

TORNATA DELL'11 APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Seguito della discussione del progetto di legge per l'ordinamento, e l'ampliamento delle ferrovie del regno* — *Opposizioni del deputato Depretis all'aggiunta del deputato Bellini Giuseppe all'articolo 6 per facoltà di far concessione, a favore delle provincie, e dei comuni, e parole in appoggio del deputato Sinco* — *Emendamento del deputato Sanguinetti* — *Approvazione dell'aggiunta suddetta, con emendamento del relatore, e degli articoli 6, 7 e 8* — *Aggiunta dei deputati Argentino e Cadolini al 10* — *Osservazioni del ministro per i lavori pubblici Jacini, e del deputato La Porta* — *Aggiunta dei deputati Giuliani, Castagnola, Cadolini e Torrigiani (lince Spezia-Parma, Terni-Ceprano)* — *Osservazioni del ministro, del relatore, e dei deputati Leopardi, Bonghi, e Minghetti* — *Approvazione dell'11° emendato* — *Aggiunta del deputato Capone.* — *Sospensione.* — *Relazione sul disegno di legge per la cessione di un edificio demaniale al signor Fabre.* — *Aggiunta del deputato Conforti al 7, ritirata* — *Articolo stato sospeso, relativo alla vendita delle ferrovie ed alla vertenza Hambro* — *Questioni di legalità, di politica, di convenienza e di opportunità* — *Il relatore Correnti espone l'avviso della Commissione* — *Considerazioni del ministro per le finanze Sella e sue parole in appoggio dell'articolo* — *Opposizioni del deputato Boggio.* — *Dichiarazione del presidente del Consiglio La Marmora circa la questione ministeriale* — *Osservazione del deputato Boddi* — *Dichiarazione del deputato Rattazzi* — *Risposta del ministro per le finanze* — *Discorsi dei deputati Depretis e Mosca contro l'articolo* — *Discorso in favore, del deputato Mari* — *Opposizioni del deputato Avezzana.*

La seduta è aperta alle ore 8 1/4 antimeridiane.

MASSARI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, che viene approvato.

ZANARDELLI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

10729. I religiosi dei Minimi Cappuccini mendicanti del convento di Orsomarzo Cosentino dichiarano che per continuare nella vita claustrale sarebbero disposti a rinunciare alla pensione che fosse loro per fissarsi.

10730. Cinquecentocinquanta circa abitanti di Castelfidardo d'Ancona invitano la Camera a non voler accogliere la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

10731. La Giunta municipale di Vigevano domanda che al sistema della ripartizione dell'imposta sulla ricchezza mobile venga sostituito il sistema di quotità.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il cavaliere Leonardo Carpi fa omaggio d'un opuscolo intitolato: *La Demolizione*, copie 6.

D'ONDES-REGGIO. Presento alla Camera la petizione del priore e dei frati del monastero Agostiniano di Santa Maria del Bosco in Sicilia, colla quale chiedono che la Camera voglia eccettuare dalla generale soppressione il loro monastero.

Un'altra petizione di parecchi abitanti del comune di Sellano nell'Umbria contro l'abolizione degli ordini religiosi.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ORDINAMENTO E L'AMPLIAZIONE DELLE FERROVIE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

Come la Camera sa, votato l'articolo 6, eravamo giunti agli emendamenti aggiuntivi. Esauriti parecchi di essi, si venne all'emendamento aggiuntivo proposto dagli onorevoli Giuseppe Briganti-Bellini e Checchetelli.

Sorse questione sopra questo emendamento e vi fu proposta una qualche aggiunta dal Ministero e dalla Commissione. Però la Camera, dopo assai lunga discussione, deliberò che si rimandasse la redazione stessa alla Commissione per nuovo esame, e riferisse poi sul risultato degli ulteriori suoi studi. Ora la Commissione e il Ministero d'accordo mi hanno fatto pervenire il seguente emendamento alla proposta degli onorevoli Giuseppe Briganti-Bellini e Checchetelli. Dove questa dice: « A far concessioni di ferrovie per decreto reale a quelle provincie e comuni che provve-

deranno », ecc., si proporrebbe di dire: « A fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per decreto reale a favore delle industrie private e di quelle provincie, » ecc., il resto come nella proposta.

L'onorevole deputato Depretis ha la parola.

DEPRETIS. Io vorrei fare una mozione. Questa disposizione è generale e si riferisce a tutta quanta la legge. Perciò farei la proposta di rimandarla alla fine della legge. Se però si crede di non discutere immediatamente, malgrado il piccolo numero dei deputati presenti, dirò le ragioni per cui non si può accettare.

Voci. Parli! parli!

DEPRETIS. È un bel dire parli, quando ci sono trenta persone presenti! Bisogna considerare un po' la posizione di chi parla. Si parla, non per parlare, ma per persuadere; ed in materia così grave...

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Sono tutte gravi.

DEPRETIS. Ragione di più, perchè l'uditorio sia almeno in numero discreto... (*Interruzioni a destra*)

Parlino forte che almeno potrò rispondere; finchè non si fa che mormorare...

CORRENTI, relatore. Allora non si potrebbe più discutere di niente.

DEPRETIS. Mi perdoni l'onorevole relatore, ma tra numero e numero evvi una differenza...

ROMEO. A momenti vengono.

DEPRETIS. A momenti vengono, dice Romeo, ma intanto siamo tutt'al più in quaranta, e a momenti saremo forse sessanta; ma, non importa: io dirò la mia opinione, poi il paese deciderà.

Quale è la nostra legislazione in fatto di strade ferrate?

La legge distingue due sorta di strade ferrate, le private e le pubbliche.

Le private, che possono essere benissimo strade industriali, non hanno bisogno nè di privilegio, nè d'alcuna specie di sussidio. È un'impresa affatto libera, e il Governo limita quindi la sua ingerenza a quello a cui non può rinunciare, cioè alla tutela dell'igiene della sicurezza pubblica.

La legge definisce chiarissimamente le strade ferrate pubbliche.

Sono quelle che interessano le strade e le acque pubbliche ed hanno mestieri di un privilegio per l'esercizio dell'industria dei trasporti, hanno mestieri della facoltà d'espropriare forzatamente i beni altrui, di godere di speciali esenzioni dai dazi e dalle tasse comuni, e della speciale protezione di alcune penalità contro chi ne disturba il servizio, di ricadere in proprietà assoluta dello Stato dopo un certo numero di anni, di avere annesso alla concessione un pedaggio sui transiti, in base di una tariffa prestabilita.

Ora per le strade ferrate pubbliche noi abbiamo una massima fondamentale espressa nella legge sulle opere pubbliche che noi abbiamo adottato or saranno due mesi, e che dice: « La costruzione e l'esercizio di una

ferrovia pubblica non possono altrimenti venir concesse che per legge », ed è ovvio il capire i motivi di questa disposizione.

Al potere legislativo spetta di stabilire le pene, di esonerare dai dazi e dalle tasse e di riscuotere pedaggi.

Ora ci si dice che, affidando queste concessioni al potere esecutivo, si procede nel senso della libertà, perchè si rendono più facili le concessioni. Ma è poi vero che si proceda veramente in questo senso?

Prendiamo due esempi: nella legislazione del Belgio, noi vediamo, mano mano che la libertà si sono consolidate in questa parte, che le leggi sono divenute più restrittive delle facoltà che prima competevano al Governo. Prendete le legislazioni della Francia, e voi vedete il contrario: per le leggi dell'impero non sono sottoposte all'approvazione del Corpo legislativo se non quelle concessioni le quali importino un onere diretto alle finanze dello Stato.

Questo sia detto per togliere gli scrupoli a chi crede che l'opposizione alla proposta degli onorevoli nostri colleghi e del ministro possa qualificarsi d'illiberale.

A me pare poi che non sia punto conveniente di fare un'eccezione, anzi di derogare alla legge comune, due mesi appena dopochè l'abbiamo riconfermata ed estesa a tutta Italia.

E poi, per che ragione faremo noi questa eccezione?

È forse da sperare che di questa eccezione si trovi chi voglia usare?

È forse da sperare che avremo delle ferrovie costrutte da comuni soltanto, o dall'industria privata, a così favorevoli condizioni per lo Stato?

È probabile, è possibile?

(*Il deputato Briganti-Bellini Giuseppe fa segno di sì.*)

Se l'onorevole Briganti-Bellini può, come accenna col capo, addurre un tale esempio, questo mi dimostra che la sua proposta è fatta in vista di un caso speciale. Ma allora io dico che vi saranno altri compensi, perchè io non vedo nelle condizioni attuali del credito chi si possa assumere una ferrovia con sì piccolo aggravio per lo Stato...

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Ce ne sono parecchi.

DEPRETIS. Il signor ministro dice che ce ne sono parecchi; ma, signori, credete veramente che ci sieno parecchi comuni determinati a costruire delle strade ferrate senza il menomo sussidio dallo Stato, e col solo beneficio dell'abbandono e della diminuzione dei dazi sull'introduzione dei materiali da costruzione, col solo beneficio del condono della tassa di registro? Credete, signori, che se veramente, come dice il signor ministro, come affermano i proponenti, che vi sieno e vi possano essere parecchie di queste dimande? Ma che difficoltà a presentarle alla Camera? Saranno di quelle leggi che, portate innanzi al Parlamento, faranno perdere molto tempo, incontreranno molte difficoltà? No, o signori, non ci vorrà che il tempo di sentirne la lettura

TORNATA DELL'11 APRILE

negli uffici, e poi di portarle alla discussione nella Camera, ove saranno votate, non solo senza difficoltà, ma con applauso.

Io quindi non vedo il motivo di sottrarre queste concessioni al loro giudice naturale, cioè alla rappresentanza del paese.

Io capisco come in certi casi, e massimamente per isfuggire a lunghe, e difficili, e animate dispute, si possa desiderare la delegazione di poteri legislativi al Governo, ma in cose così semplici, una delegazione non ha ragione di essere, corrisponde ad una abdicazione senza causa.

Altra difficoltà si è che noi con quella proposta potremmo essere vincolati da concessioni di cui non siamo in grado adesso di valutare la portata e le conseguenze perchè quella proposta non riferendosi a nessun capitolato normale, anzi siccome è una delegazione dei poteri legislativi, in certo modo il Ministero potrebbe non solo far una concessione con un capitolato il più anormale del mondo, ma potrebbe derogare alla legge comune, come lo può il Parlamento, con una legge nuova.

Supponete il caso della concessione di una linea che si voglia concedere per fare un favore o che so io? Sono vicine le elezioni generali, non è per far torto al signor ministro, ma qui consideriamo la questione in astratto; supponete, dico, una concessione col patto che il termine per cominciare e finire i lavori sia di molti anni: che cosa può accadere?

Può accadere che il Governo faccia una concessione la quale stia nei limiti di questa proposta, cioè che non abbia dallo Stato altri sussidi che il ribasso dei dazi e l'abbandono della tassa di registro, ma che del resto vincoli l'azione dei privati e del pubblico, per modo che per lungo tempo quella ferrovia non possa farsi che da chi ne ha la concessione.

Per tal modo una concessione in apparenza molto favorevole allo Stato non sarebbe che un mezzo d'influenze elettorali, un impedimento alle concessioni future, una speculazione che aspetterebbe tempo e circostanze per diventar buona, e non procurerebbe un vero beneficio nè al paese in generale, nè ad una parte di esso.

Che le cose possano riescire a queste mie supposizioni, me lo indica la nessuna indicazione di queste concessioni che si dicono in progetto, ed anche la condizione del credito la quale non permette che si facciano simili concessioni, e perciò è d'uopo presupporre compensi d'altro genere, e che in fin dei conti non saranno meno gravosi.

Io non voglio aggiungere altri motivi: dico che non vi è alcun bisogno, alcuna urgenza di fare una deroga simile *hic et nunc* alla legge comune.

Vi è poi anche un motivo di convenienza parlamentare, ed è che noi siamo agli ultimi giorni della nostra vita parlamentare, che ai nostri successori dobbiamo trasmettere intatte le facoltà che noi stessi abbiamo ricevuto, e che lo Statuto garantisce. Certo se ci fosse

urgenza nell'interesse pubblico, io capirei che si domandassero e si dessero dei poteri al Governo, ma qui v'è nulla d'urgente, nulla cui non si possa agevolmente provvedere seguitando le norme delle leggi comuni.

Un provvedimento d'eccezione adesso, o signori, io credo che non sia punto nè poco giustificabile.

Io spero che il signor ministro vorrà persuadersi di ciò, e non vorrà fare su questa proposta una questione, non dico di gabinetto, ma di puntiglio, sopra una questione che si è sottratta a tutte le indagini ordinarie della Camera, che non è stata a fondo esaminata dalla Commissione, che ci cade dal cielo così come uno di quei ranocchi portati in aria e gettati sulla strada dalla bufera, che ci farà perder tempo per poco che i miei colleghi vogliano interessarsi, proposta sulla quale le opinioni non sono concordi, poichè non sono io solo che non credo nella sua bontà intrinseca, e che temo invece negli inconvenienti di essa: una proposta che in fin dei conti non otterrà nessun risultato utile, e può produrre dei danni, quello fra gli altri di dimostrare che noi procediamo molto leggermente nelle nostre riforme legislative.

SINEO. Dichiaro che ho diviso intieramente l'impressione che l'emendamento di cui si tratta fece nei miei onorevoli amici Depretis e Cadolini. La Camera poteva ben capire che era inevitabile quest'impressione. Come? Quei deputati che hanno rifiutato di votare tutte le proposte che si facevano da questo lato, le quali agevolavano così grandemente al Ministero l'opera sua, quei deputati vengono a fare una proposta ancor più larga di quella che avevamo noi inoltrato? Essi ripetevano forse il verso di Virgilio:

Timeo Danaos et dona ferentes;

anche noi ci ricordiamo di Virgilio.

L'onorevole Depretis ha detto abbastanza per far capire come la proposta degli onorevoli Briganti-Bellini e Checchetelli dovesse destare grandissimi sospetti. Noi volevamo dare al Ministero d'un tratto la facoltà di attuare il suo progetto di legge, purchè i signori ministri avessero avuto la pazienza d'aspettare qualche tempo per vedere se si poteva migliorare l'assetto delle nostre finanze, e ottenere in questo modo condizioni meno onerose nelle concessioni e nei contratti che vi furono sottoposti. Il Ministero rifiutò.

L'onorevole Cadolini presentava un lungo elenco di concessioni che voleva mettere in facoltà del Ministero, e il Ministero rifiutò. La parte della Camera da cui viene la nuova proposta, anch'essa si oppose.

Questa oscillazione naturalmente doveva destare in noi grandi sospetti.

Tuttavia, meglio esaminando la condizione delle cose, io credo che realmente vi sono motivi gravi per accostarci alla proposta nel modo che è formulata e accettata dalla Commissione.

Io credo di dover resistere alla prima impressione che aveva ricevuta, e consiglio i miei amici a ponderare le parole che sto per pronunciare.

Credo in primo luogo che l'onorevole Depretis accennasse a timori che non si possono realizzare. Egli teme che, a termini del proposto articolo, il Governo, nel fare le concessioni, possa derogare al diritto comune. Io escludo assolutamente questa ipotesi: non credo che in una concessione possa, fuorchè per espresso assenso del Parlamento, inserirsi una clausola che deroghi al diritto comune.

Secondo la proposta della Commissione, il Governo sarebbe autorizzato a far concessioni tuttavolta che si provvederebbe alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro, incoraggiando i costruttori colle esenzioni specificate nel capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese. Queste esenzioni e franchigie sono specificate negli articoli riprodotti a piedi dell'emendamento. Il Governo non potrebbe concedere nulla di più.

Sicuramente, se si trattasse di concedere qualunque facoltà di derogare al diritto comune, di allontanarsi dalle leggi vigenti, io non darei il mio voto. Spero che oltre la lettera dell'articolo sopravverranno anche le dichiarazioni del ministro a confermare il senso che si debbe attribuire all'emendamento che vi è proposto; che cioè esso non contiene assolutamente facoltà di derogare al diritto comune.

Eliminata questa difficoltà, mi viene alla mente ciò che attualmente accade in Francia. In alcuni dipartimenti della Francia, in quelli che furono già dotati delle linee nazionali ferroviarie, si è fatto un passo avanti, si è venuto a fare delle ferrovie comunali. Bisogna, o signori, avere un concetto di queste ferrovie comunali. Quando si parla di una ferrovia si affacciano subito quelle grandiose opere che accompagnano le grandi linee, grandiosi scali, materiale mobile di lusso, personale numeroso con lauti salarii. Ma tutto questo si può evitare; si può con molta molestia, con una stretta misura attuare, sopra brevi linee, delle ferrovie con spese molto tenui e questo si fa attualmente in Francia, e specialmente nel dipartimento di cui è capo Strasburgo, si è dato un grande impulso a questo modo di favorire il movimento interno.

Io non vorrei veramente col mio voto impedire che un'idea che credo molto buona possa attuarsi prontamente anche nel nostro paese.

L'onorevole Depretis dice: ciò non può darsi, perchè i capitali dei comuni sono ristretti, il loro patrimonio è ridotto, ed in tali condizioni per cui è impossibile che essi si accingano attualmente a spese di questo genere, è impossibile che per fare delle ferrovie essi si sottopongano alle condizioni esorbitantemente onerose alle quali i corpi morali sono obbligati di sottostare quando ricorrono al credito nelle attuali circostanze. Tutto questo è verissimo. Io credo che nelle condizioni attuali del credito sia impossibile che i comuni facciano spese di costruzione di ferrovie anche con quelle misure ridotte, in quei termini ristretti che si possono adattare a ferrovie comunali. Ma, signori, io sono egualmente persuaso che la condizione affatto

eccezionale del credito pubblico in Italia può cessare da un momento all'altro. Mi dispiace che non sia presente il signor ministro delle finanze perchè rincresce sempre dire di persone assenti qualche cosa di meno piacevole per loro; ma non posso prescindere dal manifestare altamente la mia opinione, che cioè la deplorabile condizione delle nostre finanze è dovuta al metodo infelicissimo col quale esse sono amministrate.

Io tengo per fermo che, introducendo altri modi nell'amministrazione delle finanze, ristabiliremo anche il credito pubblico. Per lungo tempo, parlandosi della condizione del credito pubblico in Italia, ci si diceva: voi vi lagnate delle cattive condizioni del nostro credito, ma esse sono eguali in tutta l'Europa; andate in Inghilterra e badate a che punto è lo sconto, badate a che punto è in Francia; è cosa generale, non è speciale per l'Italia. Adesso questo non si può dire, e l'osservò lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici nel discorso che tenne in quest'aula pochi giorni fa. Dovunque noi ci aggiriamo in Europa, tolta la Turchia, troviamo che il credito pubblico è molto più elevato che in Italia. Questo evidentemente è dovuto alla pessima, alla deplorabile amministrazione che abbiamo. Ebbene, io sono persuaso che questo cesserà; è impossibile che l'Italia possa continuare sotto un'amministrazione così infelice, sotto un sistema di finanze così contrario a tutti i buoni principii. Appena migliorate le condizioni delle nostre finanze, e spero che non si tarderà tanto, allora verrà il caso in cui i comuni potranno approfittare dei vantaggi che loro si vogliono offrire con la legge attuale. Conseguentemente, quantunque io non possa affatto spogliarmi dei sospetti che furono molto opportunamente sviluppati dall'onorevole Depretis, le considerazioni fin qui esposte mi fanno inclinare a votare l'emendamento che vi è proposto.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore intende parlare?

CORRENTI, relatore. La Camera ricorderà che ieri al chiudersi della seduta la Commissione eccitata a pronunziarsi su quest'emendamento, chiese tempo, tanto le parvero gravi le obiezioni mosse dall'onorevole Depretis. In fatti quelle obiezioni erano di un ordine molto più elevato di quello che a prima fronte apparisse, e riguardavano la giurisdizione parlamentare.

In seguito a quelle obiezioni la Commissione ha creduto d'introdurre in quest'emendamento tali modificazioni che ne ritemperassero interamente il carattere e lo spirito suo. In luogo di un'abdicazione del Parlamento, invece di trasferire una facoltà di esso nel potere esecutivo, cosa che aveva giustamente mossa l'osservazione dell'onorevole Depretis, ora non vi si propone che una semplice temporanea delegazione, la quale è precisamente motivata sulla legge che discutiamo. Egli è naturale che dopo una discussione così lunga e così solenne su tutte le strade ferrate, e in presenza degli effetti di questa legge, che svegliando una quantità d'interessi, di speranze e di desiderii, nasceranno, se non sono già nati, molti progetti di linee minori coordinati a quelli grandi che stiamo ora per votare.

TORNATA DELL'11 APRILE

Egli è principalmente per assecondare questo movimento, il quale in parte è già cominciato, e certamente prenderà tra poco un'estensione maggiore, che la Commissione propone di accordare per due anni al Governo la facoltà eccezionale per delegazione di far concessione di quelle ferrovie secondarie che si connetterebbero colle grandi linee che ora votiamo.

V'è una parte però delle obiezioni mosse dall'onorevole Depretis, a cui non risponde pienamente questo sistema. Egli fece osservare che non solo si trasferiva nel potere esecutivo una facoltà la quale deve essere riservata al Parlamento, e che noi gli riserviamo, perchè non vi proponiamo d'accordare al Ministero che una delegazione temporanea, ma che si dava anche una larghezza indefinita rispetto alle condizioni delle concessioni. Infatti la durata delle concessioni, la condizione dell'esenzione, potrebbero essere molto gravi per lo Stato; potrebbero implicare un turbamento nel sistema che attualmente regge la materia delle strade ferrate. Ma in parte a questo è provveduto colle parole dell'emendamento: *incoraggiandole però con le esenzioni e franchigie già ammesse negli articoli 35, 50, 53, 54, 55 per la ferrovia di Varese*, che accennano concessioni specificate, e che non sono certamente eccessive, ed oltre i quali il Governo non potrà andare. Quanto alla durata delle concessioni io credo che, per evitare le obiezioni dell'onorevole Depretis, si potrebbe dire che la durata non potrà mai andar oltre alla durata stessa per cui fu accordata la concessione della linea di Varese, e così colla citazione di un altro articolo (adesso non ho presente il capitolato e l'ho mandato a cercare), così col citare un altro articolo di quel sistema riuscirà completo; si avrà, cioè, una limitazione completa delle condizioni che il Governo può mettere alle sue concessioni. Con ciò io credo che l'onorevole Depretis si dichiarerà, io almeno lo spero, soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha la parola.

DEPRETIS. Io non dirò che due parole per provare che colla nuova proposta non si eliminano le difficoltà che io ho messo avanti.

La Commissione dice che la questione costituzionale, sollevata ieri da me, non ha più la stessa importanza, in seguito alla variazione che la Commissione ha introdotto nell'articolo proposto.

In che cosa consiste questa variazione? Consiste nel limitare questa facoltà che si dà al ministro ad un tempo determinato. Con questo, dice l'onorevole relatore, non si tratta più di un'abdicazione, si tratta di una semplice delegazione che il Parlamento fa de' suoi poteri.

Ma, mi si perdoni, io dico che è un'abdicazione per un tempo limitato, ma non c'è nessuna differenza, e sta sempre l'inconveniente costituzionale da parte nostra che, senza necessità, facciamo un'abdicazione temporaria di diritti che spettano al Parlamento.

Quando sono imminenti le elezioni generali, quando un nuovo Parlamento deve succedere a questo ove noi

sediamo, io dico che non è conveniente di diminuire, senza necessità, la pienezza dei poteri che spettano alla nuova rappresentanza nazionale.

Dunque, quanto a questa obiezione, non mi pare che le difficoltà da me sollevate si siano eliminate.

La Commissione ha soggiunto che, in conseguenza del grande riordinamento nelle strade ferrate che si fa con questa legge, è quasi sicuro che si sveglierà l'industria privata, che l'attività dei comuni prenderà un nuovo slancio e non prima veduto, che vi saranno molte domande di concessione a cui è necessario che il potere esecutivo possa da sé provvedere immediatamente. E questo è il motivo per cui anche l'onorevole Sineo venne nella determinazione, mi permetta di dire, un po' strana per parte sua, di assecondare la proposta di concedere queste maggiori facoltà al Governo.

Ma credete veramente che succederà questo? E se succederà, quale difficoltà nel dare questa sorta di concessioni, col mezzo del Parlamento? Quando non si domanderanno sussidi, quando non si domanderà altro che il condono di una parte dei dazi e della tassa di registro? Quale è il tempo che sarà perduto dal Parlamento? Quale è l'utilità pratica di queste facoltà che si danno al Ministero? Nessuna. In Inghilterra si passano di queste leggi a centinaia: da noi, quando vedremo il miracolo di queste benedette concessioni a condizioni così favorevoli, sarà un giorno di festa, e non perderemo sicuramente il tempo a discuterle, a meno che, non nella parte dei corrispettivi espressi e conosciuti, ma nella parte dei compensi sconosciuti ci fosse qualche cosa che meritasse l'attenzione del potere legislativo, e una disposizione che frenasse un abuso.

Ecco in che cosa consiste la questione.

L'onorevole Sineo sperava, specialmente considerando che il credito pubblico in altre parti d'Europa si è molto migliorato, che lo sconto si fa ad un saggio bassissimo in Inghilterra ed in Francia; sperava, dico, che modificandosi l'amministrazione anche in Italia debba succedere anche presso di noi questo miglioramento. Ma crede l'onorevole Sineo, che questo cambiamento, nelle attuali condizioni d'Italia, debba avere luogo nel breve termine di due anni? Io non lo spero. Il piano finanziario dell'onorevole Minghetti per restaurare le finanze ne domandava quattro. Lo stesso onorevole Sella ne domandava due.

SINEO. Domando la parola.

DEPRETIS. Io non divido dunque queste speranze dell'onorevole Sineo che così rapidamente debba migliorarsi il credito italiano da permettere questa sorte di concessioni.

La Commissione ha tuttavia riconosciuto che rimaneva qualche cosa da fare, che la proposta quale era stata presentata ieri malgrado le variazioni che essa vi ha introdotte conteneva ancora un tale difetto per cui meritava di essere nuovamente emendata, con nuove limitazioni di durata. Ma gli inconvenienti non consistono solamente nella durata, o signori; e le tariffe per cui date un privilegio esclusivo? Delle tariffe non se ne

parla punto. E il tempo entro cui quelle Società concessionarie dovranno cominciare e finire i lavori, a questo provvedete voi? E a tutte le questioni tecniche di esecuzione provvedete? E come determinate i casi in cui le nuove strade faranno concorrenza alle antiche? A tutto questo voi non provvedete punto nè poco.

Ma veniamo al caso pratico, veniamo a supposizioni che non sono poi tanto lontane dal possibile e dal probabile.

Supponete una convenzione che sia fatta di una linea anche importante senza questi corrispettivi, ma col patto, che il termine per compiere, che la misura della cauzione da depositarsi, che le tariffe da usarsi nell'esercizio della linea siano eccezionali, e allora che cosa avrete fatto? Avrete permesso che si faccia economicamente uno sconcio, e non avrete modo di ripararlo perchè qui delegate al ministro non la facoltà di fare una legge che lo stesso potrebbe correggere, ma la facoltà di stabilire dei contratti che non è più nella facoltà del Parlamento di riformare.

Per questi motivi io insisto nella mia opposizione a questo articolo e prego la Camera a voler pensarci sopra prima di ammetterlo. Io voglio sperare che questa proposta sarà respinta.

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Dirò una sola parola sulla questione di opportunità.

Sono attualmente sul tappeto quattro o cinque proposte di concessioni di ferrovie che non dovrebbero essere in alcun modo sussidiate dal Governo, salvo che con quelle esenzioni indicate nell'articolo che si vuole aggiungere alla legge.

Poco manca a queste domande di concessioni perchè possano essere assecondate.

L'onorevole Depretis diceva: ebbene presentatele al Parlamento, esso non avrà difficoltà di approvarle; ciò starebbe se non fossimo giunti al punto che il Parlamento non potrà più sedere a lungo.

Dopo avverrà il trasporto della capitale; vi saranno le elezioni, indi la verifica dei poteri, ed è quindi a ritenersi che con ogni probabilità la Camera non sia in grado di occuparsi di queste proposte se non fra un anno.

Or bene, vi sono parecchie brevi linee ferroviarie che si costruirebbero da comuni e da provincie senza alcun onere allo Stato, e che potrebbero essere aperte per termine di un anno se si adottasse questa disposizione di legge, essendo tutte di facilissima esecuzione e di pochissimo costo.

Domando io se per uno scrupolo esagerato, e tenuto conto delle altre ben più importanti facoltà che furono concesse al Governo, debba impedirsi al Governo di fare il bene, e debba la Camera arrestarsi dinanzi alle obiezioni dell'onorevole Depretis.

PRESIDENTE. La Commissione proporrebbe un'aggiunta; leggerò prima l'articolo e poi l'aggiunta:

« A fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge, concessioni di ferrovie per decreto reale a favore dell'industria privata e di quelle

provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro. »

Fin qui la Camera già la conosce, poi segue:

« Sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della legge del 20 novembre 1859 sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore di anni 90, incoraggiandole, » ecc.

Nel resto come nell'emendamento.

CADOLINI. È stata modificata la proposta?

CORRENTI, relatore. Nel senso degli oppositori.

CADOLINI. Il signor ministro fonda specialmente la difesa di questa proposta su ciò che fin d'ora ha sul tappeto quattro o cinque domande per concessioni di ferrovie di tale natura.

Dica il signor ministro quali sono le linee per le quali gli fu fatta simile domanda, perchè ove siano enumerate distintamente in questo articolo potremo associarci all'approvazione del medesimo.

Se il signor ministro vuole entro questi limiti la facoltà d'accordare la costruzione delle nuove linee, non credo che alcuno vorrà negargliela. Nè so comprendere perchè egli, mentre si dichiara spinto a chiedere questa facoltà generica dal fatto speciale di proposte che gli furono fatte, non abbia poi ad acconsentire che siano determinate nella legge le linee alle quali si estende questa facoltà. Io pertanto domando che il signor ministro introduca nell'articolo la determinazione delle linee per le quali intende esercitare la mentovata facoltà.

CORRENTI, relatore. Questa è la negazione del sistema.

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Queste proposte non si trovano in tale stato da poter essere annunziate. Credo che vi vogliono poche settimane perchè possano essere mature, ma in questo momento non lo sono.

CORRENTI, relatore. E quelle che verranno in seguito a questa legge?

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Ieri io stesso avevo già proposto genericamente la limitazione di tempo. Ora la Commissione ha indicata tassativamente una limitazione di due anni, ed io non ho difficoltà di accettarla in questi termini.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha deposto sul tavolo della Presidenza il seguente emendamento:

« È fatta facoltà ai Consigli provinciali di autorizzare la costruzione di ferrovie nel perimetro di ciascuna provincia. Il Governo potrà incoraggiare queste costruzioni coll'esenzione » ecc., il resto come nell'emendamento.

SINEO. Per quanto sia sembrato strano all'onorevole mio amico Depretis che io mi sia dimostrato inclinato ad accettare l'emendamento di cui si tratta, io credo di aver giustificato sufficientemente i motivi che mi spinsero a quella dichiarazione con le parole che ho pronunziate, e che non riprodurrò.

Non credo neanche assurda la speranza che possa in breve migliorarsi l'assetto delle finanze dello Stato. Ma

certamente non fondo questa speranza sul piano dell'onorevole Minghetti.

Io credo che le condizioni delle nostre finanze possano essere portate al pari delle condizioni delle finanze degli altri paesi ed in termine assai breve. Io ne ho profonda convinzione, e se la Camera mi permetterà di svolgere le mie idee quando verrà la questione del prestito, cercherò di giustificare questa mia convinzione.

Mantengo dunque in ogni parte i motivi da me addotti per ispiegare la mia inclinazione ad accettare il proposto mio emendamento.

Mi fa senso tuttavia che il signor ministro non abbia accettata la proposta dell'onorevole Cadolini. Quando si viene a dargli ampia facoltà per quelle linee ch'egli indicherà e per le quali egli non resterebbe per nulla vincolato, mi pare che non dovrebbe rifiutare.

Mi sembra parimente che il signor ministro non dovrebbe aver difficoltà ad accettare il mio emendamento quantunque assai più radicale di quello dei signori Briganti-Bellini e Checchetelli.

Io non conosco motivo sufficiente che possa indurre il Parlamento ad ingerirsi in linee d'interesse quasi affatto locale, ristrette a pochi comuni o ad una provincia o a due che possono avere gli stessi interessi. Se volete introdurre in Italia il concetto attuato felicemente in Francia a cui ho dianzi accennato, lasciate ogni cosa in balia ai Consigli provinciali. Non sono eglino interessi provinciali cotesti?

