signor Moglino valuta a 5 milioni circa il valore di questi 18 chilometri che si aggiungono; ma appunto perchè egli dice che ci vogliono 118 milioni, ed il signor Brassey dice che non la può fare ad una cifra minore di quella assegnata da lui, ed oggi voi trovate una società che ve la fa ad una somma d'assai inferiore, senza che alcuno dei tre abbia fatti studi completi, io sono autorizzato a mantenere che si contratta d'una cosa non bene conosciuta. Dissi e dico che, se non ci sono studi dettagliati, quegli studi che qualunque società di particolari fa eseguire prima d'appaltare una strada, non si conosce il terreno. Lo dissi e lo mantengo.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

*Altre voci.* A domani!

**PRESIDENTE.** Prima di tutto domanderò se sia appoggiata la chiusura.

(È appoggiata.)

*Voci.* No! no!

**PRESIDENTE.** Essendo appoggiata la chiusura, io debbo metterla ai voti. Quelli che vogliono che continui la discussione domani, voteranno contro.

Resta però ben inteso che anche dopo chiusa la discussione generale il relatore avrà sempre facoltà di parlare.

(Dopo prova e controprova, risulta che la discussione generale non è chiusa.)

Stante l'ora tarda, si rinvierà la discussione a domani.

**CAVOUR G.** Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CAVOUR G.** Sarebbe necessario che, per illuminare la discussione che avrà luogo nella tornata di domani, ciascuno di noi avesse sott'occhio la nuova proposta fatta dalla società del credito mobiliare.

Ora, siccome da qualche tempo i rendiconti della Camera non si distribuiscono che verso le ore quattro, perchè si danno colla gazzetta, io pregherei l'ufficio della Presidenza di stracciare dal rendiconto quella parte del discorso dell'onorevole relatore, nella quale si tenorizza la proposta fatta dalla cassa d'industria e commercio, e di fare distribuire in principio della tornata di domani quella parte del rendiconto.

**PRESIDENTE.** Il desiderio dell'onorevole preopinante sarà soddisfatto coll'ordinarsi la distribuzione del rendiconto, portante questa proposta, prima che s'incominci la tornata. Questo è sempre stampato e pronto a quell'ora.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione sul progetto di legge per la costruzione di una strada ferrata lungo il litorale, dal confine francese alla città di Massa;

Discussione dei seguenti progetti di legge:

2° Cessazione degli effetti del Concordato austriaco nelle provincie di Lombardia;

3° Convalidazione dei decreti reali concernenti la mobilitazione di parte della guardia nazionale;

4° Promulgazione dei Codici civili ed altri nelle provincie dell'Emilia.