Io domando all'onorevole ministro se egli si crederebbe lecito di opporsi ad un privato che volesse impiantare una ferrovia nelle sue possessioni?

Lo stesso si dovrebbe dire per le provincie e pei comuni. Una ferrovia non appartiene ai diritti regali, è una strada come un'altra. Si è creduto in modo eccezionale, si è creduto specialmente nel nascere di questa nuova industria, di porre qualche limite alla facoltà di costruirle, nell'interesse generale dello Stato. Ma questo limite è affatto accidentale; non sorge dalla natura stessa delle cose; giacchè, se si ha riguardo all'intima loro natura, non si può dire che una ferrovia sia essenzialmente qualche cosa di diverso, in quanto al diritto di costruirle, da una strada ordinaria; io non vi trovo alcuna differenza.

DEPRETIS. Ma la legge contempla le strade private.

SINEO. Sì, come contempla le strade comunali, le strade consortili e le strade nazionali. Ebbene, nello stesso modo che vi sono strade carrettiere, strade consortili, strade comunali, strade nazionali, vi possono essere delle ferrovie nazionali, delle ferrovie consortili, delle ferrovie comunali.

DEPRETIS. La legge contempla queste strade ferrate private; vi sono norme che le regolano.

SINEO. E sta bene. Io mirava ad allargare la nostra legislazione quanto alle facoltà che in questa materia possono essere esercitate dai Consigli provinciali. Una seria difficoltà contro questo sistema non la so vedere; non vedo quale inconveniente vi sarebbe quando la pro-

vincia di Cuneo trovasse il modo di costruire una strada ferrata da una estremità all'altra del suo perimetro.

Io capisco benissimo che questo potrebbe certe volte portare pregiudizi agli interessi finanziari della nazione; ma io non credo che si debba portare la tutela dei nostri interessi finanziari nazionali sino al punto d'impedire lo sviluppo di questi interessi provinciali. Questo è il mio concetto, e credo che in questo modo si potrebbe arrivare allo scopo che il Ministero si propone senza dar luogo a quei timori che ho riconosciuti non infondati, e che ci ha appalesati l'onorevole Depretis.

PRESIDENTE. Debbo ora annunziare alla Camera un emendamento in aggiunta del deputato Sanguinetti.

Esso è così concepito:

« Il tutto a condizione che le spese per tali costruzioni non portino la sovrimposta provinciale e comunale, prese in complesso, al doppio dell'imposta erariale. »

Il deputato Sanguinetti ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

SANGUINETTI. La quistione che io porto innanzi alla Camera col mio sotto-emendamento non è così leggiera come a tutta prima potrebbe sembrare. Io capisco bene l'obbiezione che mi si può fare, mi si dirà: ma chi è maggiormente interessato a tutelare i propri interessi che non i comuni e le provincie? Ad essi spetta il vedere se le nuove spese saranno o no eccessive. Or bene questa risposta io la terrei per buona, quando la vita pubblica in Italia esistesse da sì lungo tempo come esiste nel Belgio e nell'Inghilterra; ma in un paese nuovo alla vita libera come è l'Italia la cosa vuol essere considerata in modo diverso. Anzi vi dirò che questa facoltà di spendere senza limite di sorta non m'incuterebbe timore quando fosse data alle antiche provincie, perchè qui la libertà ci sta dal 1848, ma nelle provincie nuove, pur troppo, la libertà è qualche cosa che bisogna pagarla con esperienze spesse volte tristi.

Non è la prima volta, o signori, che abbiamo visto i consessi comunali e provinciali sobbarcarsi a spese tali, sotto cui poi debbono soccombere; e questa è una cosa che noi dobbiamo evitare; noi non possiamo permettere in modo assoluto ed indefinito alle autorità comunali e provinciali di moltiplicare le imposte accrescendo le spese, perchè innanzi tutto lo Stato deve pensare al proprio interesse. Noi abbiamo due cespiti principali d'imposta su cui impongono pure i comuni, e sono l'imposta fondiaria e quella sulla ricchezza mobile. Or bene, pur troppo le nostre finanze sono in tale condizione che noi dovremo aggravare la mano e sull'uno e sull'altro di questi due cespiti d'imposta; colla legge che ora stiamo per votare aggraveremo il bilancio di 80 milioni di garanzia; questo significa che alla fine del 1866, compreso il prestito che voteremo, noi avremo 340 milioni da pagare fra spese della rendita pubblica e di garanzia, e non resteranno che 360 mi-

lioni per le spese dello Stato, e questo quando fosse possibile portare pel 1867 il bilancio attivo a 700 milioni, cosa non molto probabile.

Or bene, in questo stato di cose, potremo noi dare un'autorità tale al Governo per cui possa permettere che provincie, che municipi si sobbarchino a spese tali per cui sia reso impossibile poi che lo Stato possa allargare le proprie imposte? Io credo che ciò non sarà possibile, io credo che noi dobbiamo fare in modo che le spese comunali e provinciali (specialmente dopo che abbiamo votato la legge provinciale e comunale) non possano essere moltiplicate dai capricci e dalla inesperienza di queste nuove amministrazioni, le quali finora non hanno ancora potuto aver campo a dar prova della loro attitudine a ben governarsi.

Notate, o signori, che nei paesi nuovi a libertà il più delle volte succede che anche nelle amministrazioni comunali e provinciali (e qui protesto che non voglio far torto a nessuno) si apre l'adito alla speculazione privata e non di rado può darsi che sotto l'aspetto di far cosa eminentemente vantaggiosa al comune od alla provincia prevalga l'opinione di coloro che impegnano la provincia o il comune a spese insopportabili per avere essi le concessioni ed i guadagni che ne derivano.

Per ovviare a questo pericolo, giacchè il Ministero e la Commissione insistono per avere questa facoltà, io voglio almeno che ci sia un limite; e mi pare che sia limite abbastanza largo quello che vieta al comune ed alla provincia di sobbarcarsi alla nuova spesa tutta volta che la sovrainposta comunale e la provinciale cumulativamente prese giungano al doppio dell'imposta erariale.

Mi pare, dico, abbastanza ampio il limite, e se si varcasse in certi casi si verrebbe quasi a spogliare di tutto il reddito i contribuenti. Infatti l'imposta erariale è in molti luoghi del 15 o del 20 per cento; prendete due volte tanto colla sovrainposta e verrete a far pagare il 60 per cento; quindi non rimarrà al proprietario che un 40 per cento dei suoi redditi. Comprenderete che questa facoltà al comune ed alle provincie, anche ammesso il limite da me proposto, più che ristretta può dirsi eccessiva.

Io spero che la Camera farà buona accoglienza al mio emendamento, il quale, mentre non impedisce che le strade ferrate si facciano, pone un limite per cui sia guarentito l'interesse della finanza pubblica e l'interesse economico dello Stato. Giacchè quando i contratti saranno fatti, quando le amministrazioni si saranno sobbarcate a spese assolutamente insopportabili, che cosa ne verrà? Ne verrà la rovina economica del paese con tutti quei mali e politici e sociali che ne conseguono.

Noi non dobbiamo permettere che la libertà uccida la libertà; la libertà è cosa santa a cui tutti noi siamo devoti, ma appunto nei primordi una libertà sconfinata potrebbe essere la morte stessa della libertà, ed io che voglio che la libertà viva, e viva in tutte le sue dirama-

zioni e specialmente nelle libertà provinciali e comunali, che sono il fondamento della libertà politica, mi fo a proporre che la libertà dello spendere abbia un certo limite.

Spero perciò che la Camera farà buona accoglienza al mio emendamento.

CASTAGNOLA. La Commissione non potrebbe accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Sanguinetti.

Essa ravvisa nel medesimo la negazione di quella libertà municipale e provinciale che noi abbiamo, non è molto, voluto fondare colla legge provinciale e comunale che abbiamo discussa. Noi vogliamo, per quanto è possibile, che la provincia ed il comune siano autonomi, che si governino da loro; spetta quindi principalmente agli amministratori della provincia e del comune, che sono sotto il continuo controllo dei loro elettori, di giudicare se convenga o no di fare una strada.

Osservo poi anche che nella legge comunale e provinciale che si è recentemente votata, si sono, a bella posta, anche messi dei freni a coteste amministrazioni locali, onde non eccedano certi limiti nelle spese; e, se io non vado errato, parmi che si sia scritta una disposizione per cui, quando le sovrimposte eccedono un certo limite, è fatta facoltà ai contribuenti di poter ricorrere alla Deputazione provinciale, onde appunto si metta un freno a questa, dirò, esagerata passione di smodatamente eccedere nelle spese.

Dunque vede l'onorevole Sanguinetti che la materia è di già contemplata, e rientra, per così dire, nelle attribuzioni di una legge generale, e non è quindi questo il caso di dettare una speciale guarentigia.

Se non che, diceva l'onorevole Sanguinetti, io concederei questa libertà alle antiche provincie, ma non posso concederla alle nuove.

Mi corre per debito d'imparzialità...

SANGUINETTI. Io non ho detto questo.

CASTAGNOLA. L'onorevole Sanguinetti ha dette queste precise parole: ch'egli non si spaventerebbe di questa libertà nelle antiche provincie, ma si spaventerebbe dell'esercizio della medesima nelle nuove.

Dunque, debito d'imparzialità mi obbliga di osservare che anzi la vita provinciale, l'autonomia provinciale, è cento volte più rigogliosa in molte delle nuove provincie, che non nelle vecchie. Cito specialmente le provincie della Romagna e le meridionali; anche in queste ultime la provincia ha radici molto più profonde, ed è forse sempre stata molto meglio costituita che non nelle antiche provincie.

LUZI. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Prima di tutto metteremo a partito l'emendamento dell'onorevole Sineo.

Lo rileggo:

« È fatta facoltà ai Consigli provinciali d'autorizzare la costruzione di ferrovie nel perimetro di ciascuna provincia.

TORNATA DELL'11 APRILE

« Il Governo potrà incoraggiare queste costruzioni, » ecc.

Il resto, come nell'emendamento.

Interrogo se è appoggiato.

(Non è appoggiato.)

Ora ci sarebbe il sotto-emendamento dell'onorevole Sanguinetti.

Lo rileggo:

« Il tutto a condizione che le spese per tale costruzione non portino la sovr'imposta provinciale e comunale prese in complesso al doppio dell'imposta erariale. »

(Non è appoggiato.)

Ora darò nuovamente lettura dell'emendamento sopra il quale si tratta di deliberare.

Direbbe così:

« A fare durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente legge concessioni di ferrovie per decreto reale a favore dell'industria privata, e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico tesoro, sempre sotto la osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo 5° della legge del 20 novembre 1859 sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore di anni 90 incoraggiandole però con le esenzioni e franchigie già ammesse negli articoli 35, 50, 53, 54, 55 del capitolato d'onori, approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con legge 11 agosto 1863. »

Questo sarebbe l'emendamento che si tratta di porre ai voti.

CORRENTI, relatore. Domando la parola per una rettificazione di fatto.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole relatore.

CORRENTI, relatore. Non è ancora pubblicata la legge sulle opere pubbliche, ma come ne è imminente la pubblicazione, si potrebbe dire, senza citare la data: « la legge organica sulle opere pubbliche. »

PRESIDENTE. Allora si dirà: « sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche. »

Chi approva quest'emendamento sorga.

(Dopo prova e controprova, la Camera adotta.)

Metto a partito l'intero articolo 6, di cui fa parte lo emendamento ora votato.

(La Camera approva.)

Si passa ora all'articolo 7, il quale è del tenore seguente:

« Art. 7. È fatta facoltà al Governo di concludere, entro 4 mesi dalla data della promulgazione della presente legge, colla Società della ferrovia di Savona una convenzione per concederle una garanzia del 6 per cento su quel capitale che sarà reputato indispensabile per condurre a termine l'impresa, e che in nessun caso potrà oltrepassare la somma di 54 milioni, a condizione che la detta Società rinunci agli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 10 milioni, e alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Aequi, come risulta dalla convenzione

approvata colla legge 21 luglio 1861, ed a condizione inoltre che sieno adottate per i trasporti militari, e per tutti gli altri fatti a conto del Governo, le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie romane, e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1° aprile 1867. »

(È approvato.)

Qui gli onorevoli Conforti e Marolda hanno proposto un nuovo articolo da porsi dopo quest'articolo 7 testè approvato.

Questo nuovo articolo è così concepito:

« Il Governo è autorizzato a sostituire alla concessione della linea per Conza, fatta con la legge del 21 agosto 1862, altra concessione che assicuri la pronta esecuzione di quella linea, salvo la galleria di Conza, che potrà farsi a tempo opportuno.

« Le condizioni della concessione non potranno essere più gravi di quelle che si riscontrano nel progetto di legge modificato dalla Commissione. »

La parola spetterebbe al deputato Conforti per sviluppare quest'articolo, ma non essendo presente...

MAROLDA-PETILLI. Pregherei il signor presidente di sospendere la discussione su questa proposta finché sia presente l'onorevole deputato Conforti. (*Oh!*)

Voci. Non si può.

MAROLDA-PETILLI. È una preghiera che faccio alla Camera.

DEPRETIS. Siccome non importa che quest'aggiunta sia discussa adesso piuttosto che più tardi, mi sembra che converrebbe aspettare la presenza dell'onorevole Conforti, il quale sappiamo che mette molta importanza a questa sua proposta. È un atto di convenienza parlamentare.

CORRENTI, relatore. La Commissione acconsente.

PRESIDENTE. Passeremo all'articolo 8° di cui darò lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare la concessione d'una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia o a Carrù sotto l'osservanza del capitolato di oneri che regola la concessione della strada ferrata di Savona modificato coll'articolo precedente, e mediante il sussidio di un milione, che sarà pagato alla Società concessionaria o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno, 6 mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata compiutamente attivata e aperta all'esercizio. »

(È approvato.)

« Art. 9. Il Governo è autorizzato ad immediatamente por mano ai lavori dei porti di Genova e Savona contemplati nelle convenzioni 22 e 30 giugno di cui negli alinea *a* e *b* del primo articolo della presente, sino alla concorrenza delle somme che devono rispettivamente essere somministrate dalle nuove società delle strade ferrate dell'Alta Italia e delle Romane, a mente delle convenzioni suddette. »

In questo articolo ci sarebbe un riferimento all'alinea *a* del 2° articolo della presente legge. Come l'articolo 2° non è ancora stato votato non posso mettere a

partito l'articolo 9°, imperocchè esso si riferisce ad un elemento sul quale la Camera non ha ancora deliberato. Passeremo quindi all'articolo successivo con riserva di deliberare su questo articolo 9° quando sia votato l'articolo 2°.

« Art. 10. Il Governo, contemporaneamente alla promulgazione della presente legge, obbligherà mediante decreto reale, a forma dell'articolo 21 della convenzione approvata con legge del 25 agosto 1863, la Società *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino ad Eboli. »

Qui ci sarebbe un emendamento dell'onorevole Leopardi.

LEOPARDI. Questo mio emendamento non può più aver luogo. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Ora verrebbero gli emendamenti Brunetti e Cadolini, ma essendo stati riuniti agli emendamenti dell'articolo 6, e questi essendo stati respinti, non n'è più il caso.

V'è di poi un'aggiunta dell'onorevole Bonghi: « a costruire ed esercitare nel termine di sei anni dalla data del decreto. »

BONGHI. Domando la parola.

Siccome altri due deputati appartenenti a quella provincia hanno proposto e sperano che possa farsi in quattro anni, io che non credo molto sicuro nè il mio termine, nè il loro, ma ne avevo soltanto proposto uno, perchè nella legge non ce n'era nessuno, non voglio invidiare ai miei due onorevoli amici le loro speranze e lo sviluppo del loro emendamento.

PRESIDENTE. Accetta adunque il termine proposto dagli onorevoli Cutinelli e Argentino.

Chiedo all'onorevole Argentino se intende parlare sopra l'emendamento da lei proposto, cioè: « È fatta facoltà al Governo di trattare con la società concessionaria per assicurare l'adempimento di una tale condizione. »

ARGENTINO. Dirò poche parole, perchè invero questo emendamento non ha bisogno di essere sviluppato.

La Camera comprenderà facilmente quali sieno le ragioni per le quali è necessario stabilire un termine certo al compimento della strada da Potenza a Contursi, e, senza essere esigenti, si è creduto conveniente limitarlo a soli quattro anni.

Una tale disposizione però rimarrebbe inefficace ove la società concessionaria non fosse determinata da gravi motivi a mantenere gli impegni contratti. Ora, siccome nel capitolato delle Calabro-Sicule non sono fissate delle multe per assicurare l'esecuzione delle opere, l'emendamento proposto dal mio onorevole amico Cutinelli e da me dev'essere completato con un altro alinea così concepito:

« È fatta facoltà al Governo di trattare colla società concessionaria per assicurare l'adempimento di una tale concessione. »

Naturalmente si vede che il termine di quattro anni non avrebbe nessun valore ove la Camera non si compiacesse ancora di accogliere l'aggiunta che ho l'onore di sottoporre alla sua votazione.

Credo che non sia necessario di aggiungere altro, perchè il signor ministro stesso comprenderà che una volta che la linea di Conza sia soppressa, è pur necessario che la linea di Contursi sia costruita in un tempo non indeterminato; la strada di Conza doveva compiersi in soli tre anni, i quali andavano a finire nel 1865, ed era la strada che avrebbe dato uno sbocco alla Basilicata: ora quella vasta ed importante provincia, alla quale si sono già fatte tante promesse, rimarrebbe così a differenza di tutte le altre provincie dello Stato, priva affatto di strade ferrate e di ogni comunicazione, laddove una disposizione consacrata in questo progetto di legge non venisse in qualche modo a darle un andamento che in un termine, non dico di tre anni, od anche più breve, ma nel termine di quattro anni possa anch'essa probabilmente calcolare di avere la sua linea di ferrovia.

PRESIDENTE. Rimane inteso che l'onorevole deputato Argentino ha anche svolta la sua aggiunta?

ARGENTINO. Ho anche svolta l'aggiunta perchè essa è una parte integrante del mio emendamento.

Pregherei il relatore ed il ministro a volersi compiacere di esprimere il loro parere, perchè ove in fondo non vi fosse divergenza, sarebbe inutile protrarre la discussione sopra un tale argomento.

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Crederei che, prefiggere quattro anni soltanto, sarebbe imporre una condizione di cui non può essere certo l'adempimento.

Gli studi di questa linea sono fatti, ed hanno dato risultati eccellenti comparativamente a quanto si aspettava.

Mi permetterò qui di fare appunto un breve riassunto dei risultati di questi studi.

Sul tratto da Potenza a Contursi le medie sarebbero: per chilometri 28, del quattro per mille; per 14, dell'otto; per 10, del tredici; per 9, del diciotto; per 5, del ventidue; nella discesa: per 14, del dieci; la galleria sarebbe lunga 3500 metri, con parecchi pozzi. Uno dei pozzi avrebbe la profondità di 90 metri, un altro di 159, due di 200, uno di 114, uno di 91.

Sul versante verso Potenza sono possibili altri pozzi della profondità dai 50 ai 60 metri.

Vedano da questo, o signori, che la costruzione di detta ferrovia da Contursi a Potenza, risulta più facile che non la linea di Conza, sia per la profondità dei pozzi, sia per la lunghezza del *tunnel* attraverso l'Appennino.

DEPRETIS. E le pendenze?

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Ora si parla di tempo richiesto per la costruzione. Mi si domandava quanto tempo si potrebbe prefiggere all'ultimazione dei lavori. Dico che non si può pretendere che per la linea di Potenza si faccia quello che il Governo riputava impossibile che si facesse per la linea di Conza. Si potrà forse eseguire in quattro anni, ma credo più prudente stabilire il termine di cinque anni. Questa è l'opinione anche degli uomini dell'arte che ho consultati.

L'onorevole Argentino propone che sia fatta facoltà

TORNATA DEL 11 APRILE

al Governo di trattare col concessionario per assicurare l'adempimento di tale condizione.

Questo è inutile, ma l'accetto come raccomandazione. Guarderò di ottenere patti precisi onde la condizione dei cinque anni al *maximum* sia adempiuta salvo il meglio.

BONGHI. Chiedo di parlare.

Vorrei sapere se il traforo è di 3500 o di 3800 metri.

JACINI, ministro per i lavori pubblici. Il traforo di Conza sarebbe di metri 3800, quello di Potenza sarebbe di 3500.

BONGHI. Ho fatto quest'osservazione, perchè nel rapporto Fabbri era indicata la cifra di 3800.

JACINI, ministro per i lavori pubblici. In quel rapporto non si parlava che dietro un'esplorazione, mentre ora si hanno studi in massima completi.

ARGENTINO. Accetto il periodo di cinque anni proposto dal signor ministro, ma a condizione che la mia aggiunta, se non può essere introdotta nella legge, sia votata come ordine del giorno; altrimenti temerei che la prima parte dell'articolo riuscisse inefficace. Se il signor ministro non riesce a stabilire colla società concessionaria alcuni patti pei quali si possa essere sicuri che questa linea sarà costruita in cinque anni, non vi sarà, come ben si vede, alcun altro mezzo per ottenere questa certezza.

Come il signor ministro deve sapere, non si è, per le Calabro-Sicule, provveduto a questo grave bisogno.

Ora, se per tutta la rete delle Calabro-Sicule non si credette necessario di stabilire simile condizione, io credo che questa sia necessaria per il tronco Potenza-Contursi.

Conchiudo dunque che, se per questa parte non può rimanere la mia aggiunta come secondo comma dell'articolo, credo però che si possa mettere alla votazione come semplice ordine del giorno.

NISCO. Io fo osservare all'onorevole mio amico Argentino che, quando nell'articolo 10 di cui è parola ci si mette l'aggiunta « entro il termine di cinque anni » cioè che il Governo deve obbligare la Società *Vittorio Emanuele* di costruire ed esercitare una ferrovia da Contursi a Potenza entro il termine di cinque anni, certo il Ministero non potrà fare cosa contraria a ciò che porta la disposizione della legge.

Ora, io domando, con un ordine del giorno non si verrebbe a diminuire l'importanza di ciò che è stabilito nella legge; cioè, che dentro il termine di cinque anni questo adempimento si debba fare?

Prego dunque l'onorevole mio amico Argentino di esser contento all'aggiunta da lui proposta, e che io, in nome della Commissione, accetto.

ARGENTINO. Accetto questa spiegazione.

PRESIDENTE. Dunque all'articolo 10° si aggiungerebbero queste parole: « entro il termine di cinque anni. »

Lo pongo ai voti in questi termini.

(È approvato).

Viene ora l'emendamento aggiuntivo Marolda:

« Questa linea da Eboli per Potenza a Brindisi sarà costruita ed aperta all'esercizio a tutto il 1868. »

MAROLDA. Ritiro il mio emendamento e mi associo all'emendamento ed all'aggiunta degli onorevoli deputati Argentino e Cutinelli.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ora vi è l'emendamento Cadolini, Fabrizi Calvino, ed altri:

« Il Governo inoltre entro tre mesi dalla promulgazione della presente legge, obbligherà, mediante decreto reale, a termini dell'articolo 20 della convenzione suddetta, la compagnia *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala. »

CADOLINI. Come ognuno sa, la linea da Palermo a Trapani e Marsala si trova già concessa alla compagnia *Vittorio Emanuele* nelle stesse condizioni della linea da Potenza a Contursi, e si è perciò che nel presente articolo, il quale si riferisce a quest'ultima, trova la sua sede l'emendamento da me proposto.

I diversi ministri che si succedettero presero tutti impegno formale di approfittare entro breve tempo della facoltà riservata al potere esecutivo di ordinare alla compagnia concessionaria la costruzione di questa ferrovia. Il Peruzzi nella seduta del 3 febbraio 1862, dichiarando importantissima questa linea, confermò essere intendimento del Governo di affrettarne la costruzione; così il Depretis il 25 luglio 1862, mentre ne confermò l'importanza, aggiunse a quanto era già stato dichiarato dal Peruzzi che il Governo aveva potuto verificare come la ferrovia da Palermo a Trapani non presentasse alcuna difficoltà di costruzione. Più tardi il Menabrea confermò le dichiarazioni dei predecessori, ed aggiunse inoltre confidare egli che il concorso delle provincie di Palermo e di Trapani avrebbe definitivamente fatta cadere la bilancia e creata la opportunità di ordinare alla compagnia la costruzione di detta linea. La linea di Trapani è assolutamente un complemento necessario alla rete arteriale. E questo è stato riconosciuto non solo da tutti i ministri che si succedettero, ma da tutte le Commissioni parlamentari che la presero in esame.

Inoltre, se noi teniamo conto delle condizioni dei luoghi attraversati da questa ferrovia, se noi consideriamo l'importanza del porto di Trapani, se noi riflettiamo come questo porto sia il più vicino per l'Italia alle coste dell'Africa, e come esso costituisca precisamente la punta estrema dello stivale, e come la linea in discorso debba essere l'ultimo anello che unirà il nostro commercio col commercio africano, non possiamo a meno di riconoscere come la costruzione della medesima, non solo sia necessaria, ma sia anche urgentissima.

L'importanza del porto di Trapani è incontestabile; mi basti il ricordare per chi nol sappia che, come risulta dal quadro statistico del movimento generale dei porti, soli cinque ve ne hanno in Italia che si possano riguardare siccome prevalenti su di esso.

Sembrami poi doversi riconoscere sin da questo momento che la costruzione immediata della ferrovia da Trapani a Palermo è necessaria, anche pella considerazione che con essa si potrebbe apportare un novello incremento di produzione alle altre ferrovie che si stanno costruendo nell'isola.

La ragguardevole ricchezza poi e la feracità del popoloso territorio che verrebbe attraversato da questa ferrovia, la molteplicità delle strade rotabili comunali e provinciali esistenti nelle provincie percorse dalla stessa, costituiscono una condizione di cose che assicura, siatene certi, a quella ferrovia un'affluenza di merci e di passeggeri bastevole a renderla cotanto produttiva, da scemare assai e da ridurre a ben poca cosa l'onere che il Governo dovrà sostenere per la relativa garanzia.

Le provincie di Palermo e Trapani hanno ripetutamente invocato dal Governo il decreto di costruzione, e per incoraggiarlo a far ciò quelle provincie stanziarono somme considerevoli di contributo per tale costruzione.

Ora quelle due provincie, che evidentemente non possono andare oltre un certo limite nei loro contributi, limite che anzi è a desiderarsi non oltrepassino giammai, poichè ove esse assumessero impegni superiori alle loro forze, si porrebbero in una condizione anormale e in disarmonia colle altre provincie, per cui in qualche modo ne soffrirebbe anche lo Stato, che non si troverebbe più abbastanza libero nell'aggravare i contribuenti di quelle in egual misura dei cittadini delle altre provincie dello Stato; quelle due provincie, diceva, hanno stanziato per quest'oggetto un milione ciascuna, poi hanno dichiarato di essere disposte ad assumere ciascuna il ventesimo degli oneri che il Governo dovrà sostenere per la garanzia, e così fra le due il decimo della garanzia medesima.

In questo stato di cose, con tutti gli impegni assunti davanti alla Camera dai successivi ministri, dopo tutte le dichiarazioni che essi hanno fatte della opportunità ed urgenza di questa linea, ora che sono passati già quasi due anni dalla concessione fattane alla compagnia *Vittorio Emanuele*, parmi giunta l'ora di decretarne la costruzione. Che se voi continuerete come fin ora a non essere mai soddisfatti dell'ammontare delle somme stanziate dalle provincie, non otterrete nessun risultato, fuorchè quello di differire, con danno dello Stato e dei paesi, la decretazione di questa ferrovia all'infinito, ed a renderla poscia impossibile, perocchè bisogna a tale riguardo ricordare che la facoltà riservata al Governo di decretare questa ferrovia è limitata entro il termine di quattro anni dall'epoca della concessione, dei quali ora non restano che poco più di due: ragione per la quale non converrebbe dilazionare più oltre.

Io poi vedo persino il pericolo che le provincie, visto che i contribuenti sono in mille modi aggravati da imposte, sempre più crescenti, avessero a pentirsi, per così dire, delle prese risoluzioni. Giacchè è innegabile

che le provincie, finchè il Governo non ha profitto delle loro deliberazioni, sono sempre libere di modificarle.

Potrebbe dunque accadere che il Governo volendo, secondo le sue dichiarazioni, valersi entro i quattro anni del suo diritto verso la compagnia delle Calabro-Sicule, dovesse poi farlo quando fossero distrutte le offerte delle provincie le quali, non dimenticatelo mai, se sono oggi risolte a fare sacrifici per avere la ferrovia, lo sono principalmente perchè sperano che i loro sacrifici valgano non tanto ad assicurare (perchè giuste sono sicure) quanto ad affrettare la costruzione della medesima.

Finchè le offerte vi sono, è dovere del Governo di profittarne, non indugiando a decretare la ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala, la quale a mio credere (parmi poterlo affermare senza pregiudicare nessuna questione di tracciato), dovrebbe essere più diretta che sia possibile, perchè specialmente per lo scopo che questa ferrovia può avere come congiunzione dell'estrema punta dello stivale, della provincia d'Italia più vicina all'Africa, colle altre parti dello Stato, la linea deve essere la più breve possibile.

Io spero che, tenuto conto di queste mie considerazioni, la Camera vorrà approvare la mia aggiunta a quest'articolo, la quale infine non ha altro scopo che di decretare oggi quello che il Governo si è riservato di decretare entro due anni.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Convengo pienamente coll'onorevole Cadolini che la linea da Palermo a Trapani sia un complemento necessario della rete siciliana, e che il Governo non debba esitare a fare quanto sta in lui onde sia eseguita in un termine breve.

Accetterei anche il suo emendamento, ma vi sono due ostacoli: l'uno proviene dalle contestazioni intorno al tracciato più conveniente, e l'altro sta nelle condizioni alle quali furono vincolate talune offerte di concorso per parte delle provincie e dei comuni, essendo avvenuto che alcune furono assegnate per un tracciato, altre per una diversa direzione in guisa che vi ha contraddizione nello scopo che i singoli offerenti si sono prefissi.

In questo stato di cose che cosa ha creduto di poter fare il Governo?

Il Governo ha creduto di far ben studiare la questione del più conveniente tracciato per una ferrovia da Palermo a Trapani; ottenuto questo risultato, egli si rivolgerà ai comuni ed alle provincie che avevano già fatte delle offerte, onde procurare che le loro viste combinino in qualche modo, ed ottenuto questo, allora si potrà dare esecuzione alla legge, e questa linea che apparisce eventuale nella concessione delle Calabro-Sicule potrà diventare definitiva.

Ma prima che siano adempiute queste condizioni, è impossibile che il Governo possa prendere un partito, ed accettare l'emendamento dell'onorevole Cadolini quale è esposto.

Per altro, ho l'onore di dichiarare che riconosco pienamente che questa linea si deve eseguire nel più breve tempo, e che il Governo si sentì il dovere di raggiungere colla maggior prontezza questo risultato, quando le provincie ed i comuni gli portino un appoggio efficace e concorde.

CADOLINI. Il Ministero, nel combattere la mia proposta, si fonda esclusivamente sull'argomento del tracciato, e dice: essendo in contestazione l'andamento della linea, non credo che si possa fin d'ora decretarla.

Ora se dovessimo argomentare con questo sistema, noi non potremmo decretare nessuna delle linee che sono comprese, e che verranno decretate con questo progetto di legge, imperocchè anche pei tracciati delle altre linee, sussistono contestazioni di grave momento.

Questa, o signori, non è una ragione che vale a persuadere di non decretare la linea di cui si tratta.

La questione del tracciato verrà risolta, io spero, nel senso da me accennato, e credo anzi che il Governo dovrebbe fare un piccolo sacrificio, o rinunciare, occorrendo, ad una parte del contributo di una provincia, piuttostochè la linea si allontani da quella che può essere la più breve; poichè, la linea più breve, oltre a soddisfare meglio agli interessi locali, offrirà al Governo il vantaggio d'una minore estensione per la garanzia chilometrica, e potrà servir meglio ad accrescere l'affluenza del movimento da quella parte estrema d'Italia alle altre linee garantite dello Stato.

Infatti, quando la linea tra Palermo e Trapani sia diretta, questa non soffrirà punto la concorrenza del mare; invece, se fate una linea che non sia la più diretta, naturalmente soffrirà tanto più la concorrenza del mare, chè sebbene la linea marittima sia molto più lunga, tuttavia quando la strada ferrata ha maggiore sviluppo, non può a meno di sopportare la concorrenza del mare.

Io conseguentemente trovo che questa ragione del tracciato non è sufficiente a porre in dubbio l'opportunità di decretare, fin da questo momento, la ferrovia di Trapani.

Io citai parecchi argomenti, i quali mi pare che siano abbastanza vevoli e gravi, per provare come il ritardare questo provvedimento esponga lo Stato ad un vero pericolo, al pericolo che al momento in cui il Ministero si risolverà a decretare la costruzione di questa linea, gli vengano a mancare le offerte fatte dalle provincie.

LA PORTA. Io credo che l'onorevole Cadolini ha risposto sufficientemente al ministro per rimuovere ogni ostacolo alla decretazione di questa linea. Le questioni di tracciato sono indipendenti dalla decretazione e si possono risolvere anche dopo di essa, come avviene oggi pei tracciati delle altre linee, delle Calabro-Sicule già concesse e decretate sin dal 1862.

Poichè ho la parola mi permetto di far una dimanda all'onorevole ministro. Crede egli che le Calabro-Sicule si debbano presentare alla Camera come si sono pre-

sentate le Meridionali, chiedendo alla loro volta un condono di multe, ed un aumento di garanzie?

Crede egli che le linee decretate saranno consegnate nei termini stabiliti dalla legge? Io mi permetto aver dei dubbi. I lavori vanno lentamente, il signor ministro lo sa, ed io credo che esse non potranno essere consegnate nei termini stabiliti. La linea che da Palermo deve andare a Girgenti attraversando l'interno dell'isola col lavoro di due anni ancora non ha raggiunto Termini, stentando i suoi passi innanti una piccola galleria. In quale epoca può essere ultimata?

Io comprendo le questioni dei tracciati, ma per quanto queste possano aver interesse e meritino le considerazioni e gli studi del Governo, esse però devono essere risolte nel tempo utile per la consegna delle linee. Io spero che il ministro mi darà una risposta soddisfacente, e non illusoria per quelle popolazioni che reclamano, e han dritto di reclamare l'attuazione dell'immenso beneficio, che è quello delle loro strade ferrate.

JACINI, ministro per i lavori pubblici. È un fatto che sul finire dello scorso anno vi fu qualche rallentamento nei lavori delle ferrovie Siciliane, ma ora ho la soddisfazione di poter dire che cominciando dal principio di quest'inverno si vede un'attività soddisfacente ed i lavori procedono nel miglior modo che si possa desiderare tanto sulla linea da Catania a Messina, quanto su quella da Termini a Palermo. Vi sono poi ancora delle questioni pendenti sul miglior tracciato da seguirsi tra Palermo e Catania, e se vi sono dei ritardi, ciò si deve anche in parte alle insorte contestazioni promosse dalle popolazioni. L'onorevole La Porta conosce queste circostanze perchè abbiamo avuto sovente occasione di parlarne. Spero però che queste contestazioni saranno presto rimosse, ed ho la fiducia, anzi la certezza che la compagnia concessionaria di quelle linee, la quale fa bene il suo dovere adesso, proseguirà a farlo in modo da soddisfare ai nostri desideri.

Se poi tutte le linee siano per essere ultimate nel termine prefisso, non potrei ora garantirlo; ma intanto debbo avvertire che non è ancora scaduto alcuno dei termini, raggiunti i quali, senza che le linee siano ultimate, si possano applicare le multe convenute.

Ripeto, per finire, che i lavori progrediscono con soddisfacente alacrità.

CALVINO. Io non ho altre parole da aggiungere a quelle dei preopinanti, per sostenere che l'onorevole ministro debba accettare la proposta dell'onorevole Cadolini, e la Camera approvarla.

Vorrei dire soltanto che io tanto più credo necessario che l'onorevole ministro dei lavori pubblici fosse legato da quest'aggiunta, chè ho buone ragioni di non avere grande speranza di vedere presto pubblicato dall'onorevole ministro il decreto di concessione di questa ferrovia.

Egli è da più di tre anni che i ministri ci dicono eccellenti parole intorno a questa ferrovia; vediamo che cosa hanno fatto; nemmeno gli studi di massima

pei quali non occorrerebbe che il lavoro di qualche mese.

L'onorevole Menabrea in vero nell'ottobre dell'anno scorso aveva dato incarico alla società *Vittorio Emanuele* di procedere a questi studi di massima, che in un paio di mesi si credeva potessero essere ultimati, ed invece è avvenuto che dopo due o tre settimane gli studi quando furono arrivati da Palermo a Carini vennero sospesi.

Per questo io non potrei sperare che il ministro voglia presto pubblicare questo decreto valendosi della facoltà che ha da due anni, e quindi insisto affinché la Camera approvi la proposta dell'onorevole Cadolini.

PRESIDENTE. Interrogo se l'emendamento Cadolini sia appoggiato.

(È appoggiato).

Lo metto ai voti.

(Non è approvato.)

A quest'articolo 11 è fatta una proposta dagli onorevoli deputati Leopardi e Tabassi.

Là dove è scritto in principio dell'articolo *di due anni*, essi proporrebbero di dire *un anno*.

Il Ministero e la Commissione vorrebbero dire se accettano quest'emendamento?

TORRIGIANI. Prego l'onorevole presidente di osservare che c'è anche una proposta presentata da Torrigiani e da altri deputati.

PRESIDENTE. Mi rammento; ci si verrà.

LEOPARDI. Quanto al primo inciso del mio emendamento, io mi associo alla proposta degli onorevoli Torrigiani, Piroli ed altri deputati i quali riducono il termine a sei mesi.

PRESIDENTE. Così resta ritirato l'emendamento Leopardi-Tabassi.

PIROLI. Domando la parola per uno schiarimento.

Il nostro emendamento non parla che della linea Spezia-Parma, mentre nella proposta Leopardi si parla di altre due linee.

Ora, non vorremmo che, coll'associarsi alla nostra proposta e comprendervi altre due linee, venisse pregiudicato l'esito dell'emendamento nostro.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Leopardi si associa alla loro proposta, vuol dire che rinunzia alla sua ed accetta le loro idee, qualunque siano.

LEOPARDI. Debbo dare una spiegazione.

È assolutamente necessario che si abbrevi questo termine, dappoiché la costruzione della linea da Popoli a Rieti diventerebbe una cosa inutile se contemporaneamente non si aprisse almeno il tronco da Rieti a Terni.

Infatti, a che cosa servirebbe quella linea? Per andare a gustare gli squisiti poponi dell'agro Teatino, e a udire l'eco patetica di Piedilugo, o a vedere la tetra cascata delle Marmore: non servirebbe ad altro.

Io ho proposto questo emendamento acciocché il Governo abbia cura che il tronco da Terni a Rieti sia aperto al pubblico servizio contemporaneamente alla linea da Popoli a Rieti.

PRESIDENTE. C'è un altro emendamento dell'onorevole Leopardi. Egli propone di sopprimere le parole *dell'altra da Avezzano a Ceprano*.

LEOPARDI. L'ho ritirato.

PRESIDENTE. Ora verrebbe l'emendamento degli onorevoli Torrigiani, Piroli ed altri, così concepito:

« I sottoscritti propongono di ridurre a sei mesi il tempo determinato onde presentare il progetto di legge per la concessione della strada ferrata tra la Spezia e Parma. »

GIULIANI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha la parola per una mozione di ordine.

GIULIANI. Vi sono due emendamenti che tendono entrambi ad abbreviare il tempo nel quale debba essere decretata la costruzione di queste linee di strade ferrate. Il primo, che è quello del quale ha dato lettura l'onorevole presidente, limiterebbe questo termine a mesi sei; quello che viene dopo vuole la costruzione di queste strade immediatamente decretata.

Io credo che il secondo emendamento, come più lato, debba avere la precedenza; quindi prego l'onorevole presidente a volerlo mettere per il primo in discussione, perchè, se questo venisse per avventura rigettato, non sarebbe pregiudicata la discussione relativa al primo.

PRESIDENTE. Questo si fa poi nella votazione.

CADOLINI. Domando la parola.

Siccome io sono iscritto il primo su questo articolo, e siccome sono io il proponente dell'emendamento cui alludeva testè l'onorevole preopinante, così pregherei che si volesse darmi la parola per sviluppare fin d'ora questa mia proposta.

PRESIDENTE. Parli pure.

CADOLINI. Lo prego di dar lettura della mia proposta.

PRESIDENTE. Eccola:

« Art. 11. Il Governo è autorizzato a concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee Parma-Borgotaro-Pontremoli-Spezia e Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano, nei limiti di garanzia stabiliti dall'articolo 22 della convenzione 22 giugno 1864 per la costituzione della nuova *compagnia delle ferrovie romane* approvata colla presente legge.

« Qualora entro sei mesi non abbia trovato concorrenti alla concessione delle suddette linee, il Governo dovrà per decreto regio ordinarne la costruzione alla compagnia delle ferrovie romane a termini dell'articolo 3 della convenzione or menzionata. »

CADOLINI. Il progetto di legge come sta ritarderebbe a due anni la presentazione di un nuovo progetto di legge per la costruzione delle linee da Terni a Ceprano, e da Parma a Spezia.

Io credo pertanto che queste due ferrovie si presentino dinanzi agli occhi nostri con un'importanza veramente speciale ed eccezionale, per cui vanno poste,

a mio credere, al disopra di tutte le altre che restano a decretarsi.

La linea da Terni a Ceprano per Rieti, finché non siano unite all'Italia le provincie ora occupate dal potere pontificio, sarebbe l'unica comunicazione interna, cioè lontana dal litorale, fra l'alta Italia e le provincie meridionali, e sarebbe quindi l'unica via fra il nord ed il sud dello Stato che corrisponderebbe alle esigenze della guerra e che avrebbe veramente i caratteri d'una linea strategica.

Oltre a ciò, siccome non potremo valerci che fra parecchi anni della linea litorale adriatica (la quale, finché non sarà unito all'Italia il territorio pontificio, sarà l'unica linea che potrà entro un certo tempo mettere in comunicazione Firenze con Napoli, senza uscire dai confini dello Stato), siccome di quella non potremo valerci che fra molti anni, cioè, quando sarà compiuta quella da Termoli a Napoli, così torna opportuno ed urgente decretare fin da questo momento la costruzione della ferrovia da Terni a Ceprano, mediante la quale si può congiungere colla più rapida comunicazione Napoli con Firenze in un tempo assai più breve, non potendo presentare essa di certo difficoltà e perdite di tempo pari a quelle che opporrà la ferrovia da Termoli a Napoli. Questa è l'unica ferrovia che può assicurare una pronta comunicazione fra l'Italia superiore e centrale e le provincie meridionali, fra Napoli e la capitale del regno. E siccome si sentirà tanto più il bisogno di questa ferrovia finché non avremo unite all'Italia le provincie ora pontificie, così è facile il rilevare che, se si ha intendimento di costruirla, importa costruirla subito e mentre il bisogno ne è tanto più vivamente sentito; e questa urgenza viene tanto più validamente confermata quando si consideri che, ove una guerra si rompesse, noi non avremmo nessuna via per tenere in rapida comunicazione il sud d'Italia col nord e colla sede del Governo.

D'altronde non so quale scopo potrebbe avere la linea da Pescara a Rieti, quando non si pensasse immediatamente a costruire il suo naturale complemento che è quello da Rieti a Terni, come mi pare testè accennasse uno dei preopinanti.

L'argomento sul quale insisto per la costruzione immediata di questa linea si è l'importanza che questa ha per mettere in comunicazione le provincie meridionali colle provincie settentrionali senza toccare il litorale e senza toccare le provincie occupate dallo straniero.

Riguardo all'importanza strategica di questa linea, ove non bastino gli argomenti assai semplici quanto irrefutabili da me esposti, non mi resterà che a riferirmi alla relazione della Commissione ed anco più a quella dell'onorevole Menabrea il quale, siccome univa alla qualità di ministro dei lavori pubblici anche quella di generale, pronunciandosi in questa questione, le sue parole assumevano una doppia autorità e un doppio peso.

Ora verrò alla linea da Parma a Spezia.

L'importanza di questa ferrovia sotto il rapporto commerciale, è da tutti riconosciuta e non val la pena di spendere una sola parola per dimostrarla. La sua importanza strategica, che a mio giudizio supera di gran lunga la sua utilità commerciale, merita invece di essere particolarmente esaminata.

A questo riguardo innanzi tutto è mestieri citare le parole che l'illustre Paleocapa scriveva nel 2 settembre 1860 quando non eransi ancora compiuti tanti avvenimenti politici, i quali eminentemente accrebbero i pregi e l'urgenza di questa nuova comunicazione, quando, cioè, non era ancora avvenuta l'annessione delle provincie meridionali e neppure si sognava il trasferimento della capitale a Firenze.

Ecco le parole dell'illustre scrittore:

« S'è anche discusso del pregio strategico di questa linea in confronto d'altre. La quistione in questa parte mi pare della più grande semplicità. Portato che sia nel golfo della Spezia il grande arsenale marittimo, e compiuto quel qualsivoglia sistema di fortificazioni col quale s'intende proteggerlo, è evidente il grande interesse che sorge nel procurare all'uno e all'altro le più spedite e ad un tempo le più sicure comunicazioni con le altre piazze da guerra e cogli empori da cui essi traggono e a cui possono fornire mezzi materiali e personali di difesa. La Spezia, diventata punto eminentemente strategico, si gioverà grandemente delle facili comunicazioni e per mare e per terra con Genova e Livorno; ma non le sarà meno utile avere una pronta comunicazione col centro del regno e dar mano ad un tempo alle fortezze di Piacenza e d'Alessandria da una parte, e di Bologna dall'altra, convertita pur essa attualmente in una grande piazza di guerra. E quest'interna comunicazione in tempo di guerra assumerebbe una tanto più alta importanza, quanto che quelle per mare e per le ferrovie delle riviere potrebbero essere troppo gravemente minacciate dalle preponderanti forze marittime del nemico. Ora mi pare che non potrà trovarsi per questa interna comunicazione della Spezia, riguardata anche nel rispetto strategico, una linea migliore di quella che da Parma per Pontremoli venga a Sarzana ed a Lerici. »

Ad aggiungere forza alle osservazioni dell'illustre Paleocapa, importa fare ora alcune considerazioni intorno alla giacitura dell'Appennino riguardato siccome linea di difesa d'un esercito che si trovi in Toscana, e che abbia a combattere contro un nemico il quale sia accampato nella valle del Po.

A questo riguardo mi gioverà citare alcune parole che si leggono nell'opera intitolata: *Studi topografici e strategici sull'Italia* dei fratelli generali Mezzacapo, laddove si parla della difesa dell'Italia centrale rispetto all'Italia del nord.

Così sta scritto in quell'opera:

« La linea di difesa dell'Appennino, appoggia la sinistra alla riviera di levante ed al mar ligure, e la destra alla posizione della Cattolica sull'Adriatico, si sviluppa obliquamente da maestro a scirocco; dimodochè l'Ap-

pennino toscano forma alla sinistra un saliente d'onde il difensore può operare sul fianco dell'avversario qualunque volta questo attacchi la destra verso la Cattolica. »

L'apprezzamento espresso in un discorso pronunziato recentemente da un illustre generale nell'altro ramo del Parlamento intorno alla giacitura dell'Appennino e alla sua importanza come difesa naturale di val d'Arno, in qualche modo coincide col giudizio espresso nell'opera da me citata; ma finisce con queste solenni parole: « a nostro talento e secondo le circostanze noi potremo ritirarci dietro il Po ed oltre Appennino ed attendervi giorni migliori; oppure, se ci conviene, se siamo in misura di combattere, potremo discendere e tentare lo sorte delle armi nella valle del Po. »

Ora, o signori, se noi dovremo operare questi movimenti sul fianco dell'avversario, come faremo senza lo aiuto delle ferrovie?

Il nostro vantaggio di poter prendere una iniziativa sul fianco dell'inimico sarà scemato grandemente se non avremo nelle mani i mezzi per eseguire colla massima rapidità questi movimenti, e con quella rapidità la quale può raggiungere anche l'intento di simulare intieramente i movimenti che si fanno avanti agli occhi di nemico.

Ora Firenze va a costituire inevitabilmente il più importante punto obiettivo pel nostro nemico, epperò noi dobbiamo pensare che quando fossimo costretti a ritirarci al di là dell'Appennino, l'unico modo di difesa della valle dell'Arno starà nel potere quando che sia riprendere noi stessi l'offensiva.

Ora come potremo noi meglio riprendere l'offensiva che possedendo varie ferrovie le quali servano di comunicazione tra la valle dell'Arno e quella del Po? Se noi, oltre alla ferrovia della Porretta avremo anche la ferrovia dalla Spezia a Parma, e l'altra di cui si parlò in questa Camera, e di cui anche la nostra Commissione riconobbe l'importanza, quella cioè da Firenze alle Romagne, se noi saremo padroni di queste tre rapidissime comunicazioni (congiunte come sono fra loro da una doppia ferrovia interna) mediante le quali dalla valle dell'Arno si potrebbe sboccare in quella del Po, quando noi fossimo costretti a costituire dell'Appennino la nostra linea di difesa, allora noi saremmo padroni di riprendere l'offensiva passando l'Appennino sia a levante, che a ponente. Il nostro avversario che si trovasse nella valle del Po, evidentemente sarebbe costretto a rimanere diviso, imperocchè sarebbe sempre minacciato da una nostra ripresa di offensiva senza poter sapere prima quale delle linee noi saremo per prendere.

Vi sono, è vero, molte strade rotabili tra la valle del Po e la valle dell'Arno; ma ognuno mi ammetterà che, quando noi avessimo ad eseguire i nostri movimenti mediante strade rotabili, evidentemente non potremmo ottenere quella rapidità la quale può sola essere valevole a simulare, a nascondere interamente i movimenti al nemico e ad ottenere lo scopo precipuo che si può prefiggere col sistema moderno di fare la guerra, quello,

cioè, di concentrare rapidamente le proprie forze in un punto determinato della linea del nemico, senza che questo abbia il tempo di radunare sul punto stesso tutte le sue forze: vale a dire il sistema di radunare la massa delle forze sopra un determinato punto prima che il nemico abbia il tempo di radunare sul punto stesso un'eguale massa di forze. Il vantaggio che noi possiamo procurarci colla molteplicità delle ferrovie, che devono costituire come tante linee parallele di operazione, consiste principalmente in ciò che, mentre noi opereremo i movimenti colla rapidità di quaranta chilometri all'ora, il nemico dovrà compierli facendo marciare i soldati a piedi, giacchè noi prima di cedere il terreno avremo certo rese inservibili le ferrovie abbandonate.

Questo vantaggio io credo di tale natura e di tale valore da valere da solo ad assicurarci sempre la vittoria, per cui ove fossimo costretti a ritirarci nella valle dell'Arno, ivi ci troveremmo, per così dire, più forti di prima.

Voi mi concederete che finchè, possediamo la sola linea della Porretta, il nemico, sapendo che per eseguire movimenti di sorpresa non potremo valerci che di tale ferrovia, egli non avrà che a concentrare la sua attenzione verso quel varco dell'Appennino; giacchè prima che noi possiamo passare alcuno degli altri valichi segnati da vie rotabili, egli avrà sempre il tempo di fare quelle diversioni che meglio gli potranno convenire per contrapporre le sue alle nostre forze. Mentre invece quando noi avessimo nell'Appennino tre ferrovie, le quali lo tenessero sotto una continua minaccia di sorpresa in tre punti così distinti e così disgiunti, quali sarebbero i punti di congiunzione delle designate ferrovie colla valle del Po, naturalmente egli si troverebbe in condizioni tali che non gli consentirebbero di avventurarsi giammai a penetrare nell'Appennino per un valico di strade rotabili, giacchè correbbe il pericolo di veder tosto compromesse le sue comunicazioni e di vedere guastata la sua fronte di operazione. Come mai il nostro avversario potrebbe avventurarsi a penetrare colla sua gente che marcia a piedi dentro l'Appennino quando sussista il pericolo che noi per mezzo di una strada ferrata, abbiamo a prenderlo alle spalle? E giova, come dissi, il penetrarsi che ove fossimo costretti a prendere la difensiva trincerandoci dietro l'Appennino, l'unico modo di difendersi sarebbe sempre quello di riprenderne l'offensiva, di riprendere, cioè, l'iniziativa del movimento. Poichè, come dice Jomini, chi riprende abilmente questa iniziativa sa innanzi ciò che egli fa e ciò che egli vuole; egli arriva colle sue masse sul punto che gli conviene colpire. Quello che attende è prevenuto dovunque, è attaccato successivamente sulle sue frazioni, e non sa dove il suo avversario vuol portare i suoi sforzi, nè i mezzi che egli deve opporgli. Ma senza l'aiuto di molte ferrovie che ci consentano la scelta del punto decisivo, l'iniziativa del movimento non potrà essere da noi operata con vantaggio. Dob-

biamo prepararci i mezzi per potere improvvisamente piombare sull'inimico come avvoltoio sulla sua preda. Per queste ragioni noi dobbiamo attribuire alla ferrovia della Spezia, come altresì alla ferrovia da Firenze alle Romagne, un'importanza tutta speciale, e quindi riconoscerne eziandio l'assoluta urgenza.

Quanto alla prima io credo che il Governo avrebbe dovuto provvedere assai prima, e forse allora avrebbe evitato che sorgessero, come ora sorsero, altre linee concorrenti, delle quali però io credo non doversi tener alcun conto perchè non soddisfano ugualmente alle esigenze della guerra come quella per le valli della Magra e del Taro.

Come Napoleone primo ebbe cura di costruire le strade del Cenisio e del Sempione, come l'Austria le sue strade che dal Tirolo vengono in Lombardia, e come quest'ultima va ora silenziosamente moltiplicando le sue ferrovie attraverso le Alpi per assicurarsi diversi sbocchi in Italia, i quali sotto la maschera di interessi mercantili nascondono di certo supreme esigenze politiche, noi dobbiamo rapidamente moltiplicare le nostre ferrovie attraverso all'Appennino.

Come dissi, io credo che per la ferrovia della Spezia si debba adottare la linea Parma-Borgotaro-Pontremoli-Spezia, come quella che corrisponde allo scopo principale cui è destinata tal linea, e cioè allo scopo strategico.

Nella scelta del tracciato di questa linea considerata come comunicazione indiretta fra la Toscana e la valle del Po, il criterio più essenziale da osservarsi si è a mio giudizio che tale tracciato sia il più possibile normale alla direzione dell'Appennino: qualunque deviazione sarebbe tutta a danno dello scopo cui la linea stessa deve servire.

E però, se male non mi appongo, perchè questo risponda a tutte le esigenze strategiche importa che riunisca in sé queste tre condizioni: che non si avvicini al mare, che sia la più breve possibile, e che abbia una direzione normale all'Appennino. Qualunque tracciato non corrisponda o si avvicini a queste condizioni in grado minore è a rifiutarsi.

Il non accogliere poi fin d'ora la linea che noi proponiamo, linea che ebbe il suffragio d'uomini tecnici autorevolissimi, fra i quali mi basterà l'aver nominato il Paleocapa, mentre creerebbe un pericolo per la nazione, varrebbe ad agevolare la creazione di nuovi progetti di linee concorrenti, i quali costituirebbero a loro volta nuove cause di indugi e di ritardi, senza avere certo alcuna probabilità di riuscita, giacchè quanto maggiori studi si faranno, tanto più chiara ed evidente apparirà la convenienza di preferire la linea per Pontremoli.

Io credo siasi anco di troppo tardato a decretare questa ferrovia e che sia ormai tempo che si prenda una risoluzione.

Non dico nulla quanto alla linea da Firenze alle Romagne, perchè qui non sarebbe il luogo; però mi giova di fare osservare che una buona parte delle considera-

zioni le quali valgono a dare importanza alla linea da Spezia a Parma, valgono pure, sotto l'aspetto strategico, anche per la linea da Firenze alle Romagne; ciò che importa a noi si è di moltiplicare le comunicazioni tra la valle dell'Arno e la valle del Po.

Io non esposi queste mie considerazioni perchè creda che la guerra possa tardare cotanto da lasciarci costruire queste linee; io la spero più vicina. Tuttavia, siccome io so che non dobbiamo fermar l'occhio della mente solo laddove si ferma quello della speranza, siccome io so che la riflessione e la preveggenza devono andare più in là del sentimento; così mi parve opportuno dimostrarvi la necessità di decretare fin d'ora la costruzione delle linee da Terni a Ceprano e da Parma alla Spezia, e di far sentire pure quanto importi affrettare la costruzione d'una ferrovia da Firenze alle Romagne.

Io non dissi tutto ciò per persuadere il Ministero dell'urgenza di questa linea, perchè debbo crederlo di ciò abbastanza penetrato; ma lo dissi per convincerne la Camera, dalla quale invoco che, tenendo conto di queste mie considerazioni, voglia approvare fin da questo momento la costruzione delle ferrovie da me accennate per fare così un passo più in là di quanto il Ministero ha ardito richiederli.

Io ben so che la mia parola, nelle materie da me svolte, non ha l'autorità che potrebbe avere la parola di un generale. La mia è la voce del soldato cittadino che ha meditato sui destini della patria e sull'urgenza di provvedere alle vie necessarie per la sua difesa.

Se non che la mia debole voce è questa volta confortata da giudizi autorevolissimi; che se per avventura non dissi cose interamente nuove, non sarà inutile che io abbia ricordati i giudizi di persone competenti, e che io abbia cercato di far penetrare nell'animo dei miei colleghi un profondo convincimento ispiratomi dall'amore del mio paese e avvalorato da un attento e, per quanto era a me possibile, accurato esame della questione.

Se per tanto questi argomenti, a cui io attribuisco molto valore, ponno esercitare un peso sul bilancia delle vostre deliberazioni, non potrete a meno di approvare l'emendamento da me proposto, il quale tende ad affrettare nel miglior modo possibile la costruzione di due ferrovie d'eminente importanza strategica, quali sono quelle da Parma alla Spezia, e da Terni a Ceprano.

PRESIDENTE. L'onorevole Castagnola ha facoltà di parlare.

CASTAGNOLA. Sarò brevissimo sviluppando l'emendamento che venne proposto da alcuni onorevoli colleghi e da me, emendamento il quale sarebbe in parte la controproposta a quello testè sviluppato dall'onorevole mio amico Cadolini.

PRESIDENTE. Permetta, darò lettura di quest'emendamento onde se ne possa meglio intendere la portata.

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'eser-

cizio della linea Spezia-Parma per Varese ligure con diramazione da questo punto per Chiavari. »

GIULIANI. Chiedo di parlare.

CASTAGNOLA. Tanto io, quanto gli onorevoli colleghi i quali sottoscrissero quest'emendamento, aderiamo pienamente alle intenzioni del Governo e della Camera di non decidere per ora quale sia il tracciato della linea Parma-Spezia, e di lasciare che si compiano gli studi entro il termine più breve possibile, se si vuole anche quello di sei mesi, ma che si lasci campo alle altre città, alle altre località, le quali credono di poter proporre un tracciato diverso, migliore, più proficuo allo Stato di quello per Pontremoli, e di poter fare gli studi necessari.

La Camera deve tener calcolo degl'inconvenienti che possono derivare dal deliberare le linee ferroviarie senza che prima ne siano perfezionati gli studi. Disgraziatamente questa discussione nella quale si tratta di così gravi sacrifici pecuniari dovrebbe provarlo abbastanza. Se si dovesse scrivere una sentenza, un'epigrafe che tutta compendiasse questa spiegazione, dovrebbe essere questa: Non si concedono d'ora innanzi linee ferroviarie se prima gli studi non ne sono fatti.

GIULIANI. Per quella da Parma a Pontremoli gli studi ci sono.

CASTAGNOLA. Ci saranno degli studi, ma non furono comunicati, almeno in via ufficiale, alla Commissione, la quale non gli ha punto considerati. Nemmeno appare che questi studi sieno stati esaminati dal Governo.

Ciò ritenuto voi dovete occuparvi anche di altre istanze che vi vengono da corpi ragguardevoli, quali sarebbero per esempio le istanze della Camera di commercio, della Deputazione provinciale e della Giunta comunale di Genova. Esse vi dicono che invece di far passare la linea per Pontremoli converrebbe unire Spezia e Parma passando per Varese ligure, perchè in tal modo facendo una diramazione per Chiavari, prolungando quindi la linea di Parma e andando direttamente a Montova si viene a stabilire la linea più breve che univa la strada del Brennero al porto di Genova.

Mi pare che questi due punti estremi della linea sieno così importanti che meritino la pena di lasciar libero qualche spazio di tempo, breve se volete, per compiere gli studi.

Si tratta invero di unire il principale porto italiano, un grand'emporio commerciale, al primo varco ferrato alpino che si schiuda; giacchè ritenete, o signori, che mentre da noi si chiaccherà sempre di Lucomagno, di Gottardo e Spluga, fra un biennio l'Austria avrà aperta al commercio l'arteria del Brennero.

Io osservo poi anche a questo riguardo che non veggo proprio in questo momento la grande urgenza di risolvere subito questa questione di tracciato. Egli è fuori di dubbio che Parma e Spezia debbono essere unite ferroviariamente ed anche presto; la questione è di vedere se si debba passare più a levante o più a ponente. Se l'arsenale della Spezia fosse già terminato, io lo vedessi già munito di bastioni ed irto di cannoni, se

vedessi già sorgere sui cantieri le navi, allora capirei la necessità di fare immediatamente questa congiunzione.

Ma allo stato presente di quell'arsenale, il quale non è che in via di costruzione, io credo che si possa benissimo dire: aspettiamo a decidere pochi mesi quando si saranno compiuti gli studi ed esplorati i diversi passaggi.

Questa non mi pare una proposta inopportuna, nè frustratoria.

D'altronde io prego anche la Camera di osservare, che chi dovrà far quella strada sarà la Società delle romane, la quale si trova in uno stato finanziario non troppo florido (la discussione lo ha dimostrato) ed alla quale noi imponiamo un onere molto grave, che è quello di dover pagare coi propri fondi la costruzione della ferrovia ligure.

Ma, come si può obbligare questa Società, la quale ha anche bisogno di rifare il suo credito, di mettere mano a due linee così importanti, a due linee così costose, come quella da Parma alla Spezia, e l'altra da Terni, Rieti ed Avezzano? Si vede che è impossibile il volerla obbligare immediatamente.

Quindi io crederei che convenga accettare la proposta del Governo e della Commissione: sospendere ogni deliberazione, accordare un tempo per gli studi. Ma nel caso in cui assolutamente si dovesse decidere la questione dell'immediata concessione, in prego la Camera di esaminare se non convenga piuttosto accettare il tracciato che io ho l'onore di difendere.

Io convengo nelle considerazioni strategiche dell'onorevole Cadolini, e non nego l'importanza del congiungere la Spezia a Parma; ma dico che questi due punti non cadono menomamente in questione anche col nostro emendamento.

Ma giacchè si parla tanto di strategia, giacchè non v'ha linea che non la si voglia propugnare sotto il lato militare, permettetemi che io osservi che anche la linea della quale ora parliamo, ha un lato strategico, perchè si andrebbe da Chiavari fino a Varese ligure e da Varese ligure alla Spezia per una seconda linea mediterranea ed interna. In caso di guerra marittima, allorchè fosse interrotta la linea litoranea, il nostro esercito avrebbe sempre un sicuro passaggio per quella mediterranea, la quale mutata, potrebbe per la valle di Fontanabuona venir prolungata da Chiavari a Genova; avrebbe così un passaggio coperto da Genova alla Spezia per questo lato del nostro quadrilatero.

Questo adunque è anche un vantaggio sulle altre.

Io prego perciò la Camera di attenersi alla proposta che parmi la più savia, quella della Commissione e del Ministero.

Nel caso invece, in cui si volesse decidere immediatamente la questione, io prego la Camera a respingere l'emendamento proposto dall'onorevole Cadolini e suoi colleghi e di accettare invece quello da me patrocinato.

PRESIDENTE. La parola ora spetta all'onorevole Giuliani, poi all'onorevole Cadolini.

TORNATA DELL'11 APRILE

GIULIANI. Parlerò dopo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha la parola.

CADOLINI. L'onorevole Castagnola ha detto non sembrargli punto urgente la costruzione della linea della Spezia.

Ma egli ha mostrato così di non tener conto di un gravissimo argomento, che è il più valevole di tutti, per dimostrare l'urgenza assoluta di questa ferrovia, argomento che per caso dimenticai di esporre nel mio discorso.

Se accadesse, come con ogni probabilità può accadere da un giorno all'altro, che la linea della Porretta si rendesse inservibile? Che cosa si farebbe in tal caso? Ricordatevi, o signori, che questa è la sola comunicazione che esiste fra la Toscana, fra la capitale d'Italia e la valle del Po, fra la capitale e il versante adriatico dell'Appennino. Pensate che la linea della Porretta cammina per un lungo tratto entro l'alveo del fiume Reno, e che questo fiume, il quale è molto capriccioso e bizzarro, potrà, come già fece altre volte, rompere quella ferrovia, e troncare così ogni rapida comunicazione fra la valle dell'Arno e la valle del Po. Ed ove, in un momento di guerra, dovessimo trincerarci nella valle dell'Arno, che cosa faremmo se si rompesse la ferrovia della Porretta?

Io non so comprendere come l'onorevole Castagnola venga a sostenere che questa ferrovia non è urgente. Quanto a me vorrei che non si aspettasse un giorno a decretarla e costruirla.

L'onorevole Castagnola diceva: ma voi dovete tener conto dei voti dei diversi corpi morali come dei Consigli comunali, dei Consigli provinciali, delle Camere di commercio, che fecero rimostranze sul tracciato di questa linea; e parlava in particolare della Camera di commercio di Genova.

Ma, signori, qui non si tratta di fare una ferrovia per Genova. Intendiamoci bene; qui si tratta di fare una ferrovia d'interesse eminentemente nazionale. Dirò anzi che questa ferrovia non è fatta nemmeno per la Spezia, considerata individualmente, ma è fatta per la Spezia, considerata come porto d'importanza nazionale, in quanto è legato alle esigenze della difesa dello Stato.

L'onorevole Castagnola ha voluto parlare dell'importanza che può avere strategicamente la linea che da Chiavari, percorrendo la parte interna sino a Varese, raggiungerebbe Parma senza toccare il litorale.

Ma questo tronco di linea non ha sotto tale riguardo nessun pregio, perchè non va sino a Genova. Se egli avesse parlato d'una linea che partendo da Genova andesse a raggiungere quella di Spezia-Parma, conservandosi sempre lontana dal litorale, io potrei riconoscere l'importanza strategica; ma quando, come egli non mi può negare, la linea da Genova a Chiavari è destinata a restare scoperta verso la marina, cosa importa che più tardi questa linea s'interni nel continente? Vedete dunque che quest'osservazione non ha nessun valore.

Ma poi l'onorevole Castagnola non ha risposto alle molte considerazioni da me fatte, nè ha mostrato come la linea per Chiavari corrisponda alle condizioni alle quali, come credo aver provato, è indispensabile attenersi nel costruire questa strada, rispetto alle esigenze strategiche.

Io non so se sia giunto a stabilire con sufficiente profondità di dottrina questi principii; pure io li ho ben precisati ed egli non si curò confutarli. Io ho detto, perchè risponda agli interessi strategici, questa linea deve rispondere a tre condizioni: deve essere al coperto, cioè allontanarsi il più che è possibile dal mare; deve essere la più breve possibile; deve dirigersi secondo una linea normale alla direzione dell'Appennino. Queste sono le condizioni da me poste. Ora l'onorevole Castagnola mi dimostri un poco che la sua linea risponda a queste condizioni; oppure mi dimostri che queste tre condizioni non siano da osservarsi. Ma egli non ha detto niente su ciò; ha detto che bisogna tener conto degli interessi locali. Ecco tutto.

Io comprendo bene che nella qualità di deputato di Chiavari egli abbia qualche ragione di sostenere la sua proposta, ma per me che sono deputato di tutt'altra provincia e che nella presente questione, come nelle altre che trattai in questa discussione, non sono mosso che dall'interesse nazionale del quale meramente mi preoccupo, non posso ammettere indugi e mi sento anzi vivamente commosso quando penso che il Governo si è così leggermente preoccupato di questa questione e si è limitato a impegnarsi a presentare un progetto di legge per tale concessione entro due anni.

Io credo pertanto che le considerazioni dell'onorevole Castagnola non hanno nessun valore e nessun fondamento, che le sue parole non distruggono nessuna delle argomentazioni da me fatte, che la linea da Spezia a Parma è di interesse nazionale, non di interesse di Genova nè di altre città. Che questa linea si deve decretare fin da oggi senza tener conto dei reclami di alcun comune o altro corpo morale i cui interessi non hanno valore di fronte a quelli della nazione.

Quando si tratterà di far nuove linee per dare maggiore sviluppo al commercio di Genova, io sono certo che tutti ci uniremo alle proposte che saranno fatte, ma questo non è il caso; quando si tratta di fare una linea che ha uno scopo nazionale è sempre un errore il volerne contorcere l'andamento per farla servire ad altri scopi diversi da quello cardinale cui è destinata. In questi casi quasi sempre avviene che non si ottiene convenientemente nè l'uno scopo nè l'altro. Non ho, a questo riguardo, che a ricordarvi l'esempio della ferrovia destinata a congiungere Milano con Venezia, la quale per considerazioni consimili a quelle del mio contraddittore, per servire cioè a tanti padroni in una volta, non si volle tracciarla direttamente da Milano a Brescia, ma si fece deviare a Treviglio onde raggiungere la città di Bergamo, per poi ricondurla a riprendere la vera sua direzione a Coccaglio, e si produsse così una mostruosità a cui si sente sempre la necessità di riparare.

Infatti voi avrete sentito le cento volte a proclamare in questo recinto la necessità del tronco da Treviglio a Coccaglio. Che cosa è dunque questa linea da Treviglio a Coccaglio?

Non è che la correzione di un antico errore, di un errore commesso per volere che una linea servisse a tanti scopi sostanzialmente diversi.

Una linea, quando ha uno scopo importante e d'interesse nazionale, si deve costruire senza aver riguardo che in piccolissima parte agli interessi secondari, e siccome l'importanza della linea dalla Spezia a Parma si lega colle esigenze della difesa dello Stato, importa che fin da questo momento sia decretata, attenendosi al tracciato per Pontremoli e Borgotaro che ebbe di già in suo favore il giudizio delle persone più autorevoli che lo studiarono.

A questo modo almeno noi potremo essere sicuri che una ferrovia cotanto urgente sarà eseguita il più presto possibile.

Voci. Ai voti! ai voti!

GIULIANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La Camera chiede di andare ai voti.

Essendo domandata la chiusura, interrogo se è appoggiata.

GIULIANI. Chieggo la facoltà di fare una domanda al ministro.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura debbo porla ai voti.

GIULIANI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Parli contro la chiusura.

GIULIANI. Io comprendo quanto altri mai che il tempo della Camera è prezioso, e comprendo che una discussione così prolungata deve aver stancata la Camera. Però l'emendamento che ora forma il soggetto nostro è abbastanza grave perchè la Camera non possa negargli qualche minuto di più: non chiedo un'ora, e neppur mezza, ma all'oggetto di abbreviare la discussione io mi permetto di dirigere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Deve parlare contro la chiusura; quando la Camera non creda di chiudere la discussione avrà la parola per indirizzare la sua domanda al ministro.

GIULIANI. Allora pregherei la Camera a non voler chiudere la discussione fino a che il ministro, invitato a rispondere ad una semplice domanda, abbia, come credo, gettato un poco più di luce sulla questione.

PRESIDENTE. Vuol dire che se la Camera non chiuderà la discussione, potrà svolgere questa domanda.

GIULIANI. La mia domanda sarebbe...

PRESIDENTE. Perdoni, io sto al regolamento, quando la Camera non chiuda la discussione allora parlerà.

SINEO. Domando la parola per un richiamo al regolamento.

È impossibile che la Camera voglia permettere che si interpreti in quel modo il regolamento, nella parte in cui prescrive che sia concessa la parola contro la chiusura.

Non bisogna che il diritto di parlare contro la chiusura sia illusorio.

Quegli che parla contro la chiusura ha diritto, anzi dovere, d'indicare chiaramente alla Camera quale sia il motivo per cui egli vuole che si continui la discussione.

Ora, quando l'onorevole Giuliani domanda che non si proceda alla chiusura, poichè vuol prima fare un'interrogazione al Ministero, egli ha diritto e dovere di esporre quale sia quell'interrogazione. Diversamente la Camera non avrà modo di giudicare se sia da pronunciarsi o no la chiusura. Chieggo conseguentemente che, in virtù del regolamento, sia mantenuta la parola all'onorevole Giuliani per parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Dica brevemente il signor Giuliani qual è la domanda che intende di fare al ministro.

GIULIANI. Io domando al ministro dei lavori pubblici se nella concessione della via ferrata dalla Spezia a Parma, oppure nel progetto di legge che sarà per presentare relativamente a questa strada esso intenda attenersi strettamente alla convenzione stabilita colla Società romana per la fusione con la Società toscana.

Quando il signor ministro abbia dato una risposta a questa domanda credo che la Camera potrà meglio formarsi un giusto criterio sopra il voto che è chiamata a dare.

PRESIDENTE. Ora interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione.

CADOLINI. No, si lasci parlare il ministro.

PRESIDENTE. Prima domanderò alla Camera se intenda chiudere la discussione, quando la chiusura non sia approvata, allora il ministro parlerà; così vuole il regolamento.

Voci. Su che cosa si domanda la chiusura?

PRESIDENTE. Sulla proposta del deputato Cadolini, Metto adunque ai voti la chiusura della discussione sulla proposta Cadolini.

(Le discussione non è chiusa.)

Il signor ministro ha facoltà di parlare per dare le spiegazioni chieste dall'onorevole Giuliani.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Salvo il diritto di cedere la ferrovia Parma-Spezia ad un'altra Compagnia, piuttosto che alle Romane, il Governo intende attenersi alle stipulazioni generali del contratto di fusione.

BONGHI. Domando la divisione.

Voci. La divisione di che?

BONGHI. Domando la divisione della votazione relativamente alle ferrovie Spezia-Parma e Terni-Avezzano.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Ho parlato unicamente della linea Spezia-Parma, perchè il Governo ha l'intenzione di presentare più prontamente per questa linea un progetto che non per l'altra da Terni ad Avezzano, nella quale vi ha il tratto da Terni a Rieti che dovrà essere aperto contemporaneamente all'apertura della linea da Popoli a Rieti, ma non prima; e ciò per lo stesso principio che ho sviluppato ieri, essere,

TORNATA DELL'11 APRILE

cioè inutile eseguire dei tronchi che, isolati, non avrebbero importanza e che l'acquistano soltanto quando si raunodano con altri tronchi.

GIULIANI. Dappoichè il signor ministro ha detto di attenersi alla convenzione stipulata colle Romane relativamente alla direzione a darsi alla linea Spezia-Parma, rinuncio a fare altre osservazioni.

PRESIDENTE. Si tratta ora di deliberare sulla proposta del deputato Cadolini.

Il deputato Scrugli ha chiesto la divisione.

Quindi si comincerà a porre ai voti queste parole:

« Il Governo è autorizzato a concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee Parma-Borgotaro-Pontremoli-Spezia. »

Dopo si voterà sulle parole:

« Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano. »

Comincerò dal mettere ai voti questa prima parte.

Domando s'è appoggiata.

(È appoggiata.)

BONGHI. Credo che s'intenda bene che la seconda parte dell'articolo « nei limiti delle garanzie stabilite dall'articolo 22, » ecc., sia unita alla parte che si legge dell'articolo, e non è se non l'indicazione di una linea che resta di fuori!

PRESIDENTE. Sicuramente.

BONGHI. Allora va bene, perchè non conclude nulla.

PRESIDENTE. Essendo dunque chiesta la divisione delle due linee, cioè Parma-Borgotaro-Pontremoli-Spezia, e poi Terni-Avezzano-Ceprano, darò anzitutto lettura dell'inciso che contiene la prima:

« Il Governo è autorizzato a concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee Parma-Borgotaro-Pontremoli-Spezia. »

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Ma il Ministero non accetta.

PRESIDENTE. Questo si sa. (Risa)

SCRUGLI. Rinunzio alla divisione. (Ah!)

DEPRETIS. La domando io, cioè che le due linee siano votate separatamente.

PRESIDENTE. Essendo stato appoggiato l'inciso in cui sta la linea Parma, Borgotaro, Pontremoli e Spezia, ora interrogo se è approvato.

(Dopo prova e controprova, è rigettato)

Ora viene la seconda parte.

Si vuole anche la divisione tra l'alinea ed il secondo comma?

Molte voci. No! no!

PRESIDENTE. Darò dunque lettura di questa seconda parte:

« ... e Terni-Rieti-Avezzano-Ceprano, nei limiti di garanzia stabiliti dall'articolo 22 della convenzione 22 giugno 1864 per la costituzione della nuova *Compagnia delle ferrovie romane* approvata colla presente legge.

« Qualora entro sei mesi non abbia trovato concorrenti alle concessione delle suddette linee, il Governo dovrà per decreto regio ordinarne la costruzione alla

Compagnia delle ferrovie romane, a termini dell'articolo 3 della convenzione ora menzionata. »

(È appoggiata.)

BODDI. Questa diventa una sola linea.

PRESIDENTE. Questo abbraccia tutto ciò che vien dopo il primo inciso.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti questa parte.

(Non è approvata.)

Ora verrebbe l'emendamento dei deputati Ricci, Castagnola...

CASTAGNOLA. Lo ritiriamo, purchè lo scopo è raggiunto.

PRESIDENTE. L'onorevole Torrigiani persiste nel suo emendamento?

TORRIGIANI. L'emendamento che io ho avuto l'onore di proporre è affatto diverso da quello dell'onorevole Cadolini.

PRESIDENTE. Nè io dico il contrario. (Si ride)

L'emendamento dell'onorevole Torrigiani è così concepito:

« I sottoscritti propongono di ridurre a sei mesi il tempo determinato onde presentare il progetto di legge per la costruzione della strada ferrata fra la Spezia e Parma. »

Il deputato Torrigiani ha la parola per isvolgere la sua proposta.

TORRIGIANI. Domando anzitutto al signor ministro se l'accetta.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Io accetterei di presentare il progetto di legge nella prossima Sessione: quindi cambierei le parole *sei mesi* in queste: *nella prossima Sessione.*

Voci. Sì! sì! l'accetti!

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Non è ben sicuro che entro sei mesi si possa fare.

TORRIGIANI. Mi perdoni, signor ministro; allora sarei sicuro che entro sei mesi, aprendosi la Sessione della Camera, egli presenterà il progetto di legge?

CORRENTI, relatore. Io ripiglio l'emendamento della Commissione. Noi abbiamo la prova che una Sessione può durare molto tempo.

La Commissione ripiglia dunque il suo emendamento, a meno che si dica: *nei primi sei mesi della Sessione.*

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Sì, va bene.

TORRIGIANI. Con questa modificazione accetto la proposta della Commissione.

LEOPARDI. Io desidererei che in questo termine fosse anche compresa la linea da Termini a Ceprano.

TORRIGIANI. Ma questo è un altro emendamento. (Rumori)

PRESIDENTE. Perdonino, l'articolo 11 del disegno di legge dice così:

« Il Governo, entro due anni dalla promulgazione della presente legge, presenterà i progetti di legge per la costruzione della strada ferrata da Terni ad Avezzano per Rieti, dell'altra da Avezzano a Ceprano, e di quella da Parma a Spezia. »

L'onorevole Torrigiani vorrebbe che si dicesse *entro sei mesi*.

TORRIGIANI. « Nei primi sei mesi. »

PRESIDENTE. Va bene.

Ora l'onorevole Leopardi chiede se questo termine, il quale riguarderebbe la linea da Spezia a Parma, sia anche applicabile alle altre linee che sono contemplate dall'articolo 11.

È questo il suo pensiero?

LEOPARDI. Precisamente.

PRESIDENTE. L'articolo 11 contempla, come sa la Camera, tre linee: da Terni ad Avezzano per Rieti, da Avezzano a Ceprano, da Parma a Spezia, ed applica a tutte per la presentazione delle leggi ivi indicata il medesimo termine, cioè due anni.

L'onorevole Torrigiani per la linea Spezia-Parma propone il termine di sei mesi.

L'onorevole Leopardi domanda se il Ministero e la Commissione consentono ad applicare questo termine anche alla linea Terni-Ceprano.

SELLA, ministro per le finanze. Io prego la Camera di osservare che ci vuol pure del tempo a preparare tutte queste leggi; le concessioni non si fanno in un momento, ce lo dimostra l'esperienza.

Io capisco che il Governo possa vedere certe ragioni d'urgenza per queste linee, in guisa che per motivi strategici o di altra natura, si debba stabilire un ordine di precedenza per le medesime; giacchè in sostanza sono tre le linee a cui si riferisce l'articolo.

Il miglior partito sarebbe ancora, secondo me, il ritorno al temperamento proposto dal mio collega, e dire che entro la prossima Sessione presenterà i progetti di legge relativi a queste diverse linee. Non possiamo ora decidere e dichiarare se prima si potrà presentare il progetto Parma-Spezia, o Terni-Avezzano, oppure Avezzano-Ceprano. Se vogliono far pressione sul Ministero è un altro conto (*No! no!*); ma quando il Ministero s' impegna entro la prossima Sessione a presentare i relativi progetti, io credo sia tutto quello che ragionevolmente gli si possa domandare.

CORRENTI, relatore. Pareva che l'onorevole ministro avesse accettato.

SELLA, ministro per le finanze. Sì, quanto alla linea Parma-Spezia, ma non per le altre.

(*Rumori e vociferazioni in senso diverso.*)

CADOLINI. Domando la parola.

TORRIGIANI. Domando la parola.

FINZI. Domando la divisione.

PRESIDENTE. Procediamo con ordine.

La parola spetta al deputato Bonghi.

BONGHI. M'oppongo a qualunque proposta, la quale scinda le tre linee Spezia-Parma, Terni-Avezzano ed Avezzano-Ceprano. Esse sono state presentate nella legge con condizioni conformi; sono concepite insieme come quelle che hanno una uguale necessità, e come tali rispetto ad esse si pigliano gli stessi impegni nella legge proposti dal Ministero e dalla Commissione. (*No! no!*) Intendo bene che tutti coloro a cui sembra

più necessaria la linea Spezia-Parma dicano altrimenti, ma nella legge si presentano così.

Ora io dico: se voi prescrivete un termine più breve per la presentazione della legge che deve concedere definitivamente una di queste due linee, e più lungo per le altre, voi sciogliete quel nesso d'interessi, quella sintesi di concetto che si presentava, con una forza complessiva, oggi, e che avrebbe chiesto con comune diritto un'eguale soddisfazione.

Ora io metto da parte le considerazioni strategiche che possono essere così applicate alla linea Spezia-Parma per la difesa dell'alta Italia, come alla linea Terni-Avezzano per la difesa dell'Italia meridionale; io metto da parte queste considerazioni, io vi propongo anzi una considerazione meramente morale.

Una di queste tre linee, quella da Avezzano a Ceprano era una linea concessa già da tre anni: voi l'avete resa oggi eventuale; non vi basta; volete ancora aggiungerle un altro danno, scindendola da quel nesso, e lasciandola sola a dibattersi, e dichiarandola di meno delle altre.

Io credo che e per ogni ragione di equità, e per la dignità stessa delle nostre deliberazioni, io credo che debba essere lasciata la legge nella maniera con cui è stata concepita, o quando si voglia, raccorciare il termine della presentazione della legge per tutte del pari.

PRESIDENTE. Si tratta di semplificare la cosa. L'onorevole Finzi molto opportunamente ha chiesto si proceda per divisione.

Vi è un punto nel quale tutte le parti sono concordi, vale a dire che la presentazione del progetto di legge per la linea Parma-Spezia sia fatta nei primi mesi della prossima Sessione.

Quindi per semplificare mettiamo ai voti questa prima parte nella quale sono tutti d'accordo; votata questa si delibererà pel tempo delle altre due linee. (*Segni di assenso.*)

TORRIGIANI. Il signor presidente ha messa perfettamente la questione.

LEOPARDI. Io mi permetto di far osservare alla Camera che questa divisione qui nel suo seno è una divisione al di fuori.

MINGHETTI. Quello che ha detto l'onorevole Bonghi ha qualche cosa di vero, ma non è al tutto esatto, perchè non si può dire che queste linee formino un tutto indivisibile.

Si può concepire che da Parma a Spezia si possa fare più presto la ferrovia e indipendentemente da quella di Terni-Rieti-Avezzano o viceversa.

La maggiore o minore urgenza dipenderà da ragioni strategiche ed economiche che il Governo apprezzerà. Ma fin d'ora prefinirlo, e scindere il concetto che in questo articolo è riunito mi parrebbe poco opportuno. Per conciliare adunque i sentimenti dei vari oratori parmi che si potrebbe dire che dentro l'anno venturo dovranno presentarsi questi progetti di legge.

TORRIGIANI. Prego la Camera di considerare che per quanto è stato proposto dall'onorevole relatore, per

TORNATA DELL'11 APRILE

quanto è stato accettato dal signor ministro, si è già stabilito, ed è la Camera chiamata a giudicare su questo che nei primi sei mesi della prossima Sessione debba presentarsi il progetto di legge della ferrovia dalla Spezia a Parma.

Io aggiungo in risposta all'onorevole Bonghi che tant'è vero che queste tre linee possono stare distinte l'una dall'altra, che all'articolo 3° della convenzione 30 giugno 1862 si leggono queste parole: « Allora quando il Governo si determini a far costruire una strada ferrata dalla Spezia a Parma ed un'altra da Terni ad Avezzano per Rieti, egli potrà per legge speciale farne la concessione anche separatamente per ciascheduna. »

Dunque vedete, o signori, che è già stata prevista la separazione di queste linee, e provvisto abbastanza perchè separatamente possa il Governo farne la concessione.

Io quindi faccio istanza perchè all'onorevole presidente piaccia di mettere ai voti come si è concertata la cosa, vale a dire che nei primi sei mesi della prossima Sessione sia presentato un progetto di legge per la strada da Spezia a Parma.

SELLA, ministro per le finanze. Io sorgo per combattere questa proposta, imperocchè vuole la Camera fare qui adesso la discussione per ciascuna di queste linee, per sapere se il progetto di legge relativo all'una debba essere presentato entro sei mesi, quello relativo alla seconda entro otto, e quello relativo alla terza entro dieci mesi? Ma, signori, in queste strettezze di tempo sono discussioni da farsi codeste? (*Mormorio a sinistra*)

Mi permettano un'opinione. Se non è rispettosa, la ritirerò, ma insomma dico quello che sento. Quando il Ministero dichiara che ha l'impegno di presentare presto alla Camera questi progetti di legge, quando dice che entro due anni, o se si vuole, anche secondo la proposta Minghetti, entro il 1866 li presenterà, parmi che la Camera possa lasciare il Governo giudice dell'ordine con cui si presenteranno queste proposte.

Voci. Ai voti! ai voti!

MINGHETTI. Io ho inteso di fare una proposta conciliativa, e benchè convenga coll'onorevole Torrigiani che queste strade non sono indivisibili, che l'una anzi può farsi prima dell'altra, nondimeno considerando che la mia proposta lascia al Governo il giudizio della minore o maggiore urgenza di esse, però dentro il limite che ho indicato, parmi che da tutte le parti possa venire accettata.

PRESIDENTE. Metto adunque ai voti la proposta Minghetti.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Io proporrei di fare così: di mettere ai voti la proposta dell'onorevole Minghetti, la quale abbraccia tutto; se la proposta sarà rigettata, allora si verrà al sistema di divisione proposto dall'onorevole Finzi.

TORRIGIANI. E la proposta di sei mesi?

PRESIDENTE. Se la Camera deliberasse di applicare un anno per tutte, allora la questione è finita; se no, si metterebbe allora ai voti il termine di sei mesi.

Voci. Sì! sì! Ai voti!

PRESIDENTE. Interrogo se la proposta Minghetti è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la metto ai voti.

(La Camera approva.)

Ora dunque non rimane altro che mettere ai voti l'articolo 11.

« Art. 11. Il Governo entro tutto l'anno 1866 presenterà i progetti di legge per la costruzione della strada ferrata da Terni ad Avezzano per Rieti, dell'altra da Avezzano a Ceprano e di quella da Parma a Spezia. »

(La Camera approva.)

Restano ora due piccoli emendamenti aggiuntivi. Uno è degli onorevoli Capone ed Amabile con cui si propone che dopo le parole: *per la costruzione della strada ferrata* si aggiungano le seguenti: *Avellino a Benevento per la valle del Sabato.*

CAPONE. Permetterebbe, signor presidente, di svolgerlo al ricominciare della seduta?

PRESIDENTE. No, è meglio che terminiamo l'articolo 11.

CAPONE. Sarò brevissimo, trovandomi preceduto da ogni specie di manifestazioni approvative sia dell'onorevole ministro, sia dell'onorevole relatore circa l'oggetto dell'emendamento che coll'onorevole Amabile mi pregio raccomandare alla Camera. In verità quando pensasi come la proposta della Commissione e del Ministero insieme per il tronco di ferrovia da Salerno a San Severino e ad Avellino è un complemento indispensabile delle linee Calabro-Sicule risalenti pel Basento a Potenza, a Contursi ed a Salerno, nessuno al certo dubiterà della grande importanza e della innegabile utilità dell'ulteriore prolungamento del tronco stesso da Avellino a Benevento per Foggia da un lato, e per Termoli dall'altro. Oltre a ciò una tal linea compiuta puossi dire di aver dato alla città di Salerno ed a buona parte del Principato Citeriore, un certo compenso per la inattesa ed impensata soppressione fatta in danno loro della linea per Conza alle Puglie.

Certo tanto questo ultimo particolare interesse, quanto l'altro generale rappresentato dalle linee Calabro-Sicule risalenti per la Basilicata verso il settentrione, potranno, grazie al congiungimento per Avellino a Benevento, dirsi appagati. Che troverannosi ravvicinati per questa via, ed innestate a Foggia ed a Termoli le linee Calabro-Sicule evitando il costoso esercizio del tronco per Cava a Nocera ed il lungo giro per Napoli; similmente la città di Salerno vantaggierà pure sia sfuggendo ad ambedue questi incomodi, sia mettendo il suo porto ed il Tirreno nella minor distanza possibile da Foggia, Manfredonia e dall'Adriatico. Cosa questa di tanto maggior momento, quanto che Salerno trovasi così distante da Foggia soltanto intorno a centoses-

santaquattro chilometri, laddove Napoli direttamente per la linea Beneventana se ne troverà discosta almeno centottanta.

Per tali considerazioni torna evidente che tutta la linea da Salerno per Avellino a Benevento, come la più breve, geograficamente parlando, è di quelle chiamate ad accelerare al possibile le comunicazioni fra i punti più remoti del regno, diminuendone in certo modo le distanze assolute, quindi s'intende come essa sia di utilità generale incontestabile e di vero interesse governativo. Nè ciò è tutto, chè mentre la scorciatoia per Avellino permetterà a viaggiatori ed a merci provenienti dalla valle del Po per Termoli e dalle Puglie per Foggia, di andare, il più diritto che geograficamente si può, al Tirreno, nel porto di Salerno ed alla estrema Calabria e fino in Sicilia attraversando la Basilicata, fa d'altra parte loro evitare gli imbarazzi e gli ingombri inseparabili da una stazione centrale di una gran città, quale sarà certamente quella di Napoli.

Sicchè la linea Benevento per Avellino a Salerno, mentre farà di questa città e del suo porto rispetto a Napoli, quello che è e più ancora sarà Savona rispetto a Genova, sarà d'altra parte di certo la più comoda e meno costosa linea, che potrassi mai desiderare per le merci a piccola velocità.

Ciò essendo di un'evidenza palmare per chiunque esamini la giacitura rispettiva dei vari punti della penisola nostra, sarà quindi agevole a credere che tornerà di gran vantaggio allo svolgimento economico delle nostre provincie la ferrovia da Salerno per Avellino a Benevento, e sarà di gran tornaconto all'erario per la gran confluenza che attaccherà alla linea Beneventana che correr debbe da Napoli a Foggia. Debbe perciò affrettarsene per ogni verso la costruzione.

La qual cosa sarà tanto più facile quantochè la valle del Sabato è ampia, breve e di dolcissimo declivio, corre tutta fra terreni alluvionali quindi sodi e stabilissimi. Di modo che per tutti i ventitre chilometri i quali separano Avellino da Benevento, la ferrovia non incontrerà nè grandi ponti, nè viadotti, nè gallerie di sorta. Son queste condizioni della linea ben note tanto alla vostra Commissione, quanto all'onorevole ministro, e debbono oggi esserlo anche alla Camera, avendole l'uno e l'altra sovente menzionate o brevemente descritte pure durante il lungo corso della presente discussione.

Perciò l'onorevole Amabile ed io non vi domandiamo di sicuro niente che non sia giustissimo in sè, ed utilissimo al paese, pregandovi che facciate per la strada ferrata da Salerno per Avellino e Benevento, quanto in questo istante appunto avete decretato per le linee di Parma a Spezia, e di Terni - Rieti - Avezzano - Ceprano, accordando alla definitiva concessione di quella il termine stesso or ora fissato per le due ultime. Breve, la giustizia dalla Camera fatta per linee certo in condizioni assai più sfavorevoli di quella da noi raccomandata, speriamo che vorrà renderla pure al prolungamento di linea da noi invocato.

CORRENTI, relatore. La Commissione aderirebbe ben

volentieri a quest'emendamento, il quale è conforme affatto alle idee spiegate nella relazione, e che sono emerse anche dalla discussione; ma dopo che fu rifiutato questo favore alla linea di Foggia-Manfredonia e ad altre linee complementarie egualmente importanti, credo che si uscirebbe dall'economia della legge e che si concederebbe fuori di proposito ad una linea sola un favore che fu rifiutato a linee che si trovano in uguale condizione.

CAPONE. L'onorevole relatore mi permetterà che gli dica le condizioni delle cose fra le linee meramente complementari da lui enumerate ed il prolungamento del quale ho io discorso essere cose del tutto diverse. Quelle ricordate da lui sono complementi o meglio perfezionamenti i quali non possono aver ragione di essere se non quando le linee alle quali innestar si debbono sono già un fatto compiuto e perfetto. Tutto al contrario, è il caso del prolungamento da Avellino a Benevento, senza il quale la concessione che si fa di Salerno od Avellino non ha valore generale, non utilità erariale, ma resta cosa di mero comodo locale. Sicchè, non costruendo presto il prolungamento da noi raccomandato, la linea stessa non esisterà; laddove nelle specie mentovate dall'onorevole relatore, finchè le linee non saranno costruite, come vi dicevo, quei tronchi non possono sussistere, perchè debbono e possono venire soltanto come effetto complementare di un fatto generatore il quale, perchè tale, debbe necessariamente precedere. Ma che cosa ha questo da fare colla continuazione da Avellino a Benevento, la quale non è che il compimento della linea stessa e non un perfezionamento, e non un esplicitamento di questa?

In vero, soltanto allorchè la linea d'Avellino sarà già arrivata a Benevento potremo avere quella tale scorciatoia per la quale Foggia si troverà più vicina a Salerno che non a Napoli, malgrado la via la più diretta possibile che ora per questa città appunto concediamo.

Oltre a ciò, pensate, o signori, che la Commissione nostra e l'onorevole ministro ci hanno presentata la linea da Salerno per Avellino a Benevento anche come un compenso della soppressa linea per Conza, sarà mai vero che abbiasi ad essere facili e corrivi allorchè si tratta di togliere alle popolazioni nostre, e difficili e stracchiatori quando debbesi conceder loro qualche cosa, quando trattasi di promuovere il bene loro? Sarà dunque giusto che mentre a quelle nostre provincie togliete attualmente la linea per Conza, mandate poi alle calende greche il compenso che dite di decretare per esse?

Signori, la giustizia da una parte, e la totale diversità delle cose fra l'oggetto del quale io parlo, e le linee o meglio i tronchi di ferrovia tirati in mezzo tanto inopportuno dall'onorevole relatore, vi obbligano assolutamente ad accogliere senza più la mia proposta.

CORRENTI, relatore. Vedo che l'onorevole Capone non mi ha compreso. Io non ho detto che la linea non si debba fare: sono persuasissimo che si deve fare, e che si farà; ma ho detto che è una di quelle linee che

TORNATA DEL 11 APRILE

vengono dopo alcune altre. Prima di fare la galleria di Solofra, a che cosa servirebbe il tronco da Avellino a Benevento?

Dunque lasci che la rete giunga da una parte ad Avellino, e dall'altra a Benevento, ed allora quella facilissima linea sarà fatta in breve.

CAPONE. Ebbene, a facilitare la questione, propongo di modificare il mio emendamento in questo senso. Che cioè la concessione del prolungamento da Avellino a Benevento sarà fatto in modo che la strada ferrata si innesterà presso a questa ultima città, contemporaneamente all'arrivo della ferrovia in Avellino.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Non occorre alcuna parola; la linea Avellino-Benevento è necessaria e si farà certamente. Già fin da ieri ho avuto l'onore di dichiararlo, ma l'onorevole Capone non era presente.

PRESIDENTE. Dopo questa dichiarazione persiste l'onorevole Capone?

CAPONE. Premetto che io era presente; avvertirò come il mio emendamento ha nulla di comune con quello dell'onorevole Leopardi, al quale egli rispondeva. Breve, ad intenderci, dichiaro ora almeno che comprenderà nelle proposte delle linee complementarie anche quella da Avellino a Benevento.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Ma senza dubbio che si comprenderà.

PRESIDENTE. Ora vi sarebbe ancora una proposta dell'onorevole Bonghi.

BONGHI. La proposta d'una linea da Conza a Bartetta-Bari era connessa col varco di Conza, eliminato questo, diventa impossibile il chiederla e molto più ottenerla.

PRESIDENTE. Ora c'è ancora un'altra proposta dell'onorevole Leopardi così concepita:

« Il Governo farà in modo che la linea da Terni a Rieti sia aperta al pubblico servizio contemporaneamente a quella da Popoli a Rieti. »

Il signor ministro accetta?

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Non ho difficoltà di accettare questa proposta come ordine del giorno.

LEOPARDI. Se il signor ministro accetta, io ne prendo atto e ritiro la mia aggiunta.

PRESIDENTE. Verrebbe ora l'articolo 12; ma siccome esso si rannoda all'articolo 2°, quindi non si entrerà per ora a discuterlo: intanto avendo avuto luogo l'esame inviato alla Commissione dei documenti relativi all'articolo 2°, perciò si passerà senza più alla discussione dell'articolo stesso, poi del 3°, del 9°, del 12°, che tuttavia rimangono.

(La discussione è sospesa a mezzogiorno e 1/4 e ripigliata alle ore 1 1/2.)

PRESIDENTE. Il deputato Ninchi ha la parola.

NINCHI. Io vorrei far osservare alla Camera che la discussione sul progetto di legge per autorizzare il municipio di Ancona a derivare acqua potabile dal fiume Musone fu per due volte posta all'ordine del giorno, e per due volte ne fu spostata. Ora è di grande interesse

che questa legge sia votata prima che l'attuale scorcio di Sessione si compia. Siccome essa è di vitale interesse per la mia patria, così prego l'onorevole presidente a fare che nelle ore mattutine di domani essa sia discussa.

PRESIDENTE. Io la porrò all'ordine del giorno di domani mattina, imperocchè, essendosi cominciata quella discussione è ben naturale che essa venga terminata. Io, del resto, sono agli ordini della Camera.

NINCHI. Io sono certo che la Camera riconoscerà la legittimità di questi miei riflessi, e non vorrà opporvisi.

CAPONE. L'onorevole nostro presidente sa come dovrebbe essere già stampata la relazione del progetto di legge per la bonificazione del lago di Agnano. Questo progetto di legge interessa molto la sanità della città di Napoli, e del resto la discussione del medesimo non può dar luogo a contestazioni: quindi io lo pregherei a volerlo mettere all'ordine del giorno per le ore mattutine di domani.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Capone che questa relazione non è ancora stampata.

CAPONE. Pareami che fosse già stampata.

PRESIDENTE. Appena sia stampata, sarà messo all'ordine del giorno quel progetto di legge.

Il deputato Massari ha la parola per una mozione d'ordine.

MASSARI. La Camera ricorderà come nello scorso dicembre la discussione sul progetto di legge riguardante la cessione dell'area di Castelnuovo al municipio di Napoli fosse interrotta in seguito a dichiarazioni del Ministero e ad impegni da esso presi di fare ulteriori studi.

Ora l'onorevole ministro della guerra ha comunicato alla Commissione quali sarebbero le sue idee in proposito.

Mi duole che non si sia potuto stabilire un accordo tra la Commissione ed il Ministero. Ma in qualunque caso è necessario che la legge non rimanga più a lungo sospesa, e che la Camera pigli una risoluzione.

Epperò io prego l'onorevole presidente a voler prescrivere che nell'ordine del giorno fra le leggi minori sia iscritto il seguito della discussione sul progetto di legge relativo alla cessione dell'area di Castelnuovo al municipio di Napoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Cannavina ha la parola per presentare una relazione.

CANNAVINA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione del progetto di legge per la cessione di un edificio demaniale in Napoli al signor Fabre.

PRESIDENTE. Questa relazione verrà stampata e distribuita.

Ora sarebbe il caso di entrare nella discussione dell'articolo 2° del progetto sulle ferrovie.

Però, siccome l'onorevole Conforti aveva presentato un articolo addizionale da aggiungersi all'articolo settimo che per la sua momentanea assenza non aveva potuto svolgerlo, essendo egli ora presente io gli darò la parola a tal uopo.

Debbo pure annunciare al Ministero, alla Commissione, ed alla Camera, che l'onorevole Conforti avrebbe così modificato la sua proposta:

« Il Governo è autorizzato e sostituire alla concessione della linea per Conza, fatta con legge del 21 agosto 1862, altra concessione che assicuri il compimento di quella linea nel corso di anni sette. Le condizioni della concessione non potranno essere più gravi di quelle che si riscontrano nel progetto di legge modificato dalla Commissione. »

Io ho però qualche scrupolo, che quest'articolo urti colla votazione dell'articolo 4° dalla Camera già fatta.

Accenno soltanto ad un mio scrupolo.

Con ciò non intendo togliere la parola al deputato Conforti, ma pel disimpegno del mio ufficio, lo pregherei di farsi carico di questa difficoltà.

Il deputato Conforti ha facoltà di parlare.

CONFORTI. Dalle parole del signor presidente risulterebbe che contro l'articolo da me presentato potesse farsi una questione pregiudiziale.

Faccio osservare alla Camera che la questione pregiudiziale è impossibile, perchè l'articolo votato dice che la concessione del 21 agosto 1862, fatta colla società meridionale, è revocata.

L'articolo da me proposto contiene una concessione nuova, che non contraddice alla soppressione della linee di Conza: tanto più che le condizioni della nuova concessione sarebbero diverse.

Dopo aver dimostrato questo, io sono persuaso che se per avventura l'onorevole ministro dei lavori pubblici non accetta questo mio articolo.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Eh, certo che non accetto!

CONFORTI. Ei non l'accetta; allora mi si permetteranno poche osservazioni.

La Camera deve rammentare che nel corso di questa discussione, nella quale l'animo mio era grandemente agitato, io non ho detto una sola parola; onde mi deve essere permesso che sul finire di essa io faccia una protesta.

Tra le altre cose, io ricordo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che nel seno della Commissione di cui feci parte, disse che la linea di Conza deve farsi quando che sia, ma non può farsi contemporaneamente; perocchè il Governo non può assumere tante garanzie d'un colpo, le quali certo imporrebbero un grave carico alle finanze dello Stato.

Queste erano le parole che diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed io credo che l'onorevole ministro queste parole non vorrà smentirle. Nè ragionava in tal guisa egli solo: le medesime parole diceva l'onorevole Menabrea, che io fui a consultare espressamente nell'aula del Senato, perocchè mi era caro di sapere la sua opinione.

Egli mi diceva: la linea di Conza deve farsi, tutt'al più potrà essere ritardata di alquanto, ma dovrà pur sempre farsi, essendo una linea arteriale ed importante. Quindi era il caso di una sospensione e non già di abbandono.

Io dunque, fondato sulle osservazioni di uomini così competenti, e in ispecie del ministro dei lavori pubblici che mi sta di riscontro, sono autorizzato a fare alcune brevissime osservazioni intorno all'abbandono di questa linea.

PRESIDENTE. Io vorrei che non parlasse qui dell'abbandono, ma della concessione. (*ilarità*)

CONFORTI. Scusi, se per avventura, invece della concessione, io parlo dell'abbandono; a me pare che sia la stessa cosa, perocchè, se una nuova concessione avesse luogo, non vi sarebbe compiuto abbandono.

Io rimembro un concetto dell'onorevole ministro delle finanze, il quale una volta ha firmato quella concessione, ed un'altra ne ha firmato la soppressione.

Mi dirà l'onorevole ministro delle finanze che l'uomo naturalmente è progressivo, cambia col tempo; se non cambiasse, sarebbe un animale irragionevole. (*ilarità*)

L'onorevole ministro delle finanze, allorquando ha parlato di questa concessione, e specialmente della società delle ferrovie romane, ha detto che il rigettamento di questa legge produrrebbe un grandissimo disastro, un disastro irreparabile, specialmente alla società romana. Sapete voi, disse il ministro, che la società romana, solo perchè ha firmato un contratto col Governo, si è rilevata ed ha potuto trovare sul mercato monetario trenta milioni circa? Ebbene l'onorevole ministro delle finanze non poteva dire una cosa più vera; ma, io domando, dopo che voi avete soppressa la linea di Conza, e togliete persino la speranza a quelle popolazioni, che cosa diverranno le loro proprietà? Io metterei pegno che quelle proprietà per la soppressione delle ferrovie di Conza scapiteranno immensamente, e se prima valevano cento milioni, dopo la soppressione non varranno cinquanta.

Io credo, signori, che si debbano avere maggiori riguardi alle popolazioni di quelli che si debbono avere alle società, le quali hanno qualche peccatuzzo, e se si trovano in cattive condizioni, codesto non dipende dalla fortuna, ma dalla cattiva amministrazione.

Secondo il progetto ministeriale, i quaranta chilometri costrutti da Foggia a Candela dovevano distruggersi. Cotesta sembrò opera vandalica alla Commissione, ed i quaranta chilometri vennero conservati. In somma la Commissione ha voluto che si rispettasse quella linea che conduce da Foggia a Candela e quindi rimase questo moncherino di strada ferrata.

Poscia l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè la logica è inesorabile, ha consentito che la strada ferrata da Candela si estendesse sino al ponte di Santa Venere, e quindi abbiamo altri dieci chilometri di strada ferrata.

Dopo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha accettato un emendamento, anche da me firmato, per cui sarebbe portata la via ferrata sino alla fiumana d'Atella. Ora, signori, se voi considerate queste particolarità, trovate che condotta la via ferrata sino alla fiumana di Atella, per menarla sino a Contursi voi non

TORNATA DELL'11 APRILE

avrete altro che 50 chilometri. E, domando io, quando si saranno fatti questi tronchi di strade ferrate e non vi sarà che un intervallo di 50 chilometri, potremo noi lasciare le cose incompiute?

Ora trattandosi di compiere soli altri 50 chilometri di strada ferrata non regge quello che diceva l'onorevole generale La Marmora, il quale sosteneva che per la linea di Conza si richiederebbero tre milioni di garanzia.

Dovendosi semplicemente costruire altri 50 chilometri di strada ferrata, lo Stato non verrebbe a pagare annualmente tre milioni, ma soltanto un milione di garanzia.

A questo si aggiunga il sussidio che potrebbero dare i comuni e le popolazioni, e noi vedremo diminuita di gran lunga la spesa che dovrebbe essere fatta annualmente dal Governo. Faccio osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed al ministro delle finanze, senza che però io abbia speranza alcuna di poterli rimuovere (giacchè per questa strada di Conza pare che abbiano nel cuore una pietra) io fo loro osservare: ma voi guardate unicamente la spesa che fa il Governo! Il Governo che cosa ha? Esso non ha niente. Tutto quello che ha lo prende dai contribuenti, ma quello che prende dai contribuenti deve in altra forma renderlo ai medesimi.

Ora, i signori ministri sanno quello che dice Michele Chevalier, che nel Belgio, per essersi formata una rete di strade ferrate, i contribuenti risparmiano niente meno che il 15 per cento sopra le imposte. Quindi non bisogna guardare unicamente alla spesa che deve sostenere il Governo, ma altresì a tutti i vantaggi che ne ricevono le popolazioni, le quali, se sono prospere, fanno prospero il Governo.

Ma come! Dopo che una legge è stata votata due volte, la Camera la rinnega? Rinnega l'opera sua? Ma qui si dice: il Parlamento è onnipotente. Solo egli non può fare di una femmina un uomo e di un uomo una femmina. Ma codesti sono di bei motti che possono rallegrare le brigate, ma non salveranno il Parlamento dalla taccia di leggerezza e non eviteranno lo scontento, anzi la desolazione di quelle popolazioni, le quali avevano concepite così giuste e fondate speranze. Io non dico già che la strada di Conza si faccia nello spazio di 3 o 4 anni, ma si prometta almeno di farla entro sette anni! Dopo sette anni, signori, io ho fiducia che l'Italia sarà prosperosa e fiorente e quindi sarà lieta di essere stata larga verso quelle popolazioni. Io poi richiamo la attenzione del ministro delle finanze alla seguente considerazione.

Che cosa fa il Governo?

Allorquando rende dei servizi alle popolazioni, queste glieli restituiscono in altrettante imposte. L'onorevole ministro delle finanze, per necessità che tutti riconoscono, viene tuttodì con nuovi provvedimenti finanziari ad aggravare le popolazioni: e a Dio piacesse che si arrestasse una volta; ma non si arresterà. Per conseguenza non solamente ha punzecchiato le popo-

lazioni, ma minaccia di punzecchiarle ben altrimenti ancora.

Nè io gliel'appongo a torto; imperocchè sono necessari grandi sacrifici affinchè l'Italia si formi. È certamente un fine nobile quello che ci proponiamo, di fare che l'Italia abbia l'essere di una grande nazione.

Sta bene che bisogna pagare, ma i sacrifici bisogna addolcirli coi benefizi. Ora quali benefizi voi largite a quelle popolazioni? Voi le aggravate d'imposte, le aggravate dell'imposta del registro e bollo, dell'imposta sulla ricchezza mobile che ora portate a 60 milioni, dell'imposta che dicesi dazio-consumo, dell'imposta sui fabbricati, dell'accrescimento del tributo prediale, dello accrescimento d'imposta sul sale, sul tabacco, e via discorrendo; ed intanto per compensarle di questi gravi pesi, dopo tre anni loro ritogliete il beneficio consentito della via ferrata.

Se io volessi dire tutto quello che potrei dire intorno ai vantaggi di quella linea, dovrei ripetere quello che dissero gli eloquenti oratori che mi precedettero, i quali trattarono la questione ampiamente; ma la Camera è stanca, e me ne rimango.

Adunque, rivolgendomi al Ministero con un articolo così mite, così untuoso, così morbido com'è questo, io non mi aspettava una negativa. Infatti, che cosa fo io? Io do un'autorizzazione al Governo di costruire la strada in sette anni.

Io non glielo impongo colla spada alle reni, come spesso fa il Ministero alla Camera colle frequenti questioni di Gabinetto. Io non gli dico l'anno venturo, ma fra sette anni, sette lunghi anni, farete costruire quella via ferrata che a quest'ora dovrebbe essere compiuta; per modo che il Ministero può starsene cinque anni colle braccia incrociate e al sesto cominciare i lavori.

Spero per conseguenza che il Ministero non voglia rifiutare una proposta, la quale, mentre dà una certa speranza a quelle popolazioni, non nuoce al pubblico erario.

Ma se per avventura il Ministero fosse inesorabile, se i ministri dei lavori pubblici e delle finanze diranno non accettano, allora io vedrò se mi convenga ritirare la proposta o farla decidere dalla Camera.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono omai tre settimane che parliamo in questa Camera della ferrovia di Conza; per conseguenza non si aspetterà, credo, che io venga a fare un nuovo discorso su questa linea. Mi permetterò soltanto di fare un'osservazione, o piuttosto di richiamarne una che ho già fatta.

Il Governo, quando ha voluto sopprimere la linea di Conza, non ha creduto di fare un atto di vandalismo per togliere quella comunicazione; esso ha voluto svincolarsi dalla garanzia di lire 29,000 il chilometro, dalla quale era affetta la linea di Conza.

L'onorevole Conforti dice: il Governo è caduto in contraddizione, imperciocchè ha ammessa la conservazione di 40 chilometri della linea di Candela.

Il Governo non è caduto in alcuna contraddizione; esso conserva la linea di Candela svincolata dalle lire

29,000 di garanzia da cui era affetta prima. Prolungatela, conducetela pure fino a Ponte Santa Venere, fatela andare anche fino a Contursi, se volete, ma svincolatela da quest'onere di lire 29,000, che ha il Governo, ed esso non avrà nulla in contrario.

Per conseguenza mi pare che l'onorevole Conforti potrebbe contentarsi dell'emendamento proposto l'altro giorno dall'onorevole Devincenzi, col quale non sono fissati nè cinque, nè dieci anni; se c'è qualcuno che voglia fare la linea di Conza anche l'anno venturo, il Governo sarebbe disposto a concederla, purchè naturalmente sia svincolato da quegli oneri che gli imponeva la legge del 1862.

Per conseguenza credo che l'onorevole Conforti non dovrebbe insistere nella sua proposta.

Il Governo oggi non indica nemmeno a quali patti si dovrebbe fare questa linea, dice solamente che darà l'autorizzazione di costruirla.

CONFORTI. La proposta dice che le condizioni della concessione non potranno essere più gravi di quelle che si riscontrano nel progetto di legge modificato dalla Commissione.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Queste condizioni sarebbero in aperta contraddizione coll'articolo 4 della legge, votato dalla Camera...

CONFORTI. Al contrario.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Niente affatto. Tutta l'economia del progetto di contratto contemplato nell'articolo 4 si appoggia sopra i risparmi che fa il Governo colla soppressione della linea di Conza. Or dunque se si dà autorizzazione al Governo di perturbare l'economia del contratto già stato approvato dalla Camera, ne viene di conseguenza che cadrebbero in contraddizione Governo e Camera.

CONFORTI. Domando la parola per uno schiarimento.

Era così concepita la seconda parte dell'articolo:

« Le condizioni non potranno mai essere più gravi di quelle che si riscontrano nel progetto di legge modificato dalla Commissione. »

S'intende dunque del progetto stato presentato dal Ministero e modificato dall'attuale Commissione; non si parla del progetto che riguardava la società Bastogi; è una cosa affatto diversa.

Ora, il ministro dei lavori pubblici rigetta il mio emendamento, e nel rigettarlo egli dice: ma se si troverà una Società la quale voglia fare questo tronco, certamente il Ministero non vi porrà alcuna difficoltà. Ma in che modo l'intende egli? Vuol egli dire che le popolazioni dovranno farlo a loro spese?

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Non pregiudichiamo l'avvenire!

CONFORTI. Non pregiudichiamo l'avvenire! Vale a dire: il ministro si riserva completa libertà; quella linea si farà, verrà tempo in cui la sua utilità sarà proclamata.

Allora io ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Veniamo ora all'articolo 2 che era stato sospeso.

Ne do lettura:

« Sono pure approvate le seguenti convenzioni:

« a) Quella conclusa il 30 giugno 1864 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i rappresentanti delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione (Allegato C);

« b) Quella conclusa nel predetto giorno 30 giugno colla società concessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli (Allegato D);

« c) Quella pur conclusa nel giorno suddetto colla società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che, diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale (Allegato E);

« d) Quella conclusa il giorno 20 maggio 1864 e completata colla dichiarazione 30 giugno stesso anno coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio d'una linea di ferrovia da Torino a Ciriè (Allegato F). »

L'onorevole relatore ha la parola.

CORRENTI, relatore. Signori, ieri l'altro, mentre si stava per affrontare la discussione dell'articolo 2° di questa legge, che già da quasi tre settimane sta davanti al Parlamento, il ministro delle finanze richiese che si sospendesse la discussione dell'articolo, e che l'articolo stesso venisse rinviato per nuovi studi alla Commissione.

Egli disse il motivo per cui richiedeva questo rinvio.

Il motivo non consisteva già in nuovi dubbi che fossero sorti o nell'animo della Commissione, o nell'animo del Ministero, non consisteva in un atto di esitanza; era semplicemente la conseguenza di un nuovo fatto intervenuto, che il ministro delle finanze, come ben vi ricordate, vi espone chiaramente.

Fin qui le opposizioni relative alla vendita delle strade ferrate, che provenivano dai portatori del prestito Hambro, erano state in una proporzione molto piccola, e non erano uscite dalla cerchia del nostro paese.

Queste opposizioni si erano sollevate sia per mezzo di petizioni presentate alla Camera, sia per mezzo di reclami inseriti nei diari pubblici, erano già state prese in considerazione dalla vostra Commissione, e, prima di essa, da una Commissione amministrativa chiamata dal Governo a consigliarlo. Anzi il Governo stesso, prima ancora che si producessero in pubblico questi dubbi, s'era munito, come suol fare quando vi sono delle questioni legali, del voto di autorevoli giuriconsulti.

Tutti i voti erano stati concordi nel senso che l'ipoteca dovesse essere rispettata, e si dovesse mantenere, anzi, che senza bisogno di altre dichiarazioni, l'ipoteca rimanesse intatta. Quanto poi alla conversione dei ti-

TORNATA DELL'11 APRILE

to del prestito Hambro in azioni della società acquisitrice, come ebbi già l'onore di dire quando per la prima volta toccai di questa questione brevissimamente nel mio discorso, la Commissione persiste a credere che il caso preveduto nella convenzione 22 luglio 1851 non si sia verificato nel caso della vendita attuale.

Le azioni, di cui ora vorrebbe ottenere lo scambio coi titoli Hambro, non hanno nessuna corrispondenza economica, nessuna corrispondenza sostanziale coll'azienda ipotecata.

Bisognerebbe a questo proposito leggere l'articolo 5° e l'articolo 6° degli statuti della società delle ferrovie del sud Austria Venezia, Lombardia e Italia centrale, che è precisamente, per quanto riguarda la costituzione economica, la società che contrae attualmente col Governo e che acquista le ferrovie.

In quest'articolo 5° è detto: « Il fondo sociale è costituito di 375 milioni di franchi, » e poi l'articolo 6° dice: « Ogni azione dà diritto ad una eguale partecipazione alla proprietà sociale ed ai benefizi dell'impresa. » Ma io non entro nel massiccio della questione, e mi limito a compiere il mio ufficio di storico.

Ricordate le ragioni per cui il ministro delle finanze aveva domandato il rinvio della discussione: io sono in debito d'espervi quali fossero i fatti che si fecero conoscere la sera stessa alla Commissione dal signor ministro delle finanze; mi affretto a dire che tali fatti, a credere della Commissione, non sono nè nuovi, nè gravi. Già si sapeva per mezzo dei giornali che qualche reclamo si era elevato a Londra sopra la vendita, o dirò meglio cessione delle ferrovie dello Stato senza riguardo alle pretese dei portatori del prestito Hambro; si era sparso anche per voce pubblica e ne era venuto qualche cenno telegrafico per ventura allo stesso Governo notizie in apparenza più gravi. Quelle notizie portavano che un comitato abbastanza autorevole, una specie di magistratura commerciale, si fosse pronunciata sulla questione; ma i documenti giunti la sera, giacchè nel momento in cui il ministro domandava la proroga della discussione egli non aveva, credo, che l'avviso dell'invio dei documenti, hanno mostrato che la cosa, come ho già annunziato, non era nè nuova, nè grave.

Devo premettere che il Governo, appena ricevute le prime notizie di queste querele, invitava per mezzo di un telegramma gli interessati per far conoscere i motivi dei loro reclami, onde si potessero prendere in considerazione, poichè egli è naturale che venendo un'obiezione da un altro paese dove forse la questione poteva essere intesa sotto un altro aspetto, e presentarsi sotto un punto di vista speciale e conforme alle pratiche e alle massime di quella legislazione, fosse prudente, fosse cauto, fosse delicato aspettare che anche queste ragioni, che potevano pigliar aspetto diverso alquanto da quelle che la questione avea presentato tra noi, si ascoltassero e si esaminassero.

Ecco ora quello che ci arrivò da Londra.

Io leggo il documento in italiano, ma si è deliberato

nella Commissione che lo stesso documento, nell'originale inglese in cui è scritto, debba essere inserito negli atti della Camera, onde tutti possano persuadersi della esattezza della traduzione (1).

« Londra, 5 aprile 1865.

« Essendo richiesti dal Governo italiano di dichiarare le nostre lagnanze rispetto alla vendita delle ferrovie italiane, noi sottoscritti consideriamo che la vendita proposta sconferà i nostri diritti come detentori delle cartelle del prestito, a senso degli articoli 14, 15 e 16 nel testo delle cartelle. Noi ci permettiamo di osservare che in caso di presentazione di qualunque nuovo prestito italiano o di azioni di qualunque compagnia italiana, questa obiezione sarebbe esposta innanzi il comitato dello *Stock-Exchange*, il quale considererebbe allora fino a qual punto essa potrebbe influire sulla convenienza di ammettere il collocamento o la quotazione del nuovo prestito o delle azioni suddette.

« H. W. Moxon. — W. J. Barton. — J. Moratta. — Ch. Chancellor son. — Barnett e Ellis. — A. e R. Wilson. — Palmer e Ward. — Cawston e C°. — G. Jacobson. — A. F. Mieville. — Scott Cawthorn e Scott. — Lewis H. Haslewood. — Schlotell e Lauks. — J. Gerstenberg. — Foster e Braithwaite. »

Questo è il documento che ci è pervenuto.

Ora parve alla vostra Commissione che questo documento non contenga alcun argomento impensato, nè presenti la questione sotto alcun nuovo aspetto. L'unica parola che sembrò a prima fronte avere qualche importanza, a senso della vostra Commissione, è quella che si riferisce al *testo delle cartelle*. La Commissione si è fatto premura di consultare una cartella originale per vedere se mai nel testo di queste cartelle fosse stata inserita una parte soltanto della legge, e gli articoli fossero stati riprodotti in modo da attirare l'attenzione più sull'uno che sull'altro, cosicchè si potesse credere che alcun equivoco ne fosse stato generato.

Ora debbo dichiarare che nel testo delle cartelle il decreto reale del 22 luglio 1851 è inserito per disteso col suo preambolo nella lingua francese e nella inglese.

A questo punto la vostra Commissione non ha da mutare nulla nelle convinzioni che già vi ha manifestato tanto nella relazione quanto per l'organo di uno dei suoi più autorevoli membri. Questo giudizio della Com-

(1) Testo inglese:

London, 5th April 1865.

We the under signed having been requested by the Italian Government to state what grievances we have in regard to the sale of the Italian railways;

We consider that the proposed sale will repudiate our right as bondholders under articles 14, 15, 16 in the Sardinian bonds;

We beg to point out that on the introduction of any new Italian loan, or the shares of any Italian Company, the objection in question would be laid before the Committee of the Stock-Exchange, who would then consider how far it would interfere with the propriety of allowing a settlement and quotation of the said loan or shares. (*Seguono le firme come sopra*)

missione che, come è naturale, si conformava ai giudizi antecedenti, dacchè non era sopravvenuta nè in via di fatto, nè in via di ragionamento, alcuna cagione da far entrare in una diversa fase della questione, non impedì però che vi potesse nascere un altro ordine di pensieri, che non riguardavano la sostanza della questione, ma sibbene il modo più conveniente di indicare la posizione del Governo in faccia ai portatori dell'Hambro, e anche in faccia ai reclamanti. Il vedere che in un paese alla cui considerazione l'Italia aspira potessero esser nati, comunque in una sfera ristretta di persone, dei dubbi e delle obiezioni sulla lealtà del procedere del Governo italiano in una materia così delicata come quella del credito, aveva fatto nascere il desiderio di vedere se non fosse conveniente per avventura d'inserire nella legge qualche dichiarazione che valesse a dimostrare, non dirò la nostra buona fede, la quale non è messa in dubbio, ma la nostra perfetta volontà di adempiere a tutte le obbligazioni contratte e di sottoporci a tutte le conseguenze di questo patto che noi stabilimmo. Ed è per chiarirsi su questo punto che la Commissione, valendosi di una disposizione del regolamento, si è presa la libertà di pregare parecchi nostri colleghi che sono più specialmente esperti di queste materie, per vedere se fosse il caso, come ho detto, di inserire nella legge una clausola ovvero un articolo dichiarativo, ed anche per istudiare la formola che meglio rispondesse a codesto intento.

Tale adunanza, che fu per la compiacenza dei nostri colleghi assai numerosa, ebbe luogo questa notte, e in essa, dopo lunghe discussioni, di cui non credo necessario di dare qui il riassunto, si venne a questa conclusione: che la buona fede del Governo italiano e del Parlamento non poteva in niun modo revocarsi in dubbio; che in ogni modo colla legge non si poteva e non si voleva scemare alcuno dei diritti che i contraenti avessero verso lo Stato, il quale in questo caso non è che un semplice contraente, e che perciò sarebbe stato affatto inutile anzi sconveniente l'inserire qualsiasi dichiarazione a questo proposito, dichiarazione che non avrebbe avuto altro effetto se non che di dimostrare una specie di dubbio; che però è molto meglio lasciare che le cose abbiano il loro corso naturale e legale, giacchè questa legge, a parer nostro, non viola alcun diritto, e in nessun caso può diminuire alcun diritto di terzi.

Ma a questo punto forse, e qui cesso dall'ufficio storico, a questo punto forse si dirà: dunque voi lasciate aperta la porta ad una lite; dunque al contratto di cessione pesa addosso un'eventualità di lite; voi vi dimostrate ossequenti, come del resto è naturale, come è necessario, alle decisioni della magistratura. Ma se il Governo poi si trovasse condannato, se la lite si perdesse, se dalla porta che lasciate aperta ci venisse una condanna? Non c'è questa eventualità?

E come vi provvedete?

La risposta alla vostra Commissione non pare difficile, v'ha certo una eventualità di lite; i reclamanti di

oggi possono diventar domani litiganti. E una lite è sempre una lite. Questo è certo. Ma ciascuno valuterà questa eventualità di lite, come valuta le ragioni e le argomentazioni che assistono le parti. Ora, siccome noi siamo tutti unanimemente convinti che il caso contemplato dalla concessione del 1851 non è il caso della cessione attuale, e che noi non abbiamo nulla a temere dalle conseguenze dell'atto che noi stiamo per compiere, così noi non diamo alcun peso, o diamo un piccolissimo peso a questa eventualità, perchè io non nego che ogni eventualità di lite, anche quando si hanno ottime ragioni, può sempre minacciare qualche pregiudizio.

Quelli poi che danno un qualche peso a questi dubbi dovranno necessariamente riversare questo loro sospetto o giudizio legale sul criterio finanziario, e considerare il contratto ora discusso come sottoposto ad una possibilità di perdita di cui valuteranno a loro senno la gravità. Per noi codesta possibilità è minima, e da non tenersene conto.

SELLA, ministro per le finanze. La Camera scorderà di leggieri come la questione, che ora si agita, di sua natura sia così delicata che il Governo abbia dovuto rivolgere su di essa profondi e diuturni studi.

Pertanto stimo mio debito di aggiungere brevi parole a quelle profferite dall'onorevole relatore onde spiegare fors'anche più completamente quali siano i pensamenti del Governo sulla medesima.

Inutile sarebbe il rammentare alla Camera come questa questione sia stata attentamente e diligentemente esaminata. Io non farei che ripetere cose già dette quando io ricordassi che il mio predecessore si rivolse a giureconsulti chiari per rettitudine, per dottrina e per fama a fine di sapere se l'alienazione di queste ferrovie si poteva operare nei termini in cui è fatta.

Nulladimeno non sarà forse inopportuno che io dica alla Camera come per parte mia sia stata innanzi tutto inviata una persona a Londra per sentire l'opinione del banchiere per mezzo del quale il collocamento di questo prestito fu fatto, e che ne porta anzi il nome; il qual personaggio, del resto, a quell'epoca non poneva in dubbio che il Governo a questo riguardo avrebbe consultati i giureconsulti che più lo potevano illuminare; come poi onde togliere anche ogni dubbio io avessi interrogato l'altra persona che aveva preso parte ai negoziati per questo prestito, voglio dire il conte di Revel, assistito anche da una Commissione in cui era rappresentato l'elemento legale, l'amministrativo ed il bancario e commerciale; come tutte queste persone fossero concorse in una comune sentenza, cioè che si poteva perfettamente dare esecuzione al contratto di vendita delle ferrovie senza venir meno ad alcuno dei riguardi dovuti o che si supponesse doversi ai detentori delle cartelle del prestito Hambro.

Ed ecco, o signori, il modo di vedere del Governo:

Bisogna notare che dal 1851, in cui fu fatto il prestito Hambro, al 1865, in cui viviamo, non solo è tra-

TORNATA DELL'11 APRILE

scorso un considerevole intervallo di tempo, ma sono avvenuti fatti, i quali hanno completamente mutata la condizione delle cose. Difatti per l'addietro v'era il piccolo regno subalpino: laddove oggi abbiamo il grande regno italiano, e, per conseguenza, ciò che allora era alea prevedibile, cioè in cui si poteva fare concessione di due piccole strade ferrate (dico piccole rispetto alle grandi reti che ora cadono in esame), come quella da Genova a Torino, o da Alessandria al lago Maggiore, questo è un fatto non conciliabile col buon Governo, colla vera utilità pubblica; imperocchè, o signori, nessuno vorrà certamente sostenere che torni utile il dividere le ferrovie della Valle del Po in tanti piccoli gruppi, come sarebbe quello il quale constasse soltanto di queste due linee. Quindi è che potenti ragioni di pubblica utilità e di necessità richiedono che l'aggruppamento delle strade ferrate della valle del Po non avvenga nel modo che poteva essere preveduto nel caso aleatorio a cui si faceva cenno nel prestito del 1851. Perciò, dovendo farsi l'alienazione di queste strade ferrate, la pubblica utilità e la convenienza esigevano che fossero piuttosto vendute alla società, la quale già possiede una vasta rete ferroviaria nella stessa valle del Po, cioè alla società delle Lombardo-Venete.

Amnessa tal cosa, egli è evidente che materialmente diventava inesequibile l'articolo 14 del decreto con cui si approva il contratto fatto coi sottoscrittori al prestito Hambro; imperocchè egli è chiaro che quando si fa la vendita di queste strade ferrate ad una società già esistente, le azioni di essa sono anzitutto collocate: oltre a ciò il valore delle medesime è interamente indipendente ed assolutamente estraneo a quello delle strade ferrate che si tratta d'alienare.

Oltre alle ragioni di utilità pubblica, di cui io parlava, quando si legge l'articolo 15, in cui si provvede al caso della facoltà fatta ai detentori delle cartelle Hambro di convertirle in azioni della nuova società, a cui si venderebbero le strade ferrate, quando si legge questo articolo, si vede che il diritto che il Governo si riserva, cioè d'alienare le ferrovie suddette, non possa mai venire esteso in modo da rendere l'alienazione obbligatoria, nè da determinare preventivamente le condizioni a cui potrà aver luogo.

Quest'articolo dice esplicitamente che il Governo è perfettamente libero di stabilire le condizioni della vendita di queste strade.

Per tal guisa sia che si ponga mente alla pubblica utilità, sia che si guardi il testo stesso della legge, chiarissima emerge la conseguenza che il Governo è autorizzato a vendere le strade ferrate alle condizioni che stimerà migliori, epperò, nell'odierna conformazione del regno, ad una compagnia già esistente; come pure ne viene per necessaria illazione, che è materialmente impossibile la conversione delle cartelle del prestito Hambro in azioni della Società già costituita alla quale si vendono le ferrovie.

Nessuno di coloro i quali hanno esaminato il pro-

getto di legge ha almeno fino ad ora messo in dubbio queste cose; e anzi molti nostri onorevoli colleghi, versati nelle questioni legali, intervenuti ieri sera in seno alla Commissione, e ventilato lungamente questo argomento, non hanno neppur per ombra potuto rivo-care in dubbio che le cose non fossero quali ve le ho esposte, vale a dire che al Governo fosse riservata amplissima facoltà di vendere queste ferrovie ad una società già esistente senza che ne venisse ai portatori delle cartelle Hambro il diritto di convertire i loro titoli in azioni della società già esistente, in azioni già collocate, in azioni il cui valore era ed è assolutamente estraneo al prezzo a cui le ferrovie si vendono.

Tuttavia (e questo è il punto delicato della questione) dicono alcuni detentori di queste cartelle (e forse uno basterebbe) che essi credono lesi i loro diritti dal contratto che si sta facendo.

Or bene, dal momento che è fuor di dubbio non potersi questo diritto esercitare richiedendo la materiale consegna di azioni della società cui si aliena la strada contro le cartelle di questo prestito, come cosa che nè la pubblica utilità, nè il diritto stesso consiglierebbe, quale condizione potrebbe farsi ai diritti che alcuno creda lesi?

Evidentemente diventa questa una questione d'apprezzamento, e d'indennità; e tal controversia potrà mettersi in campo dagli assuntori del prestito dinanzi ai giudici competenti.

Vi sarà chi crede bastevole una certa indennità come quella che si potrebbe dare quando si espropriassero queste cartelle per pubblica utilità. Vi sarà chi opini che diviene obbligatorio il rimborso del valore nominale delle medesime; ma vi potrebbe essere anche chi affermi che i detentori di quei titoli potrebbero reclamare un'indennità uguale alla differenza che corre tra il corso attuale di tali cartelle ed il valore presente delle azioni delle società lombarde, venete ed austriache.

Ma checchè ne sia di queste possibili domande che si possono fare, è evidente che debbe rimanere interamente impregiudicata la questione, e vuolsi lasciare ai detentori di questi valori amplissima libertà di esperire le loro vere o supposte ragioni nel modo che stimeranno più opportuno, e secondo la legge comune.

Ciò posto, è parso al Ministero, alla Commissione ed agli egregi ed autorevolissimi personaggi che ieri sera nel suo seno intervennero, come anche a coloro che già prima erano stati consultati, che siccome il Governo certamente non verrà meno ai giudicati che potessero emanare a tale proposito, egli è palese che non c'è ombra di lesione di diritti e di buona fede, e che per conseguenza, ove la Camera approvasse questo contratto, sarebbe perfettamente sicura di non far nulla che nuoca al vero credito pubblico italiano, quando si esamini la questione spassionatamente nella sua vera sostanza.

Però potrebbe per avventura sorgere taluno asserendo che quest'alea, come diceva l'onorevole relatore della Commissione, potrebbe tradursi in un danno materiale.

Qui, o signori, noi entriamo in un altro campo, cioè in quello dell'apprezzamento di questi diritti, che noi possiamo allora considerare come lesivi; quindi allora io, almeno per quello che può valere il senso comune, con cui solo io posso esaminare una questione di questo genere, ho il convincimento che non è dovuta nessuna indennità ai detentori di queste cartelle.

Ed invero, forse mi addentro in una discussione intempestiva, ma in sostanza vedo che nulla si toglie ai possessori di queste cartelle, si aggiunge anzi una garanzia alle due che già avevano; imperocchè, oltre la garanzia del Governo sui prodotti ferroviari, hanno ancora quella della società.

SINEO. Domando la parola.

SELLA, ministro per le finanze. Nel prestito del 1851 si considerava il caso in cui queste strade ferrate fossero vendute ad una società *ad hoc*, ed in quella contingenza era utile che pel disbrigo dei vincoli d'ipoteca fossero i detentori di questi valori ammessi a cambiare le loro azioni contro le obbligazioni; ma dal 1851 al 1865 sono avvenuti tali fatti che l'alea che qui si contemplava è diventata totalmente inesequibile; tuttavia, ripeto, potrà taluno dire che sotto l'aspetto finanziario quest'alea, questa, non dirò probabilità, ma possibilità di perdita, possa scemare la bontà del contratto.

Questa la è una questione d'ordine finanziario, la quale nulla ha che fare col credito pubblico, il quale soprattutto credo stia a cuore della Camera di serbare incolume; imperocchè io son convinto che nessuno degli onorevoli deputati nel prendere ad esame questa questione ha intralasciato d'indagar innanzi tutto se ne veniva un discapito al nostro credito, o un mancamento alla nostra perfetta buona fede; ed io non dubito, o signori, che allorchando questa sarà da voi definita, anche in Inghilterra si apprezzeranno facilmente le ragioni della vostra deliberazione, si intenderanno perfettamente le questioni. Difatti non bisogna nascondere che massime a distanza egli è facile considerare le cose diversamente da quello che in fatto sono. Per esempio non più tardi di ieri è stata inserita in un importantissimo diario di Londra una lettera di uno dei sottoscrittori alla protesta letta dall'onorevole relatore, dalla quale si vede chiaramente credersi colà che queste strade ferrate, le quali si tratta di vendere, costituiscono un reddito assai superiore al cinque per cento del capitale totale speso nella loro costruzione e nell'acquisto delle altre varie parti. In guisa che in buona fede si crede che il capitale speso in queste ferrovie renda il 7 o l'8 per cento; e che, mentre secondo la legge del 1851, qualora si fosse venduta questa strada ferrata ad una società fatta *ad hoc*, questa facoltà di convertire le cartelle del prestito in azioni di detta so-

cietà avrebbe potuto ammettere i detentori di queste cartelle al maggior frutto proveniente da queste strade ferrate, oggi invece col farne la vendita ad una società già costituita, vale a dire in tali condizioni per cui il cambio materiale delle cartelle diventa poco meno che impossibile, si abbia voluto sfuggire a quel vantaggio aleatorio che davano gli articoli 14, 15 e 16 del decreto approvante il prestito Hambro.

Ora la Camera non ignora i fatti come sono. Ella sa che questi 200,000,000 che costituiscono il prezzo per cui noi vendiamo la strada ferrata, e che andrebbero ancora menomati di 23,000,000 di interessi scalari per ritardi delle scadenze, anzi secondo altri andrebbero ancora diminuiti di più, sono ben lungi dall'essere eguali alla spesa totale fatta per la costruzione delle linee e per l'acquisto dei vari tronchi in esse compresi. In guisa che non ha fondamento materiale l'ordine di idee su cui è fondata la lettera alla quale io alludo. Io non dubito per conseguenza che in un paese come è l'Inghilterra, in cui le questioni di questa natura sono ampiamente discusse e ricevono la più grande pubblicità; in un paese di eminente buon senso, dove la verità finisce per trionfare più presto che in altro luogo dove la libertà è minore, e minore l'abitudine di discussione; in quel paese, dico, finirà ben presto per essere tolta ogni specie di nebbia che potesse per avventura aver appannato quello che faceva il Governo quando non si conoscevano i particolari, quando non si conosceva la deliberazione che avrebbe preso in proposito la Camera.

Quindi è che giusta le dichiarazioni da me fatte rimangono perfettamente impregiudicati i diritti di cui i detentori di queste cartelle potessero esperire, e per tal guisa senza ombra di lesione alla lealtà, ed anche a tutti i più immaginabili riguardi che si potessero avere per i possessori di quei titoli può il Parlamento addivenire alla approvazione del contratto che è sottoposto alle sue deliberazioni. (*Bene! a destra — Movimenti a sinistra e al centro*)

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Boggio.

BOGGIO. Coll'abilissimo suo discorso il signor ministro delle finanze cercò molto ingegnosamente di porre la questione sopra un terreno sul quale diventerebbe difficile il prendere un partito contrario ai desideri dell'onorevole ministro.

Rimane a vedere se il terreno sul quale il signor ministro delle finanze pone la questione, sia il vero terreno sul quale la questione possa essere mantenuta e debba venire definita.

In sostanza l'onorevole Sella vi ha detto: votate pure senza scrupoli; votate pure anche questo secondo e questo terzo articolo di legge, come avete votati già tutti quelli che li precedevano o li susseguivano; non vi preoccupate di nuovi incidenti, imperocchè questi incidenti, se sono, cronologicamente parlando, nuovi, sono però in loro medesimi antichi, come vi diceva non ha guari il signor relatore.

L'esame che si fece delle lagnanze e delle proteste

TORNATA DELL'11 APRILE

inviatemi chiari come in queste lagnanze, in queste proteste non si fece altro, in sostanza, fuorchè riprodurre considerazioni che già abbiamo prese ad esame, ed innanzi alle quali non si sono arrestate nè la Commissione amministrativa, nè quella della Camera.

Votate per questo contratto, ci dice l'onorevole ministro delle finanze, imperocchè non è a temere che ne venga danno al nostro credito; la nostra buona fede è giustificata. E neppure è a credere che ne venga danno ai detentori di cartelle Hambro, perchè le loro ragioni rimangono impregiudicate.

Tutto al più può rimanere una qualche nebbia (e mi rallegro di vedere che ciò che per l'onorevole Castagnola era una nube per il signor ministro delle finanze cominci a diventare qualche cosa di meno, cioè una semplice nebbia) (*Ilarità*), potrà rimanere una qualche nebbia intorno al pericolo di avere poi a pagare un'indennità!

Ma anche questa nebbia, la voce potente del ministro delle finanze cercò di dissiparla facendo una rapida escursione sul terreno della legalità, e adducendoci le ragioni giuridiche per le quali egli crede che neppure questo pericolo sia a temere.

Non vorrei meritarmi il rimprovero di ricordarmi troppo qua dentro di essere avvocato; perciò non tratterò la questione di legalità.

Sulla questione di legalità, a parer mio, può essere gravissimo il dubbio; per me la questione dominante non è tanto quella di indagare se al punto di vista del diritto abbiamo ragione o torto; ma la vera questione è di sapere se maggior vantaggio recherà allo Stato l'approvazione o la reiezione di questo contratto. Se cioè non sia maggiore il danno che dobbiamo temere dalla sua approvazione che non sarebbe quello che potrebbe derivarci dalla sua reiezione. (*Bene!*)

Questo danno l'onorevole ministro lo ha considerato solo in ordine allo incidente Hambro, per il quale fu procrastinata di due giorni la discussione degli art. 2 e 3.

E certamente è questo un punto essenzialissimo da considerare, ed io non intendo trascurarlo, ma non intendo neppure consentire a che venga così mutilata la questione.

Occupiamoci sì del danno che può derivare dalla questione Hambro, ma non dimentichiamo gli altri danni plausibilmente temibili, posciachè sarà solo sommando insieme i danni che, indipendentemente dalla questione Hambro, ci possono venire da questo contratto, cogli altri danni che dalla questione Hambro ci sono minacciati, che potremo giungere a formarci un criterio sicuro intorno al partito che, nel pubblico interesse, meglio convenga prendere.

Però in quanto concerne la categoria dei danni intrinseci al contratto, si è già così lungamente discusso nella Camera, che credo mio dovere limitarmi a ricordare in brevissime parole la sintesi di quella discussione, per fermarmi quindi un po' più a discorrere del danno che deriverebbe dalla approvazione di questo contratto per l'incidente Hambro.

Anzitutto però io debbo dichiarare essere grandemente lieto che la discussione sugli articoli 2° e 3° della legge non abbia avuto luogo sabato e sia stata rinviata ad oggi, sia cioè stata rinviata al momento in cui tutti gli altri articoli della legge sulle ferrovie furono votati.

Una voce. No.

BOGGIO. Ne rimane ancora uno il quale è connesso cogli articoli 2° e 3°; tutti gli altri indipendenti dagli articoli 2° e 3°, non dispiaccia a chi disse *no*, sono già votati. (*Si ride*)

Codesta votazione delle altre parti della legge rende molto più facile il compito della Camera in ordine agli articoli relativi alla vendita delle ferrovie.

Essa ci ha sgomberato il terreno ed ha diminuito quegli elementi, sto per dire eterogenei, i quali finchè si trovano amalgamati e confusi, potevano creare difficoltà artificiali alla buona soluzione di questa speciale controversia.

Così in primo luogo fu eliminata per quelle votazioni la questione ministeriale in ordine agli articoli relativi al contratto della vendita delle ferrovie. (*Interruzioni al banco dei ministri*)

BOGGIO. Signori, è evidente che non c'è più questione ministeriale su codesti articoli: noi possiamo votarli senza paura che il nostro voto metta in pericolo i portafogli e sollevi una crisi ministeriale.

Imperocchè io so che una parola del generale La Marmora non si smentisce mai, e il generale La Marmora ci ha fatto domenica a questo riguardo dichiarazioni così precise che non è più possibile di nutrir dubbio alcuno in proposito. (*Movimenti*)

Il generale La Marmora ci ha detto domenica, rispondendo all'onorevole Bonghi, il vero motivo per il quale la questione di Gabinetto fu posta.

E per verità credendo io sia dovere dell'uomo onesto di non arrossire di confessare l'errore in cui involontariamente cada, dopo avere udito quella dichiarazione che stamattina ho riletta sulle bozze del suo discorso, non arrossisco di dichiarare che ho avuto gran torto quando dissi ai signori ministri che la questione di Gabinetto non era nè giusta, nè opportuna, nè conveniente.

Ma valga come circostanza attenuante in favor mio il riflesso che fino a quel punto non aveva udito che il discorso dell'onorevole Sella; e niuno vorrà al certo affermare che le spiegazioni da lui date alla Camera circa la questione di Gabinetto avessero potuto persuadere alcuno.

Ma dopo che le parole dell'onorevole generale La Marmora m'ebbero rivelate le vere ragioni di quella questione di Gabinetto, io mi ritratto, e dico ai signori ministri: avete fatto benissimo a parlarne.

Voi lo ricordate, miei onorevoli colleghi, il discorso di domenica del generale La Marmora.

Egli vi ha detto: il Ministero ha dovuto fare la questione di Gabinetto, perchè voleva impedire con questa che si facesse pressione sopra di lui con una coali-

zione di interessi locali. (*Interruzioni al banco dei ministri*)

Il generale La Marmora disse che il Ministero volle impedire, colla minaccia della crisi ministeriale, che si cercasse strappargli concessioni che egli sapeva di non dovere e di non poter fare.

(*Il ministro per l'interno fa cenno negativo.*)

Queste sono le parole precise del generale La Marmora, le quali, del resto, credo che fra pochi momenti tutti avrete sott'occhi, e potrete giudicare l'esattezza della mia citazione. Evidentemente nella questione del contratto di vendita delle ferrovie dello Stato non vi è più questione di interesse locale, nè c'è più possibilità di coalizione. Evidentemente quelle punte di campanile che tanto fastidiavano, e non a torto, l'onorevole generale La Marmora, non ci entrano più per nulla.

Voci. Sì! sì!

BOGGIO. Odo una voce interrompermi, gridare: *si!* Probabilmente essa è di un qualche novizio, il quale dice *si! si!* perchè crede che come abbiamo ancora il bilancio speciale per l'economato regio apostolico, così esista ancora un bilancio speciale per le ferrovie dello Stato! (*Si ride*) Ma tutti i miei colleghi i quali abbiano studiato almeno l'abbiccì della vita parlamentare, cioè il bilancio, sanno che i proventi delle ferrovie dello Stato, abbenchè esse rappresentino il capitale formato coi denari esclusivamente di una parte del regno, cioè delle antiche provincie, s'impiegano però, com'è giustizia, a profitto di tutto lo Stato.

E così pur sa chiunque che quei proventi figurano nel bilancio generale dello Stato, e giovano a tutti i contribuenti, per modo che resistere allo sperpero delle strade ferrate è difendere la causa di tutti i contribuenti del regno.

Ond'è forza concludere che quella voce *si! si!* parti da taluno di quegli onorevoli nostri colleghi che il generale La Marmora così ben ci dipingeva domenica, aggomitolati sul cucuzzolo del loro campanile, guardanti all'ingiù senza veder altro all'intorno. (*Viva ilarità — Bene!*)

Io dico adunque che interesse locale in codesta questione della vendita delle ferrovie dello Stato non c'è, e non essendoci, non ci può più essere la questione di Gabinetto, secondo la definizione che ce ne ha data domenica il generale La Marmora.

Fu anche eliminato un altro elemento eterogeneo.

Sinchè non si erano discussi gli altri articoli della legge e finchè non si erano votati, poteva sempre nascere qualche dubbio che la votazione contro agli articoli 2° e 3° pregiudicasse gli interessi abbastanza importanti che sono regolati dagli articoli 4° e 5°.

Ormai anche questo pericolo è svanito — le società sono salvate, le romane non falliranno, andremo quanto prima a Roma coll'*allacciamento*, i gruppi si costituiscono, le garanzie sono loro assicurate; tutto ciò difformava il sistema della legge ormai è accettato dalla Camera.

E lo fu in pubblica adunanza ad una maggioranza

così grande, e rimanemmo così pochi fedeli alla opposizione di principii che certo sarebbe mettere innanzi un'ipotesi impossibile il supporre che abbia nell'urna a percolare una legge che nella pubblica votazione ha già avuto un suffragio così largo ed universale.

Siamo adunque pienamente rassicurati su tutto il rimanente della legge; e non ci rimane più a sciogliere che codesta questione la quale omai si presenta a noi isolata, come appunto oggi confessò il ministro Sella.

E la questione isolata si riduce a vedere se il contratto delle ferrovie conviene sì o no nell'interesse generale dello Stato.

Ecco la questione ridotta alla sua semplicità maggiore.

La prima indagine consisterà adunque nel cercare il rapporto fra il prezzo che si percepisce e l'oggetto che si vende.

Imperocchè cotesta cessione delle ferrovie è un semplice contratto di compra-vendita, da misurarsi alla stregua alla quale noi ragguaglieremmo l'alienazione di qualunque altro stabile demaniale. Vuolsi quindi vedere se il prezzo che noi ricaviamo corrisponde al valore dello stabile che alieniamo.

Poi cercheremo se per avventura, a parte anche la considerazione fra l'oggetto in vendita ed il prezzo assicurato, non sia per l'incidente Hambro nata un'altra causa di danno da tenere in calcolo.

Quanto alla prima indagine me ne spiccierò ricordando quelle cifre che l'onorevole ministro Sella non può mettere in dubbio.

Udii i rimproveri che egli ha fatto all'onorevole Bonghi, accusandolo di aver troppa abilità nel maneggio delle cifre, e di spingere l'artificio non solo a disporle come meglio convenisse, ma fin anche a farsi all'occasione padre e creatore di cifre.

Invece io quanto a cifre non voglio saperne di paternità; è una paternità che ripudio, perchè io non ammetto che la paternità legittima, e la sola paternità legittima dinanzi al Parlamento, in materia di cifre, non può essere che quella che emani dal ministro delle finanze.

Or bene il ministro delle finanze non ha potuto sconfessare le cifre che vi ho indicate già ai di scorsi: egli fu costretto a riconoscere che dai 200 milioni, prezzo concordato per le nostre ferrovie, si debbono dedurre anzitutto da 24 a 25 milioni, perchè il pagamento di quella somma, facendosi ratealmente in quattro anni, senza corrispondenza d'interessi durante mora, sono 25 milioni circa che noi perdiamo.

E così i 200 milioni già per questa causa riduconsi a 175 milioni.

Il signor ministro, preoccupandosi in altra tornata di questa mia osservazione, diceva: che se per una parte è vero che si perdano quei 25 milioni, non sia più giusto il detrarre tutta questa somma dai 200 milioni, perchè il danaro che ottiene dalla vendita delle ferrovie sarà applicato a pagare le spese che si ripartiscono nel corso di due o tre anni, cosicchè si fa luogo

TORNATA DELL'11 APRILE

a compenso fra l'interesse che non si piglia in quattro anni pei 200 milioni, ed i pagamenti che non si fanno ad una volta, ma si in un periodo triennale.

L'onorevole Bonghi avrebbe qui una bella occasione di prendere la sua rivincita contro il signor ministro (*Si ride*), imperocchè nel far questo ragionamento l'onorevole Sella prende ad imprestito quegli artifici stessi che rimprovera all'onorevole Bonghi.

Quando parliamo del prezzo pattuito per le ferrovie; quando domandiamo se per esse noi riceviamo in realtà 200 milioni, o meno; quando indagiamo se questo minor prezzo che ricaviamo basti tuttavia a darci un corrispettivo conveniente per la proprietà delle ferrovie che perdiamo, noi vogliamo conoscere il rapporto che corre direttamente fra l'oggetto venduto ed il prezzo ricavatone.

Non è dallo impiego che daremo poi alla somma che riceviamo in pagamento, che possiamo arguire la convenienza del prezzo offerto, ma si invece dal ragguglio fra il valore di questo prezzo e il valore della cosa venduta.

Invece che cosa fa il signor ministro?

Egli introduce un altro termine di paragone, egli ci dice: è vero che non piglieremo in realtà che 175 milioni, perchè la somma di 200,000,000 ci viene pagata a rate, in quattro anni, ma questo danaro mettiamo a confronto non di ciò che vendiamo, bensì delle spese che dobbiamo pagare in due o tre anni, e i 175,000,000 diventeranno 200,000,000.

Ma come non considera il signor ministro che se invece noi ci sciogliamo da questo contratto e vendiamo le ferrovie ad un altro acquirente, che paghi subito, o entro più breve termine, i 200,000,000, noi lucremo i 25,000,000 che Rothschild ci fa perdere, e non per questo aumenteranno di un centesimo le spese che con questo denaro vogliamo estinguere?

È adunque evidente che questo modo di ragionare del signor ministro è precisamente quello che nelle scuole di umanità viene chiamato sofisma, poichè con esso dopo avere nella prima parte del ragionamento posti a confronto due termini, l'oggetto venduto, ossia le ferrovie, e il prezzo; nella seconda parte si paragona questo prezzo non più all'oggetto che si vende, ma a certe spese che si vogliono pagare col ricavo del prezzo!

L'artificio è abile e destro, ma, lo ripeto, esso finisce ad un sofisma.

Adunque sappiamo ormai, per confessione del signor ministro medesimo, che non riceviamo 200,000,000 ma soli 175 o 176.

Ecco così una prima perdita di 25,000,000.

A questa ne tengon dietro pur troppo altre parecchie.

Già io ricordai alla Camera come nel contratto di vendita delle ferrovie dello Stato nulla siasi stipulato per i 13 milioni che doveva pagare all'erario la *Vittorio Emanuele* non appena fosse aperto il *tunnel* del Moncenisio, nel 1871, e che non paga più, perchè ne fu liberata in occasione della vendita.

E qui pure l'onorevole ministro ha dovuto riconoscere l'esattezza della cifra ed anzi dichiarò nella sua lealtà che forse sarebbe stato meglio il pensare a questo allorquando si stipulò la vendita, e cercar di ottenere subito dall'acquirente lo equivalente di ciò che si rinunciava a chiedere quindi innanzi alla *Vittorio Emanuele*.

Ma egli soggiunse che non dobbiamo troppo inquietarcene, ma quello che non si è fatto, si farà; e se trascurammo in modo di trattare allora per questi 13 milioni, ne tratteremo poi....

Ne tratteremo poi?

Sì, dice il ministro, perchè la compagnia delle Lombarde avrà tanto interesse nello acquisto di quel mozzicone di ferrovia, quanto ne ha il Governo alla vendita di esso: e potranno ottenersi più tardi quei medesimi patti o a un dipresso, che si sarebbero potuti ottenere ora.

Il signor ministro s'inganna: ed io credo avervi già dimostrato nel precedente mio discorso come, trascurando di fissare fin d'ora le condizioni di quella cessione, noi ci siamo messi nella dura condizione di dover poi abbandonare a vilissimo patto quel breve sì, ma importantissimo tronco di strada.

A dimostrarlo di nuovo, io non tornerò sulla questione della stazione da collocarsi in mezzo al *tunnel* (*Si ride*); ma dirò che quando a noi non rimane come ora fra le mani altro eccettochè quel piccolo tratto di pochi chilometri, è impossibile pretendere che la compagnia delle Lombarde ce lo paghi i 13 milioni che già la *Vittorio Emanuele* aveva obbligo indeclinabile di darci.

Sarà anzi la compagnia delle Lombarde che ci detterà la legge: posciachè se noi le domandiamo un prezzo che non le convenga, essa ricuserà di comperare il mozzicone, e lascerà a noi il carico di esercitarlo. Avremo noi la convenienza di creare per quei 40 chilometri un'Amministrazione speciale?

Non è cosa evidente che le spese di esercizio sopra un così breve tronco assorbirebbero ogni prodotto, e non lascierebbero luogo ad utile alcuno per lo Stato?

O per ovviare a questo danno ricorreremo allo spediente di creare per quel tronco una tariffa eccezionale? Potremo noi dire alle merci e ai viaggiatori che percorreranno quel tratto, che in compenso del vantaggio che loro procura il *tunnel* abbiano a pagare il doppio, il triplo per chilometro di quello che paghino per il rimanente della linea?

Evidentemente no; chè, se tentassimo di farlo, la Francia ce lo impedirebbe, perchè il primo danno lo avrebbe essa medesima, per gli impedimenti che un simile spediente recherebbe al suo commercio internazionale.

Non potendo adunque convenire allo Stato l'esercizio isolato di quel mozzicone, e non potendosi creare per esso una tariffa speciale, noi ci troveremo proprio nella condizione di regalare, o un dipresso, quel tronco isolato e di perdere così i 13 milioni che già ci erano assicurati. Nè la nostra perdita si arresta qui.

Infatti non si è messo in dubbio (e in verità non si potrà farlo) che si perdono altri cinque milioni per quel tale aumento di 200 lire per azione che la *Vittorio Emanuele* era obbligata di fare continuando essa ad avere e ad esercitare la linea di Susa-Novara. Sono per conseguenza 18 milioni che vengono a sovrapporsi agli altri 23 milioni secondo il ministro, 25 secondo altri calcoli, che si perdono per i pagamenti rateali in un quadriennio.

E così i 200 milioni sono ridotti a 157.

E sono ridotti a questa cifra non per calcoli immaginati da me, sibbene per le ammissioni specifiche e concrete del signor ministro delle finanze.

Or bene, 157 milioni formano essi un giusto corrispettivo delle ferrovie che alieniamo?

Esprimono essi il vero rapporto fra il valore dell'oggetto venduto e il prezzo che ne riceviamo?

E badate che c'è inoltre il pericolo sia pure da detrarre un'altra cifra da questa, già così insufficiente di 157 milioni, pericolo che accenno ora, perchè siamo ancora in tempo a scongiurarlo.

Se non sono male informato (dico così perchè non ho ancora avuto sott'occhi il fascicolo degli emendamenti), un nostro onorevole collega, l'onorevole Valerio, già deve avere formulato una mozione che io raccomando sin d'ora alla Camera, la quale vuol togliere il dubbio che nascerebbe dagli articoli 23, 24 e 27 del capitolato combinato coll'articolo 5 della convenzione tra il Governo e la società delle ferrovie lombarde.

Secondo il tenore di quegli articoli abbiamo novantane e tre quarti su cento di probabilità che la compagnia lombarda lucrerà anche l'introito delle nostre ferrovie dal 1° gennaio al dì della materiale consegna, ossia per un buon terzo dell'annata. Se il Ministero accetterà l'emendamento...

CORRENTI, relatore. Sì, lo accetta.

BOGGIO. Mi si dice che lo accetta, e ne godo.

Ho dunque avuto ragione di dire che i 200 milioni non sono che 157 (*Ilarità*), mentre invece avrei detto soli 148 se non si accettava l'emendamento dell'onorevole Valerio. Grazie a questo noi guadagniamo 9 milioni; e così la differenza fra il prezzo apparente e il prezzo reale starà nel divario fra 157 e 200 milioni, ossia sarà di 43 milioni.

L'indagine intorno al merito intrinseco del contratto ci conduce adunque a questa risultanza, che vendiamo le nostre ferrovie per 157 milioni; quelle ferrovie, il cui reddito netto già ora si avvicinava ai 14 milioni (perchè la Camera ricorda come nel calcolo che sta nella tabella della Commissione sia occorso un errore di 1,200,000 lire per ispese a torto accollate all'esercizio, mentre erano spese di altra natura).

Ed ora io vi domando: è giusto il prezzo di 157 milioni per un capitale che fin d'ora dà un reddito netto di 14 milioni, reddito che si accresce ogni anno per il sempre crescente sviluppo della rete a cui s'innestano quelle linee, reddito che il Governo stesso calcolò si aumenterebbe dei *due quinti*, aperto il *tunnel* del Cenisio?

Veniamo ora alla seconda indagine, quella cioè del danno che la questione Hambro possa recare al nostro contratto.

Brevissime considerazioni di un ordine generale, intendo io sottoporre alla Camera su questo argomento perchè, lo ripeto, nella questione legale io non ci voglio entrare, anche perchè mi sembra non opportuno e conveniente il pregiudicare colle nostre discussioni una questione veramente giuridica.

Epperò a tale riguardo io mi limiterò a dire che i ragionamenti della Commissione, dell'onorevole Castagnola e del ministro non mi hanno interamente persuaso, non hanno dissipato ogni dubbio dall'animo mio.

Se la questione si dovesse considerare al solo punto di vista della legalità, il Governo avrebbe forse una grande probabilità di vincere la causa contro i detentori di cartelle del prestito Hambro. Nè, parlando di legalità, voglio io far credere che il Governo non abbia proceduto colla massima buona fede, od abbia trascurato di circondarsi di quelle precauzioni preliminari che erano da così grave argomento richieste.

Io, lo so, ho l'abitudine di attaccare, forse anche un po' vivamente, i miei avversari politici; credo però di avere sempre dimostrato, in tutta la mia vita parlamentare, che posso essere qualche volta appassionato, ma che non dico mai cosa la quale nella mia coscienza io non ritenga per vera e giusta.

Epperò io non esito a dichiarare che la buona fede del Governo italiano non può onestamente essere revocata in dubbio.

Ma pur troppo non è lì la questione. Quando udii l'onorevole ministro delle finanze fermarsi così a lungo sulla questione di buona fede, e spendere la maggior parte del suo discorso a dimostrare che il Governo agì con tutta onestà in questo affare, mi sentii tornare in mente lo aneddoto di quel tale che sul serio stupiva di non essere mai riuscito a prender moglie quantunque egli dicesse sempre di sì ad ogni proposta di matrimonio. (*Si ride*) Egli dimenticava che per compiere il matrimonio non bastava che egli dicesse di sì, ma era necessario che trovasse pure colei che alla sua volta dicesse di sì a lui. E la nostra difficoltà oggi è precisamente la stessa. Noi siamo in buona fede, ma non basta che noi siamo e sappiamo di essere in buona fede, è necessario, è indispensabile che gli altri eziandio dividano questa nostra buona opinione.

Ossia, non possiamo risolvere la difficoltà considerandola solo in ordine al concetto che ne abbiamo noi: dobbiamo invece esaminarla al punto di vista dell'impressione che ella produce sul pubblico inglese.

Vi lusingate voi che questa impressione possa esserci favorevole?

Mi direte che ciò dipende dal modo con cui la questione venga formolata nel proporla al pubblico.

Sia pure: io vi lascio la scelta della forma e del modo di tale comunicazione. Vediamone un esempio.

L'oratore che primo trattò in questo recinto la questione dell'Hambro sotto l'aspetto contrattuale, e la

trattò *ex professo*, con grande copia di argomenti, e molta acutezza di ingegno, fu l'onorevole Castagnola.

Sarebbe adunque desiderabile, nell'interesse nostro, che fosse tradotto in inglese, e fatto leggere a tutti i detentori di cartelle Hambro, a tutti anzi i capitalisti inglesi, il discorso col quale l'onorevole Castagnola, nella discussione generale, cercò di dimostrare la piena legalità e la piena buona fede di questa operazione.

Ebbene, l'onorevole Castagnola che cosa ha dichiarato egli medesimo nel suo discorso?

Egli ha dichiarato che ora è convinto che la legalità, l'equità, la buona fede, stanno per il nostro Governo. Ma sapete che cosa ha dovuto fare per convincersene?

Egli nella sua lealtà ci dichiara che si sono tenute circa cinquanta sedute, delle quali egli ha formato i verbali. (*ilarità a sinistra*)

Alcune voci. No! no!

BOGGIO. Ecco le sue precise parole:

« La mia opinione era del tutto contraria... Mi sembrava cosa non dubbia che, ove si fosse fatto luogo ad una vendita di strade ferrate senza distinzione alcuna, bisognasse mantenere il diritto ai portatori delle cartelle Hambro, di convertire le loro cartelle contro azioni della compagnia acquisitrice delle strade ferrate.

« Io feci quest'osservazione nel mio ufficio, anzi si fu questa semplice osservazione (quella di credere illegale l'operazione) che mi valse l'onore di essere nominato membro della Commissione, e quindi la fatica di redigere ben cinquanta verbali.

« Avendo studiato in seguito la questione, ed avendone conferito molto coll'onorevole Conforti, a poco a poco ci convincemmo che realmente aveva ragione il Governo. »

Ora, se un uomo di perspicacia così singolare e di ingegno così pronto qual è l'onorevole Castagnola, ha dovuto studiare tanto coll'aiuto dell'onorevole Conforti per giungere poco a poco a questa convinzione, che il Governo ha ragione (*Viva ilarità*), che cosa accadrà in Inghilterra? Io ve lo domando, la massa dei capitalisti inglesi avrà l'onorevole Conforti a sua disposizione? (*Nuova ilarità*) Avrà il tempo e la volontà di studiare così a lungo la questione da riuscire a persuadersi *a poco a poco* che noi abbiamo ragione e che essi hanno torto? (*Benissimo!*) Nè questo è per me artificio rettorico, ma argomento convincentissimo.

Molto saggiamente diceva testè l'onorevole ministro delle finanze che in cotesta questione bisogna giudicare col criterio comune e col senso pratico.

Sta benissimo; ma appunto il criterio comune ed il senso pratico in Inghilterra che cosa faranno?

Andranno cercando coll'onorevole Mari e cogli altri onorevoli membri della Commissione governativa se l'art. 14 della convenzione non fosse abbastanza chiaro?

Andranno cercando con sottile accorgimento le differenze che possono correre tra la lettera dell'articolo 14 ed il suo spirito, su ciò che si intese allora di fare e ciò che si vorrebbe ora intendere si fosse inteso allora?

Il criterio comune ed il senso pratico vorranno avvolgersi e perdersi in questo dedalo legale?

No, pur troppo, e neppure oso lusingarmi che vogliano almeno i capitalisti inglesi tener dietro al complicato ragionamento che serve di base al convincimento della Commissione.

La Commissione governativa, e dopo di essa la Commissione della Camera, considerò che allorquando si fece la stipulazione Hambro, fu attribuito ai prenditori di cartelle il diritto di cambiarle alla pari in azioni, perchè si tenne conto soltanto della ipotesi che si formasse una società speciale per lo esercizio di questa sola linea.

I grandi avvenimenti posteriori al 1851 per i quali al Piemonte si sostituì fortunatamente l'Italia, debbono, nel concetto delle vostre Commissioni, essere tenuti a calcolo nella interpretazione attuale delle stipulazioni Hambro.

E debbe soprattutto considerarsi che altro sarebbe stato il formare una società speciale e *ad hoc*, per lo esercizio delle linee ipotecate al prestito Hambro, altro è che si cedano queste linee ad una grande società, già costituita, già esistente, e la quale già ha il suo capitale formato, le azioni collocate, ed abbraccia una estesissima rete.

Da queste premesse le nostre Commissioni concludono che la società alla quale ora vendiamo le linee Torino-Genova, Torino-Susa, non può essere quella a cui si riferiva l'articolo 14 della convenzione Hambro, e che per conseguenza non può farsi luogo al cambio delle cartelle in azioni della società Lombarda.

Tutti questi ragionamenti saranno verissimi, saranno giustissimi, io non li discuto, non li apprezzo; se lo dovessi fare, io forse me ne dichiarerei convinto come ne fu persuaso l'onorevole Castagnola.

Ma da capo io vi ripeto, che non si tratta già di persuadere e convincere noi, ma bensì di persuadere e convincere il mercato inglese.

Epperò da capo io vi domando se crediate che i capitalisti inglesi vogliano far tutti questi sottili ragionamenti.

Pur troppo è invece a temere che non li faranno punto: ma si invece considereranno semplicemente che allorquando investirono il loro danaro in quelle cartelle ebbero dalla convenzione l'affidamento che se quelle ferrovie uscissero dalle mani del Governo, per passare nel dominio di una società, essi potrebbero cambiare le cartelle in azioni, e che ora questa promessa convenzionale viene violata, e si rende loro impossibile un cambio sul quale aveano sempre fatto assegno.

L'onorevole ministro Sella ci dicea non ha guari che in sostanza avere le cartelle o avere le azioni torna lo stesso. Con buona venia dell'onorevole ministro questa sua proposizione è un flagrante ed evidente errore.

I possessori di cartelle non hanno altro diritto fuor quello di percepire la rendita alle cartelle stesse assicurata.

Invece l'azionista ha la proprietà della ferrovia, esercita una vigilanza di tutti i momenti sul modo con cui viene amministrata, è in una parola padrone ed amministratore della ferrovia della quale è azionista; e partecipa ai lucri non più ristrettivamente alla rendita fissa della sua cartella, ma bensì invece in ragione del prodotto reale delle linee: il che viene a dire che il possessore di cartelle non avrà mai che una rendita certa e invariabile, a vece che l'azionista lucra un maggiore introito, in ragione del maggior prodotto delle ferrovie.

Non torna dunque al medesimo lo avere la cartella, o lo avere l'azione.

E questo certamente dirà il senso pratico degli Inglesi; a queste dichiarazioni e testimonianze del senso pratico inglese, niuno vorrà in Inghilterra contrapporre i sottili nostri ragionamenti legali, e sarebbe volersi illudere di proposito il nutrire lusinga che la generalità degli interessati possa riuscire a persuadersi della giustizia del nostro operato, più facilmente o più prontamente di quanto vi siano fra noi riusciti quegli uomini competentissimi che pur essendo legali di professione tanto hanno dovuto studiare e discutere per riuscire a convincersi che il nostro operato è legale.

Insomma, quando un contratto tocca agli interessi di un grandissimo numero di persone, è necessario che la onestà, la giustizia, la legalità di tale contratto siano evidenti per modo che solamente la malafede e la supina ignoranza li possa mettere in dubbio.

Se manca questa evidenza, il contratto, sia pure in se medesimo giusto, e legale e conveniente, produrrà pur sempre un danno economico gravissimo.

E tale è il nostro caso.

Votate la vendita delle ferrovie alla compagnia lombarda, negate il diritto di cambio delle cartelle Hambro contro le azioni sociali, e vi sarà impossibile impedire il discredito nostro sul mercato inglese.

Noi possiamo aver ragione, credo anzi che in sostanza abbiamo veramente ragione, ma pur troppo saranno pochi coloro i quali studieranno la questione a fondo nella stessa Inghilterra.

La grande maggioranza farà come sempre, si fermerà a quella *prima corteccia* della quale parlava l'onorevole Castagnola, in esaminando la questione in modo superficiale; la pubblica opinione dirà che avevamo promesso ai possessori di cartelle Hambro di dare loro le azioni quando le ferrovie passassero a mano di una società, e che ora neghiamo di darle, mentre pure le ferrovie si vendono ad una società.

Non escirà da questo circolo il ragionamento del maggior numero; e questo ragionamento così piano e facile, e il quale si presenta con tutti i caratteri della evidenza, sarà esiziale al nostro credito.

Signori, io sono ormai al termine del mio dire, ma vogliate ancora permettermi una considerazione generale, che è in certo modo la sintesi e il corollario di tutte le osservazioni che vi ho fin qui esposte.

Prima d'oggi ebbi già occasione di manifestare la

mia opinione in ordine alle condizioni nostre finanziarie, alle necessità che esse ci creano, ed alla via che dobbiamo tenere per evitare l'abisso che ci attende.

E non esito a dirvi come fra i pericoli che più ci minacciano, sia questo dell'esserci noi messi in tale condizione da non avere ormai più che un solo mercato aperto al nostro credito in Europa.

E non mi peritai a soggiungere che questo inconveniente già per sè gravissimo, è fatto anche maggiore dallo essere omai per noi questo stesso unico mercato riassunto in un solo individuo.

Laonde tutte quelle nostre deliberazioni le quali possono avere per effetto di rendere sempre più difficile al nostro credito l'accesso ad altri mercati, tutte queste deliberazioni, quand'anche siano giuste, eque e legali in lor medesime, pur tuttavia, io lo credo e certamente sono dannose e rovinose per noi.

E questa è la ragione per la quale mi inquieta, e mi spaventa oggi la questione Hambro.

Mi renderà anche il generale La Marmora questa giustizia, se egli vuol essere meco leale come suole, mi renderà egli pure questa giustizia non aver prima d'oggi detta io cosa alcuna in questa discussione la quale avesse carattere locale o personale.

Ho parlato, anche lungamente contro la legge, e in ispecie contro la vendita delle ferrovie, ma io mi astenni persino dal nominare prima d'ora la questione Hambro, precisamente perchè ho combattuta e combatto la legge al punto di vista dei principii e del sistema complessivo, e non già per deferenza ad alcun interesse locale.

E se oggi invece io entro a discutere la questione speciale Hambro, ciò avviene appunto perchè anche questa questione, che poteva parere speciale, ha ora assunto carattere ed importanza generale.

Non mi preoccupa degli interessi o dei diritti dei portatori di cartelle Hambro: ma molto mi preoccupa delle condizioni e delle sorti del nostro credito.

I capitali inglesi avevano presa l'abitudine, da qualche anno, di venirsi ad investire, ed anche con una certa abbondanza, in Italia; disgraziatamente (io non pronuncierò il nome delle singole intraprese nelle quali si investirono), disgraziatamente i capitali inglesi finora non sono stati per nulla fortunati in Italia. Nessuna delle imprese nelle quali si impiegarono ha prosperato.

Or bene, fate che ai danni toccati ai capitalisti per l'esito infelice di quelle varie imprese si aggiunga ora un nuovo danno, imputabile, almeno apparentemente, a malvolere del Governo e del Parlamento italiano, fate che si compia ora da noi un atto il quale a torto, a grandissimo torto, ma pure nell'opinione dei più sembrava in Inghilterra meno giusto, meno legale, meno equo; fate che a quelle altre cause di diffidenza verso il mercato italiano si aggiunga questa opinione che il nostro Governo e il nostro Parlamento sacrificano alla leggera gli interessi inglesi, e ditemi se ciò non equivalga ad aver chiuso al nostro credito il mercato inglese!

TORNATA DELL'11 APRILE

Per queste considerazioni io voterò contro questi due articoli di legge; per queste considerazioni io pregherò ancora una volta i signori ministri, giacchè la questione di Gabinetto, per le stesse dichiarazioni fatte domenica dal generale La Marmora, qui non troverebbe più il suo luogo, a volerci almeno lasciare la libertà del voto su questa frazione di legge, ora che in tutte le altre parti di essa ben più importanti la maggioranza della Camera accolse le loro proposte. (*Bravo!*)

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Giacchè l'onorevole Boggio ha trovato modo di trascinarci ancora una volta a parlare in questa discussione io non mi ritirerò. Ammetto che l'onorevole Boggio abbia lasciato da parte la questione legale; ma sta di fatto che il suo discorso sente la sua straordinaria, anzi la sua prodigiosa abilità avvocatessa. Egli mi ha mosso rimprovero (perchè egli trova modo di scagliare rimproveri anche facendo complimenti) (*Ilarità*), mi ha mosso il rimprovero di aver posta ancora una volta la questione di gabinetto. Se non isbaglio, l'onorevole Boggio domenica non era presente...

BOGGIO. Fino a un certo punto sì, ma ho letto stamattina il rendiconto.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Domenica scorsa io ho parlato solo di campanili, e lascio la Camera giudice se dai discorsi che abbiamo ascoltato non abbiamo tutti potuto farci una giusta idea dell'altezza, della forma più o meno elegante, delle dimensioni più o meno solide che hanno i diversi campanili. Ma credo oggi che abbiamo imparato non solo a conoscere i campanili, bensì anche il suono delle campane. (*Si ride*) Credo di più che abbiamo conosciuto persino la consegna che avevano i campanari.

BONGHI. Sono interessi generali.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. E qual era, o signori, la consegna dei campanari? Era di suonare a stormo, affinché il Ministero passasse non per la valle Caudina, ma sotto le forche caudine.

Ebbene, per parte mia, e credo che gli onorevoli miei colleghi sono tutti del mio avviso, anzichè passare sotto le forche caudine, siamo disposti a morire.

VALERIO. La pena di morte è abolita.

LA MARMORA, presidente del Consiglio. Morire, ben inteso, come si muore in Parlamento, come sogliono morire i ministri, cioè per risuscitare un'altra volta. Per parte mia però, che sono già morto e risuscitato più volte, confesso sinceramente che sono disposto a morire, ma non più a risuscitare.

Messe da parte le allegorie, dico che ho già posta la questione di Gabinetto altra volta, ed ora piaccia o non piaccia all'onorevole Boggio, io la mantengo. Tale è il parere del Ministero. Egli non intende per nulla di abbandonare i due articoli rimanenti della legge, e come ha creduto di porre la questione di Gabinetto per gli altri, così la mantiene tutt'ora per questi.

BODDI. Sebbene l'onorevole Boggio abbia detto di trattare specialmente la questione economica, io non trovo che abbia detto nulla di nuovo, nulla che non sia

stato già esplicito e dimostrato contrariamente nei discorsi degli onorevoli miei colleghi della Commissione. Una cosa sola io credo di dover a lui osservare quanto all'emendamento proposto dal deputato Valerio ed accettato dal Governo e dalla Commissione; ed è che il medesimo fu da noi accettato come esplicitivo di quello stesso che noi intendevamo essere contenuto abbastanza nella convenzione, vale a dire che i prodotti delle strade ferrate naturalmente debbono restare a beneficio dello Stato fino al giorno della loro consegna e trasmissione alla Società. Per questo appunto noi abbiamo potuto accettare quest'emendamento che non altera punto la convenzione stabilita. La quale essendo un contratto, se vi si portasse un'alterazione, bisognerebbe anche avere il consenso dell'altra parte contraente.

In quanto dunque alla questione economica io credo di non aver nulla da aggiungere a quello che è stato detto. E passando alla questione legale, che riguarda specialmente le cartelle del prestito Hambro, io non mi sento da tanto di trattare questa questione, essendo estraneo alla scienza, e lascio a più abili deputati il trattarla.

PRESIDENTE. Il deputato Rattazzi ha facoltà di parlare.

RATTAZZI (Segni di attenzione). Non creda la Camera che io intenda di fare un discorso. Le dichiarazioni precise ed assolute che fece il Ministero a più riprese nel corso della discussione, e che ha ripetute ancora testè l'onorevole presidente del Consiglio, mi costringono a deporre interamente il pensiero. Mi si permettano solo pochissime parole, piuttosto per dare una spiegazione che per entrare nell'argomento.

Io confesso sinceramente che ho veduto con vivo e profondo rammarico il Ministero inoltrarsi nella via che è segnata nel progetto di legge sottoposto alle nostre deliberazioni; l'ho veduto con rammarico, perchè mi sembra che siansi fatte molte concessioni alle compagnie, le quali forse non erano consigliate nè dagli interessi del paese, nè dalla giustizia; l'ho veduto con rammarico anche, perchè, mentre dall'un canto scorgo imporsi pesi gravissimi alle finanze, le quali potrebbero un giorno essere scosse da un pericoloso dissesto; dall'altro lato forse le compagnie non potranno così facilmente raggiungere quell'intento che noi ci proponiamo.

Ciò nondimeno, appunto perchè io prevedeva che se si fosse voluto combattere nel suo insieme la legge, e si cercasse così di sconvolgere il sistema economico che rispetto alle ferrovie il Ministero aveva abbracciato, probabilmente sarebbe sorta la questione politica, io aveva abbandonato l'idea di parlare nella discussione generale, onde così non rendere ancora più grave e difficile la situazione, che è già per sè stessa molto grave e difficile. Mi sembrava però che se vi poteva essere una ragione di sollevare la questione politica, per quanto concerne il complesso della legge, lo stesso non potesse dirsi rispetto ad alcune disposizioni particolari,

ed indipendenti dall'insieme del progetto, e soprattutto rispetto all'alienazione delle ferrovie dello Stato.

In questa opinione io mi era proposto di svolgere le considerazioni che meglio parevano dimostrare la poca convenienza che le finanze hanno nel contratto del 30 giugno del 1864, contratto poi ancora, a mio credere, reso più grave nell'interesse dell'erario dalla convenzione 5 febbraio testè scorso.

Mi prefiggeva, analizzando quel contratto, porre in chiaro il danno rilevantissimo che lo Stato viene a risentirne, e specialmente dimostrare come fossero erronei i dati dai quali si era partito nello stabilire il prezzo della vendita mediante il confronto del reddito delle ferrovie colla somma convenuta. Io intendeva mettere in avvertenza la Camera dell'errore che si era preso dal Governo nel valutare la rendita della ferrovia medesima.

Per giudicare il valore di questa si pigliò per norma il valore della rendita del regno italiano; quindi per conoscere quale fosse il prezzo delle ferrovie che si alienavano (e per le quali si assicurava un'annua rendita brutta di 28 milioni, il che equivale a dire un'annua rendita netta di 14 milioni), si partì dalla supposizione che si dovesse considerare il valore che in quel tempo aveva sul mercato la rendita italiana.

Ma si doveva forse tener conto del valore generale e comune di questa rendita, o non piuttosto ed unicamente di quella che aveva una ipoteca speciale su queste ferrovie, ossia della rendita Hambro? Evidentemente si deve rispondere che il prezzo solo di questa rendita particolare poteva servire di elemento di confronto, poichè certamente la rendita che si ricava direttamente dalle ferrovie ha lo stesso valore, anzi deve avere un valore maggiore di quella che è soltanto garantita con ipoteca sopra le ferrovie stesse.

Ora, o signori, sapete voi qual era in giugno 1864 il divario tra i valori di queste rendite, e quale e quanto grande l'errore che si commise nel prendere l'uno anzichè l'altro di norma? Il divario era poco meno del 20 per cento, poichè, mentre la rendita comune si vendeva in ragione del 64 o 65 per cento, quella dell'Hambro si contrattava in ragione dell'82 o 84 per cento, e si sosteneva così ad un prezzo assai più elevato, perchè portava con sè quella garanzia.

Chi dunque non comprende, che se si fosse tenuto conto come incontestabilmente si doveva di questo valore per determinare il prezzo delle ferrovie, chi non comprende che si sarebbe dovuto stabilire un prezzo assai maggiore di quello convenuto?

E di vero la rendita delle ferrovie fu calcolata, anzi fu garantita, come ho notato più sopra, nell'annua somma di 14 milioni. Da questa somma si è partito per regolare il prezzo.

Or bene, se il valore dell'*Hambro* era dell'82 o 83 per cento, potrà forse il signor ministro delle finanze mettere in dubbio, che il prezzo dovesse stabilirsi con questo dato nella somma di 230 o 240 milioni? Come dunque si potrebbe negare, che lo stato sia grandemente

leso, allorchè invece si fissò, senza ragione alcuna, in soli 200 milioni, i quali del resto non sono che nominali, poichè il ministro stesso ha riconosciuto, che facendosi lo sconto degli interessi si dovevano ridurre a soli 175 o 177 milioni?

Questo è un conto evidente e che non ammette, a mio credere, risposta.

Era pure mia intenzione di far notare, come si fosse altresì grandemente errato a detrimento sempre delle nostre finanze, allorchè si volle per l'accertamento del prezzo pigliare per base la rendita delle ferrovie nell'anno 1862, anzichè in qualsiasi altro anno.

Evidentemente questo fu errore perchè l'anno 1862 è quello in cui le ferrovie hanno reso assai meno del precedente anno 1861, quantunque di regola generale nel primo tempo d'esercizio segnano sempre un progressivo aumento.

Hanno reso, dico, anche meno del 1861, per una ragione speciale, ossia perchè nel 1862 le ferrovie dello Stato furono assoggettate ad una imposta del 10 per cento; imposta che, come ognuno sa, massime nei primi anni in cui si riscuote, produce necessariamente una diminuzione del prodotto portando con sè una diminuzione del movimento commerciale.

Era pure mio pensiero di far avvertire che non si era tenuto conto, come si doveva, del valore maggiore che le ferrovie devono acquistare fra un non remoto avvenire in conseguenza dell'aumento del commercio, che si verificherà senza fallo allorchè sarà compiuto il traforo del Moncenisio.

L'onorevole ministro delle finanze sa meglio di me che allorquando lo Stato aveva ceduto le azioni della ferrovia di Susa alla Società *Vittorio Emanuele*, ha espressamente pattuito che queste azioni non si dovessero valutare soltanto in ragione di lire 500 ma di lire 200 in più allorchè quel traforo fosse eseguito. E così si convenne appunto perchè si ritenne che questo fatto il quale era in allora più incerto, e più lontano, non poteva a meno, verificandosi, di accrescere in ragione di due quinti il valore della ferrovia.

Ora di tutto ciò non si tenne conto. Di più avrei messo anche a calcolo il pericolo che si corre per i richiami, che vengono mossi dai possessori delle cartelle dell'*Hambro*.

Voglio io pure sperare che questo pericolo non sarà grande, voglio ammettere col ministro delle finanze che quando si dovessero quei richiami discutere dinanzi a tribunali, le finanze non dovranno saggiacere ad alcuna conseguenza, nè saranno tenute a sborsare alcuna indennità.

Ma ad ogni modo l'incertezza delle liti è tale che nessuno può guarentire dell'esito, ed è tuttavia sempre un pericolo che il Governo corre quando ne assume sopra di sè la responsabilità. Ma a che mi servirebbe intrattenermi su questo oggetto, e svolgere simili argomenti?

Dacchè il Ministero ha dichiarato espressamente che anche per questo contratto di vendita intendeva di

TORNATA DELL'11 APRILE

fare una questione politica a me non rimane che prendere su questa particolare disposizione del progetto lo stesso partito che ho preso rispetto alla discussione generale. Quindi, mosso sempre dallo stesso pensiero, dal pensiero cioè delle difficoltà che ci premono, rinuncio senz'altro alla parola e più nulla aggiungerò riguardo a questa legge.

SELLA, ministro per le finanze. Mi permetta la Camera di dare una risposta all'onorevole preopinante.

L'autorevolezza dell'oratore mi impone di rispondere alcune parole a quelle da lui testè dette.

Anzi tutto io credo che se l'onorevole Rattazzi, avesse esposto minutamente, od almeno se non minutamente, per sommi capi, le ragioni per le quali egli trova meno approvabili i contratti che sono stati sottoposti al Parlamento, si sarebbe potuto dal Ministero rispondere a queste obiezioni più facilmente e meglio di quello che si possa a considerazioni generali, che se non suonano disapprovazione, sono però molto gravi.

Per poter rispondere ad una condanna di un contratto, bisogna che siano accennate le ragioni per cui questa condanna si pronuncerà.

Venendo qui alla questione delle strade ferrate, mi sembra che l'onorevole Rattazzi ha essenzialmente appuntato di errore i calcoli della Commissione, e per conseguenza del Ministero, per la base da cui si è partito; egli ha detto che la Commissione ed il Ministero sono partiti dal corso della rendita del consolidato italiano, invece di partire dal corso di un altro titolo, il quale non ha una speciale rendita; e diceva l'onorevole Rattazzi che se si fosse partito dal corso del prestito per cambio, invece di giungere ad un valore di 200 milioni, che viene ridotto per ragione della scadenza a 178, si sarebbe trovato per queste strade un valore di 230, o 240 milioni.

Mi permetta l'onorevole Rattazzi che io gli osservi come io creda che vi sia corso un errore di cifre, imperocchè, elevando la cifra di 72, valore delle cartelle del consolidato, ad 82, valore dell'Hambro, crescendo per conseguenza d'un settimo il valore 172 milioni, che ci presentano i calcoli della Commissione, e, prendendo il settimo di 172, mi pare che si trovino 25 o 28 milioni in più. Se dunque aggiungiamo a 175 la cifra di 26, siamo ben lungi dal formare la cifra di 230 o 240 milioni enunciata dall'onorevole Rattazzi. Mi sono creduto in dovere di rettificare questa cifra, perchè mi pareva fare una certa impressione sulla Camera.

Non risponderò all'obiezione dall'onorevole Boggio nuovamente sollevata, cioè che nel calcolare il valore di queste strade ferrate dobbiamo tener conto dei tredici milioni, ai quali era obbligata la società *Vittorio Emanuele*, per la proprietà del tratto da Susa alla metà del Moncenisio.

Ho già detto una volta che vi sono due sistemi: o il Governo vende sin d'ora la piena proprietà di questo tronco, ed esige per questa cessione di proprietà una somma che era valutata a 13 milioni, ovvero non si tiene conto del valore del tronco per trattare della

vendita quando questo tronco sarà in condizione di essere esercitato.

Ora, è vero che il Governo non incassa questi tredici milioni, ma non dà neppure via la proprietà di questo tronco.

Quindi, mentre non voglio contestare che si poteva, in occasione di questo contratto, trattare definitivamente quest'affare, dico pure che non bisogna per nulla venire alla conclusione che, perchè non si è trattato di questa vendita, perchè il Governo non ne incassa il prodotto, di dedurre dal prezzo che attualmente si ritrae la somma di 13 o di 14 milioni *ad hoc*, come faceva l'onorevole Boggio.

L'onorevole deputato Rattazzi poi ha, in certo modo, appuntato il Ministero di aver su questo contratto fatta nuovamente la questione di Gabinetto.

Prima di tutto io non potrei a meno di osservare che evidentemente tutte queste stipulazioni si tengono assieme in una sola legge, e io non capisco come si potrebbe rigettarne una parte ed approvarne l'altra; ma credo che quando ben si consideri la posizione nostra, ben si vede che non è possibile il non fare la questione di Gabinetto; io non esito a dire che se l'onorevole deputato Rattazzi sedesse ancor egli su questi banchi, certamente l'avrebbe fatta anch'esso.

Noi siamo venuti proponendo questo contratto, sia pel riordinamento delle ferrovie, sia per la formazione di un grande gruppo nell'alta valle del Po, e sia ancora come un provvedimento finanziario cui fanno corona gli altri provvedimenti che sono contenuti in un altro progetto di legge: or bene, domando io, quando un Ministero è venuto avanti alla Camera proponendo deliberazioni così gravi, che toccano a tanti interessi, che involgono la soluzione di tante questioni, come potrebbe un Ministero, se una simil legge non venisse approvata, rimanere ancora al governo della cosa pubblica con utile del paese?

Io certo non ho d'uopo di ricordare all'onorevole commendatore Rattazzi, che ci siamo trovati insieme in un'altra circostanza, in cui in una questione non meno grave di questa noi non potevamo fare questione di Gabinetto, imperocchè vi erano pericoli per il paese; ma in provvedimenti di questa natura io dico che, quando fossero respinti, bisognerebbe pur sempre governare utilmente la cosa pubblica con altri mezzi, con altri provvedimenti egualmente efficaci; le domando come venendo essi dalla Camera respinti, potrebbe ancora un Ministero rimanere al suo posto!

Quindi il Ministero è convinto di non fare alcuna pressione sopra la Camera considerando questa questione gravissima come una questione di Gabinetto; esso deve esporre puramente e semplicemente quale è la nuda realtà delle cose, e non dubito che qualunque Ministero fosse su questi banchi, in questa condizione di cose farebbe nè più nè meno di quanto fa l'attuale Ministero.

RATTAZZI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BATTAZZI. Io non posso entrare nella coscienza dei signori ministri. Dal momento ch'essi credono di dover fare una questione ministeriale, non ho voluto nemmeno esaminare se fosse il caso di farla o non; ho detto semplicemente che a me non pareva nè opportuna nè necessaria. Ma posciachè l'onorevole ministro delle finanze, quasi facendo a me un appello, mi eccitò a dichiarare se io mi sarei al posto suo comportato altrimenti, io dico francamente che in questo caso particolare, e ritenute alcune speciali circostanze, non avrei per il contratto di vendita delle ferrovie sollevata la questione ministeriale. Non l'avrei sollevata perchè essa non si connette intieramente col sistema generale della legge. Io ho già avvertito che, se si trattasse del sistema generale, comprenderei come si mettesse innanzi questa questione; ma egli è manifesto, che può senza alcun inconveniente separarsi la parte dell'alienazione delle ferrovie dello Stato, e nel tempo stesso si possono lasciare intatti i gruppi di tutte le altre ferrovie, si possono lasciare nello stato medesimo in cui verrebbero ordinati in forza della legge che c'è sottoposta. L'unica conseguenza che potrà derivarne si è un gruppo alquanto più ridotto, il gruppo cioè delle Lombarde. Ma questo non è un grave inconveniente del quale si abbia a tenere un qualche conto per l'approvazione o no di quel contratto.

Non può nemmeno invocarsi la fede che si considerasse impegnata dal Ministero.

Non disconvegno, signori, che questa considerazione per norma generale possa spingere un ministro a fare di un contratto ch'egli ha sottoscritto una quistione di Gabinetto; non disconvegno che il rispetto dovuto alla fede sino ad un certo punto impegnata possa e debba portare con sè una simile conseguenza. Ma quando così si deve procedere? La risposta, a quanto mi sembra, è facile. Quando la parte la quale ha contrattato col Ministero abbia lealmente dimostrato di essere dal canto suo disposta ad eseguire la convenzione, a rispettarla senza alcuna osservazione, senza alcun richiamo, e mantenendo la data fede abbia atteso che il contratto venisse sottoposto alle deliberazioni del Parlamento e sancito per legge.

Ma noi non siamo in questo caso. La parte stessa che contrattava col Ministero, mentre si attendeva l'approvazione del potere legislativo, ha creduto di essere libera, ha creduto di potere risolvere la convenzione. Ed è stata la minaccia di una risoluzione della convenzione che ha indotto il Ministero a fare sacrifici maggiori, ad accettare pesi più gravi. Ora io dico: se la parte colla quale si è convenuto non tiene conto della sottoscrizione apposta alla convenzione, se non tiene conto del vincolo che essa ha contratto, e che certo era per sua parte indissolubile, come vorrà il Ministero, il quale non aveva un'eguale obbligazione, come vorrà, dico, spingere le conseguenze della sua firma al punto di farne una quistione di Gabinetto? Non dobbiamo, signori, dimenticare che alla fin dei conti la parte che

contratta col Governo (quando questo Governo è retto a forme parlamentari) sa pure che l'obbligazione del Governo dipende sempre dalla sanzione del Parlamento, nè può dolersi allorchè il Parlamento crede di dover respingere il contratto.

Come dunque potrebbe essa, parlo anche nel senso il più largo, come potrebbe, dico, pretendere che il Ministero aggiunga alla sua firma un vincolo maggiore di quello ch'essa stessa vorrebbe attribuirvi?

Queste sono le considerazioni le quali mi avrebbero consigliato di non proporre la quistione politica; ma, ripeto, il Ministero ritenne altrimenti, e questo mi basta perchè io non abbia maggiormente ad insistere.

PRESIDENTE. L'onorevole Nisco vuol parlare adesso?

NISCO. Siccome difendo la legge anch'io, pregherei l'onorevole presidente a darmi la parola dopo.

Voci. Ai voti! ai voti!

DEPRETIS. Domando la parola.

Molte voci. No! no!

DEPRETIS. Non dirò che due parole.

PRESIDENTE. Parli.

DEPRETIS. Le mie osservazioni saranno molto brevi.

Qual'è il senso naturale di questo contratto Hambro che mi pare si cerchi di complicare con uno sforzo di ingegnose argomentazioni, mentre ai miei occhi pare così chiaro e così semplice?

Che cosa hanno convenuto le parti?

Quali erano le loro intenzioni?

Noi abbiamo, o signori, un contratto; esso trovasi concepito in termini molto chiari: « i portatori dei titoli del prestito saranno ammessi, in caso di vendita delle ferrovie dello Stato, a cambiare al pari questi titoli colle azioni della società che ne faccia l'acquisto. »

LANZA, ministro per l'interno. No! no!

DEPRETIS. Il ministro dice di no, leggerò il testo letterale dell'articolo.

Esso è così concepito:

« Nel caso in cui il Governo sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia le strade di ferro ipotecate in favore del prestito, i portatori dei titoli di tal prestito saranno ammessi a cambiarli al pari contro una somma corrispondente d'azioni al loro valore nominale. »

In queste parole si racchiude tutta la questione.

Ora in che cosa consiste questo contratto? Consiste in un prestito ipotecario con una condizione particolare, cioè colla condizione convenuta all'atto del prestito, colla quale al mutuante si dà un diritto eventuale alla proprietà in caso di vendita dello stabile ipotecato. A me pare che in questo modo sia chiarissimamente definito il contratto.

Adesso voi venite ad interpretare l'intenzione delle parti contraenti chiamate in causa, una persona rispettabilissima, quella stessa che ha negoziato l'imprestito, e quella persona dichiara che veramente le intenzioni delle parti non avevano questa significazione.

Voi avete fors'anche interrogata la casa inglese presso la quale fu aperta la sottoscrizione, e può darsi

TORNATA DELL'11 APRILE

che abbiate avuta la stessa risposta; ma credete voi con questo di aver accertate le intenzioni delle parti contraenti?

E prima di tutto dirò che non si ricorre alle indagini sulle intenzioni dei contraenti se non quando la lettera del contratto non sia chiara e dia luogo invece a dubbiezze; ma poi quali sono i contraenti?

Da una parte il Governo sardo, ed ammetto l'indagine delle sue intenzioni all'epoca del contratto; ma dall'altra quali sono i veri contraenti? E d'onde dobbiamo desumere le loro intenzioni colle regole ordinarie della ermeneutica legale?

Poco importa, o signori, la intenzione che avessero all'atto della stipulazione o l'onorevole conte di Revel o la casa Hambro se non l'hanno chiaramente espressa: i veri contraenti, le di cui intenzioni bisogna adesso indagare, sono i sottoscrittori del prestito e gli acquirenti dei titoli; sono quelli i quali sulla fede del contratto e della legge hanno dato il loro denaro ed hanno acquistato i titoli cui erano annessi determinati diritti.

Poi vi è una considerazione che deve servire alla interpretazione a darsi a questo contratto, e questa consiste nel riferirsi al significato naturale di questo atto all'epoca della sua stipulazione. Or bene, voi forse considerate le condizioni delle società industriali quali sono attualmente in quasi tutta l'Europa; ma se vi riferite a quell'epoca, allora vedrete le società industriali quasi tutte col loro capitale costituito in azioni ed in tal proporzione da rappresentare l'intero valore della proprietà.

Questa circostanza, che niuno finora ha notata, vi darà la spiegazione delle parole del conte di Cavour quando, sostenendo questo contratto in Parlamento, diceva che il prestito Hambro, anzi che rendere difficile la vendita delle strade ferrate e la costituzione di una società acquisitrice, l'avrebbe facilitata, perchè le cartelle del prestito avrebbero formato una parte di quel capitale che altrimenti non si sarebbe potuto con facilità rinvenire.

In quanto agli argomenti dedotti dal piccolo numero delle opposizioni fatte, dacchè le opposizioni fossero fatte all'interno o piuttosto all'estero, dall'importanza delle persone o delle ditte che hanno elevati i loro reclami, dacchè questi reclamanti fossero piuttosto persone private o persone collettive, tutte queste circostanze, o signori, non influiscono per nulla sul merito della questione.

La questione era nell'interpretazione del contratto secondo la lettera, se chiara ed incontestabile, e secondo le norme dell'interpretazione legale, se dubbio vi sia; la qualità e il numero dei reclamanti non influisce a risolvere la controversia.

Nè vale di più l'argomento messo avanti da chi dice che le azioni delle Società lombardo-veneta non hanno corrispondenza colle strade ferrate ipotecate.

Come? Non hanno corrispondenza colle strade ferrate ipotecate che diventerebbero proprietà della Società lombardo-veneta? Ma dite, che cosa sono le azioni d'una Società di ferrovie? Non rappresentano la pro-

prietà delle strade ferrate? L'azione è il titolo che serve agli azionisti per giustificare la loro proprietà.

Ora perchè la Società lombardo-veneta non aumenta il numero delle sue azioni, questo vuol egli dire che le sue azioni non rappresentino la proprietà non solo delle linee lombardo-venete, ma ancora delle linee acquistate?

Adunque se i portatori dei titoli Hambro hanno un diritto eventuale alla proprietà delle strade ferrate, questo diritto si estende ai titoli che la rappresentano.

Anche questo argomento quindi non regge.

Del resto, facciamo un'ipotesi, supponiamo che non si vendessero che le sole antiche linee dello Stato quelle stesse che furono contemplate, quelle sole che i contraenti, al dire di taluno, potevano contemplare quando fu concluso il prestito Hambro, e supponiamo che si formi una compagnia per queste sole linee; metterete voi in dubbio il diritto dei portatori delle cedole Hambro in questo caso?

Io vorrei un po' una risposta, prima di continuare nelle mie deduzioni; quanto a me credo che il diritto dei portatori dei titoli Hambro in questo caso non lo metterete in dubbio.

Ebbene supponete che la società si costituisca con un piccolissimo capitale in azioni, e un grandissimo capitale in obbligazioni, ma credete che in questo modo si potrebbe togliere di mezzo il diritto alla proprietà a favore dei portatori dei titoli Hambro fino alla concorrenza del capitale a cui era garantito questo diritto?

Io, signori, non lo credo. Nè vale il dire che le circostanze del regno subalpino siano diverse da quelle del regno d'Italia, che l'ingrandimento non era previsto, che il nuovo ordine di cose abbia reso necessarie queste grandi combinazioni di strade ferrate, tutti questi argomenti, o signori, non ledono, non possono ledere il diritto dei mutanti.

Ma dite un po', o signori: non somiglia il vostro ragionamento a quest'altro che alcuno potrebbe fare in un più modesto ordine di fatti? Portiamo questo contratto sul terreno delle contrattazioni civili, sul terreno degli atti privati, tra cittadino e cittadino.

Supponiamo un creditore ipotecario, col quale siasi convenuto che in caso di vendita sarà preferito a condizioni eguali, e fino a concorrenza del suo credito, nell'acquisto di una parte dello stabile ipotecato; se il creditore gli dicesse: io procedo bensì alla vendita, ma non vendo solamente il fondo sul quale sta ipotecato il tuo credito, ne vendo anche un pezzetto vicino, è un contratto diverso da quello che abbiamo previsto. Credete voi che questa obiezione pregiudicherebbe il creditore nel suo diritto? Così se nel caso da me presupposto si rispondesse al creditore: io procedo bensì alla vendita dello stabile sul quale ti avevo assicurato un diritto, ma io non lo vendo ad una persona che posseda questo stabile solo; io lo vendo ad uno che ha molti altri fondi, per cui questo stabile ha un prezzo ed un valore speciale, confondendosi agli altri ch'esso possiede. L'acqui-

sitore lo ha comperato per incorporarlo in una sua vasta tenuta; il valore attribuitogli è quindi diverso da quel che l'abbiamo preveduto, non può farsi luogo nè a proprietà, nè a divisione, e quindi il tuo diritto non trova una possibile applicazione. Credete voi che questi ragionamenti sarebbero ammessi per buoni?

Ancora una considerazione ed avrò finito.

Qui, o signori, noi disputiamo sopra una questione di credito, e voi ammetterete che in una questione simile ogni dubbio dev'essere eliminato. E credete che ogni dubbio sia eliminato, quando voi dopo il contratto, avete riconosciuta la necessità di fare consulti, di procedere ad indagini, di sospendere la discussione, di rinviare l'articolo della legge alla Commissione, di convocare una numerosa assemblea di giureconsulti, e, tutto questo, perchè? Perchè il dubbio esiste, ed è assai grave.

Ora, il credito ed il dubbio sulla precisa osservanza del contratto non si possono conciliare insieme. Pensate dunque seriamente a tutte le conseguenze di un contratto oneroso, ormai fatto onerosissimo dal dubbio insorto su questa grave questione.

Voci. Ai voti! ai voti!

Altre voci. No! no!

SELLA, ministro per le finanze. La questione è troppo grave, ed il Ministero prega la Camera a voler sentire un certo numero di oratori, ed a frenare l'impazienza che le ha cagionata la lunghezza di questa discussione, affinché non paia che la discussione non siasi quasi soffocata. Il Ministero quindi prega la Camera a non voler ancora chiudere la discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole Nisco ha ceduto la parola all'onorevole Mari.

Il deputato Mari quindi ha facoltà di parlare.

MARI. La Camera sa che l'onorevole signor ministro delle finanze nominò ed interpellò su questa delicata controversia una Commissione presieduta dall'illustre conte di Revel; quel medesimo commissario regio, che andò nel 1851 a Londra per stipulare l'imprestato Hambro. Siccome ebbi l'onore di far parte di codesta Commissione, ch'è anzi ne fui relatore, se la Camera mel consette, riassumerò in breve le ragioni per le quali la Commissione stessa rispose che il Governo poteva stipulare nel modo proposto la convenzione di vendita delle strade ferrate senza violare la fede dei patti, e che i portatori dei titoli Hambro non hanno diritto di pretendere il cambio dei loro titoli colle azioni della Società acquirente. In pari tempo risponderò brevemente alle obiezioni degli oppositori.

La Commissione nominata ed interpellata dal signor ministro delle finanze, esaminò scrupolosamente, come doveva, tutti i documenti che furono sottoposti alla sua attenzione; esaminò la legge, la convenzione ed il decreto di ratifica della convenzione relativa all'imprestato Hambro. Vide la Commissione che tutta la disputa si aggirava intorno a due articoli di quella convenzione.

Il primo è l'articolo 14. Benchè sia noto, la Camera

mi permetterà di leggerlo onde abbreviare il mio discorso:

« Nel caso in cui il Governo sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia le strade ipotecate in favore del prestito (vale a dire le strade di ferro da Genova a Torino e da Genova al lago Maggiore per la Svizzera), i portatori dei titoli di tale prestito *saranno ammessi a cambiarli al pari* contro una somma corrispondente di azioni *al loro valore nominale.* »

Quale intenzione ebbero i contraenti nello stipulare questo patto? Intesero forse che i possessori di titoli Hambro avessero diritto di convertire i loro titoli in azioni della società che acquistasse queste strade ferrate ad essi ipotecate, quando pur si trattasse di società già costituita, proprietaria di altre strade ferrate e che non avesse necessità di emettere azioni? Ossivvero intesero i contraenti che si fatta facoltà di permutare i titoli del prestito Hambro in azioni dovesse ai loro possessori competere nel caso in cui si costituisse appositamente una società per acquistare le strade ferrate dello Stato, ed emettesse azioni per pagarne il prezzo?

Diceva l'onorevole Depretis: il patto è chiaro, chiarissimo; non fa distinzione fra l'un caso e l'altro; dichiara in genere che nel caso di vendita di queste strade ferrate a qualche compagnia i possessori dei titoli Hambro avranno diritto di convertire l'ipoteca in comproprietà; dichiara in genere, che nel caso di vendita ad una società, qualunque siasi, hanno facoltà di divenire comproprietari di queste strade. Non fa distinzione tra il caso di vendita che si faccia ad una società, la quale appositamente si costituisce per acquistarle ed emetta azioni per pagarne il prezzo, e il caso della vendita ad una società già costituita, proprietaria di altre vie di ferro, e che non emetta azioni per pagarne il prezzo.

A primo aspetto par vero quello che dice l'onorevole Depretis. Il senso letterale di quest'articolo *fino ad un certo punto* sembra favorire la sua interpretazione; dico fino ad un certo punto, perchè in breve vedrà l'onorevole Depretis, come nel medesimo articolo vi siano alcune parole dalle quali può razionalmente e logicamente dedursi un concetto diverso.

Sa meglio di me l'onorevole Depretis come sia principio elementare notissimo nel diritto comune, principio sancito dall'articolo 1247 del Codice civile Albertino, molto opportunamente rammentato in questa medesima controversia dall'onorevole Castagnola, che « nelle convenzioni si deve indagare quale sia stata la comune intenzione delle parti, *anzichè attenersi al senso letterale delle parole.* »

Ora io domando all'onorevole Depretis ed a voi tutti, o signori, quale è la più verosimile volontà dei contraenti? La volontà che possono aver avuto nello stipulare quel patto? Nel caso della vendita delle strade ferrate dello Stato ad una società che si costituisce a bella posta per acquistarle ed esercitarle, oltrecchè era quello l'evento che più facilmente doveva presentarsi alla mente

dei contraenti, l'interesse dell'una parte e dell'altra non era in conflitto. Mentre da un lato si dava ai portatori dei titoli Hambro il beneficio di cederli alla pari, e quello ancora di convertirli in quote di comproprietà sulle strade ipotecate, dall'altro v'era il beneficio per il Governo sardo di facilitare la costituzione della società, e con la costituzione della società la vendita delle strade.

Al contrario, se si fosse inteso di assicurare ai portatori dei titoli Hambro il diritto di convertirli in azioni anche nel caso di vendita delle strade ferrate ad una società già costituita, proprietaria di altre strade, ognuno intende che il Governo si sarebbe resa più difficile l'alienazione di queste strade, si sarebbe assunta l'obbligazione del terzo, cosa non molto verosimile, e si sarebbe obbligato a prestare una indennità quando la società acquirente non avesse voluto acconsentire alla permuta delle sue azioni coi titoli dell'imprestito.

Notate questa differenza tra l'un caso e l'altro; considerate, come nel primo si sarebbe verificato il beneficio di ambi i contraenti e come, riservando ai possessori delle cartelle Hambro anche nell'altro caso il diritto di cambiarle in azioni, il Governo si sarebbe messo, se non nella assoluta impossibilità, certo in una grande difficoltà di poter concludere la vendita, avrebbe assunto la obbligazione dei terzi, e si sarebbe obbligato ad una indennità nel caso che i terzi non avessero consentito; e ditemi un po', quale è l'intenzione più verosimile che possa ragionevolmente attribuirsi ai contraenti?

A me sembra, che la intenzione più verosimile fosse quella di promettere e stipulare la facoltà del cambio dei titoli d'imprestito in azioni pel caso che la vendita delle strade ferrate si facesse a società la quale si costituisse per acquistarle ed emettesse azioni per pagarne il prezzo.

Ma io avvertiva che nel medesimo articolo 14 vi sono alcune parole, e segnatamente alla sua fine, che danno luogo ad argomentare quale fosse veramente l'intenzione dei contraenti. In esso è detto che i portatori dei titoli Hambro dovranno cambiarli *alla pari* e prendere le azioni *al loro valore nominale*. Questo patto, signori, quanto sarebbe giusto e ragionevole nel caso di vendita delle strade ferrate a società che si costituisse per acquistarle e che emettesse azioni delle quali nel breve termine di sei mesi non si potrebbe conoscere la sorte, nè si saprebbe se si negozieranno al di sopra o al di sotto delle pari; altrettanto è ingiusto e irragionevole il supporre che fosse stipulato per il caso in cui la vendita si facesse a una società già costituita, le cui azioni oramai sono in corso e si sa quanto valgono giorno per giorno.

E difatti in questo caso, o signori, il contratto non serberebbe la necessaria eguaglianza; non avrebbe quella corresponsività, quella equità che è legge di tutte le umane convenzioni che si stipulano a titolo corrispettivo. Una parte contraente sarebbe stata posta in questa condizione per lei vantaggiosissima, troppo van-

taggiosa, vantaggiosa fino all'ingiustizia, nella condizione di potersi, o prima o poi, assicurare un lucro certo senza rischio veruno. Se le azioni della società acquirente, già costituita e proprietaria di altre strade ferrate, avessero un corso inferiore alla pari, è certo che i portatori dei titoli Hambro non si prevarrebbero della facoltà che a loro riservava l'articolo 14; all'opposto, quando i possessori dei titoli Hambro vedessero, come nel caso presente (e questo è il vero motivo dei reclami) quando vedessero le azioni della società acquirente negoziate ad un saggio superiore alla pari, si varrebbero pur troppo della facoltà della permuta, e così conseguirebbero un lucro senza rischio; conseguirebbero un doppio lucro, quello di cedere i loro titoli *alla pari*, e l'altro di acquistare *al valore nominale* azioni che avrebbero un maggior valore in corso.

Non basta che la intenzione dei contraenti nella convenzione del 1851 relativa all'imprestito Hambro fosse veramente quella che io vi ho accennato, e non quella sostenuta dall'onorevole Depretis, risulta dal proemio del decreto che ratificò la convenzione.

Voi ben sapete che i proemi possono portar luce nella interpretazione, come delle disposizioni di leggi, così delle condizioni dei contratti.

Or bene, nel proemio del decreto che ratificò codesta convenzione relativa all'imprestito Hambro, si dichiarò che il Governo era autorizzato « ad assicurare ai portatori dei titoli la facoltà di convertirli *in azioni sulle dette strade di ferro* ove fossero le medesime cedute ad una compagnia. »

Queste sono le precise parole che si leggono nel proemio del decreto. Ond'è evidente che si intese riservare ai possessori dei titoli Hambro il diritto di permutarli con azioni che rappresentassero unicamente il valore di quelle sulle quali il Governo dava ad essi ipoteca. È evidente che il Governo non intese di concedere ai portatori dei titoli Hambro il diritto di convertire le loro cartelle in azioni che rappresentassero il valore di altri beni e di altre strade.

Il proemio è chiarissimo e incavillabile; ed è riportato testualmente nelle cartelle medesime; lo ripeto, nel proemio di quel decreto si dice, che il Governo era autorizzato ad accordare ai portatori dei titoli il diritto di convertirli in azioni *sulle dette strade di ferro*; dunque non possono pretendere il cambio con azioni, che rappresentino il valore di altre strade ferrate, già appartenenti alla società compratrice.

Da ciò è forza concludere che il caso previsto dall'articolo 14 della convenzione Hambro non si è verificato. E siamo giusti, o signori! Come poteva prevedersi e come può dirsi che si sia verificato questo caso? Come può nemmeno supporre che nel 1851 i contraenti prevedessero quello che di poi è avvenuto e quello che ora si sta facendo?

Come volete che i contraenti prevedessero la fortunata costituzione del regno d'Italia che era nel desiderio degli italiani, ma che ben pochi si saranno lusingati di vedere così presto avverata?

Come volete supporre che i contraenti a quell'epoca prevedessero il riordinamento e la divisione delle strade ferrate d'Italia in gruppi, e la fusione delle diverse società, e la convenienza per il Governo, avuto riguardo alla pubblica utilità di vendere ad una di queste società le strade ipotecate ai creditori Hambro?

Come poté essere preveduto dai contraenti quando stipulavano l'articolo 14 di codesta convenzione che unitamente a quelle due strade ferrate, alle strade ferrate da Genova a Torino, e da Genova al lago Maggiore verso la Svizzera si reputasse conveniente di cedere ad una società già costituita la linea da Novi ad Alessandria e Piacenza, quella da Torino a Cuneo, ed altre ancora, e i servizi di navigazione sul lago Maggiore e su quello di Garda?

Dunque ripeto, il caso che si è verificato non è quello previsto dall'articolo 14 della convenzione, ed i portatori dell'Hambro non hanno diritto alla convenzione.

Si obietterà, anzi si è obiettato da alcuni che tutto questo avvenne pel fatto del Governo. È il Governo che vende ad una società già costituita, anziché ad una società da costituirsi; è il Governo che vende queste strade non già separatamente, in modo da formare oggetto d'una distinta contrattazione, bensì unitamente, ad altre strade ferrate ed a servizi di navigazione nei laghi. È il Governo che non impone alla società compratrice l'obbligo di ammettere i portatori dei titoli Hambro a cambiare i loro titoli in azioni.

Ora può mai il Governo col suo fatto impedire l'esecuzione d'un patto consentito nel contrarre l'imprestito Hambro? Può mai una parte contraente rendere col fatto proprio impossibile l'adempimento di patti stipulati? Ecco l'obiezione che astrattamente presa, sembra la più seria, e che merita d'essere esaminata.

Potrei anzitutto rispondere che, se il Governo ha fatto sì che non si verifichi l'evento contemplato nell'articolo 14, non lo ha fatto per eludere le aspettative degli Hambristi, bensì per le mutate condizioni delle cose e per ragioni di pubblico interesse e di utilità generale.

Ma vi ho detto in principio che non bisogna fermarsi all'articolo 14. V'è un altro articolo nella convenzione Hambro che merita la vostra attenzione. È l'articolo 15. Ed ognuno sa, come dispone il Codice civile Albertino nell'articolo 1252, « che tutte le clausole delle convenzioni s'interpretano le une per mezzo delle altre, dando a ciascuna il senso che risulta dall'atto intero. »

Nell'articolo 15 della convenzione il Governo fu cauto d'aggiungere questa espressa dichiarazione. « La facoltà che il Governo sardo si riserva di alienare le strede suddette non potrà mai venire intesa in modo da rendere l'alienazione obbligatoria, nè da determinare preventivamente le condizioni a cui potrà dar luogo ».

Non si dica: il Governo con questa dichiarazione si riservò libertà di azione, ma dentro i limiti segnati dal-

l'articolo 14; si riservò la facoltà di vendere in qualunque modo e con qualunque condizione che fosse compatibile; con la facoltà riservata agli Hambristi dall'articolo precedente; libertà di azione, purchè in ogni modo i portatori dei titoli Hambro potessero convertirli in azioni. No, certo! Se questo fosse il concetto dell'articolo 15, non vi sarebbe stata necessità di farne esplicita dichiarazione. Non vi è bisogno di dichiarare che un contraente rimane libero di fare tutto ciò che non sia contrario ai patti convenuti. Ma, appunto perchè dopo aver riservata nell'articolo 14 ai possessori delle cartelle Hambro la facoltà di cambiarle in azioni, il Governo fu sollecito di aggiungere nell'articolo successivo che non aveva inteso di obbligarsi, nè quanto alla vendita, nè quanto ai modi o condizioni, è d'uopo ritenere che si riservò piena libertà di vendere in qualsiasi modo. Infatti non si obbligò di vendere le strade ferrate ad una società che dovesse costituirsi per acquistarle. Non si obbligò di venderle ad una società che emettesse azioni per pagarne il prezzo. Non si obbligò a non venderle, per modo d'esempio, ad un privato che avesse mezzi sufficienti per comprarle. Non si obbligò a non vendere ad una società già costituita. Tutto questo, oltre che non è scritto nell'articolo precedente, è escluso dall'espressa dichiarazione che si legge nell'articolo 15. In sostanza il Governo riservò ai portatori dei titoli Hambro una facoltà, la quale dipendeva da una condizione potestativa pel Governo medesimo. E questo non ha niente d'illecito; non è contrario ai principii di ragion civile. Non starò ad arrecarvi esempi. Ognuno di voi intende bene, che un contraente non potrebbe senza irrisione promettere, dicendo: mi obbligo, se vorrò. Ma può benissimo obbligarsi a fare o dare una cosa nel caso ch'ei ne faccia un'altra. Il far sì che si verifichi l'evento, la condizione potestativa dipenderà dalla sua volontà; ma, quando la condizione che per lui era potestativa si è verificata, egli debbe subirne le conseguenze e mantenere la promessa.

Questo, o signori, è precisamente il caso nostro. Il Governo disse: se io venderò la strada ferrata ad una società in condizioni tali che voi possiate cambiare i vostri titoli, cedendoli *alla pari* e prendendo azioni *al valor nominale*, voi avrete il diritto di far questo cambio; ma non intendo di obbligarmi alla vendita della strada ferrata, nè di obbligarmi a vendere in un modo piuttosto che in un altro; io voglio rimaner libero; deve dipendere da me che si verifichi l'evento in cui potrete prevalervi di questa facoltà.

Ma, sento dire dagli onorevoli contraddittori, vi trattate le questione legale; vi studiate con sottigliezze legali di giustificare la inosservanza di un patto, e frattanto dimenticate la questione della buona fede, la questione del credito dello Stato all'estero.

Io, o signori, vi replico francamente che non ammetto per niente cotesta distinzione; non ammetto che la questione legale si possa distinguere dalla questione morale: l'una si risolve nell'altra. Per me la

TORNATA DELL'11 APRILE

questione è una: è questione di verità e di giustizia. Non ammetto che sia dato con sofisticherie da leguleio palliare una turpitudine; non ammetto che un fatto possa essere legalmente giusto, e moralmente pravo. Ho sempre pensato che i principii di diritto e le regole di giustizia corrispondono al senso morale. Non può esservi vera giustizia, specialmente nelle controversie che concernono l'esecuzione dei contratti, senza moralità e buona fede.

Ha, o no, ragione il Governo? Questa è la sola questione. Se ha ragione, è in buona fede; se non l'avesse, allora soltanto potrebbe dubitarsi della sua buona fede, senza che neppure in questo caso potesse ammettersi così facilmente l'accusa.

Si parla dell'opinione pubblica! Se voi desumete la prova dell'opinione pubblica dai lamenti e reclami di alcuni tra i possessori dei titoli Hambro, e dai loro partigiani, v'ingannate a partito. L'opinione pubblica che m'impono è quella delle persone imparziali.

Il signor Hambro pel primo, anzichè mettere in dubbio la buona fede del Governo nostro, sentì bene che il Governo nulla avrebbe fatto che fosse contrario al proprio decoro e al vero interesse dello Stato. Il signor Hambro pel primo dichiarò di confidare che il Governo del regno d'Italia avrebbe interpellato i suoi giureconsulti e si sarebbe regolato a norma dei loro responsi.

E qui invece è stato detto che il Governo d'Italia avrebbe dovuto andare in Inghilterra a consultare i giureconsulti inglesi: come se i giureconsulti italiani fossero incapaci di rispondere in senso di verità al Governo! Ebbene, io sono d'avviso che, se avesse consultati i giureconsulti inglesi, ne avrebbe avuta la medesima risposta. (*Rumori, interruzioni.*)

BIANCHI ALESSANDRO. Il credito è composto dell'opinione pubblica.

Una voce al centro. L'opinione pubblica non è la particolare.

PRESIDENTE. Non interrompano.

MARI. La prova dell'opinione pubblica, ripeto, non si deve desumere dai reclami d'alcuni interessati e dalle censure dei partigiani. No: non ammetto che si possano considerare come due questioni distinte la questione della giustizia e la questione della buona fede.

La questione è una sola.

Hanno in questo caso i portatori dei titoli Hambro il diritto di pretendere la conversione, la permuta dei loro titoli in azioni? Se il Governo non riconosce in essi codesto diritto (oltrecchè bene ha detto il signor ministro delle finanze, le loro ragioni, qualunque fossero, non rimarrebbero pregiudicate) se non riconosce cotesto preteso diritto, manca alla fede del contratto? Offende la santità dei patti? Vi posso accertare che la Commissione della quale ebbi l'onore di far parte, si fece il più rigoroso dovere, come in affare così delicato si richiedeva, di esaminare la controversia da ogni lato, sotto ogni riguardo, e fu unanime e concorde nel

dichiarare, che il Governo, vendendo nel modo proposto le strade ferrate alla Società delle lombarde, non solo si valeva del suo diritto, ma non violava per niente la fede e la santità dei patti. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Il deputato Mosca ha la parola.

MOSCA. Signori, allo stato cui è giunta la discussione, quantunque io intenda di limitare a due soli punti le mie osservazioni relative al contratto di cessione e di vendita delle strade ferrate dello Stato, nondimeno quello che ho da dire è abbastanza esteso perchè io riconosca tutta la convenienza di abbreviare, quant'è possibile, il tempo in cui dovrei occupare la Camera. Io intendo di parlare di due cose, della soluzione che ci viene proposta di dare alla questione Hambro, e di alcune stipulazioni introdotte nel contratto di cessione delle ferrovie, e riflettenti alcune disposizioni pregiudizievoli ed odiose per le popolazioni della Lombardia e dell'Italia centrale.

Io per altro cederei in certo modo a quel desiderio, che si ha da molti di vedere affrettato il termine di questa discussione, se potessi essere accertato che il Ministero è disposto ad accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Chiaves come aggiuntivo all'articolo 3 della convenzione. Se il Governo accettasse quest'emendamento, io mi farei un dovere di sorpassare interamente sulla quistione Hambro, perchè in questo caso quantunque il modo con cui verrebbe ad essere sciolta la questione, non sia totalmente di mio genio, tuttavia riconosco che essendo posti in salvo gl'interessi del paese, ognuno potrebbe poi votare liberamente sulla quistione di buona fede, sulla quale io credo che realmente non vi può essere dubbio alcuno ai riguardi di chicchessia, qual che fosse d'altronde il suo avviso sul merito della quistione medesima. E per vero Governo e Commissione si compongono d'uomini troppo onesti ed onorandi per potersi credere che volontariamente volessero commettere una lesione dei diritti di chicchessia.

Desidero quindi prima di tutto di sapere dal Ministero se accetta l'emendamento Chiaves, perchè in tal caso lascerò la parte più laboriosa del mio compito, e mi limiterò a formulare alcune osservazioni relativamente alle gravose novità introdotte nel contratto a carico della Lombardia.

Se non fosse sconveniente il mio desiderio, pregherei il signor ministro di spiegarsi.

All'articolo 3, dopo aver detto che il Governo continuerà ne'suoi impegni verso i portatori delle cartelle Hambro, senza che per altro queste conseguenze del contratto stesso possano produrre la sospensione del pagamento del prezzo di vendita, il deputato Chiaves propone la seguente aggiunta:

« Perù ogni altro rimborso o pagamento che potesse in conseguenza della presente convenzione esser dovuto ai portatori di titoli del suddetto prestito sarà effettuato dalla società, la quale subentrerà in tal caso nelle ragioni spettanti ai detti portatori verso lo Stato, per quanto concerne il pagamento degli interessi ed il

rimborso del capitale a tenore del mentovato decreto reale. »

Se il Governo mi dà parola di accettare quest'aggiunta io non dirò altro su questo argomento.

SELLA, *ministro per le finanze*. Il Ministero non può accettare la proposta Chiaves per due ragioni.

Prima di tutto la società evidentemente non accetterebbe quest'alea, perchè se il caso delle indennità da pagarsi si verificasse, potrebbe aprirsi per la società una sorgente di spese, per le quali non avrebbe alcun compenso. Dunque si capisce benissimo, come la società si rifiuti ad aggravarsi di una nuova spesa eventuale, per quanto piccola sia la probabilità di sotto-starvi quando non può misurarne l'entità possibile, e non ne riceverebbe compenso.

Il Ministero poi prega ancora la Camera di non accettare questo emendamento facendo notare che una sua votazione qualsiasi sopra tale questione potrebbe essere interpretata come un giudizio nella questione medesima.

Il Ministero fa istanza perchè nessuna sorta di giudizio sia emesso dalla Camera e perchè si lasci totalmente impregiudicata ed intatta la questione.

Se vi saranno delle indennità da soddisfare, si prenderanno i provvedimenti opportuni al loro soddisfacimento; ma il Ministero, lo ripeto, prega la Camera di astenersi dall'emettere dei voti, i quali possano poi, in caso di richiami, venire interpretati nel senso che la Camera conoscesse doversi realmente far luogo ad indennità.

Queste sono le due ragioni, per le quali il Ministero non può accettare l'emendamento dell'onorevole Chiaves.

MOSCA. Mi duole che la risposta negativa del Governo non mi permette di rinunciare alla trattazione di questo punto della questione.

Dirò però relativamente a quelle ragioni che vennero opposte dal signor ministro come un ostacolo all'accettazione dell'emendamento Chiaves, che non mi paiono molto fondate.

Io non so comprendere come si possa dire che la società delle ferrovie lombarde, la quale ha contrattato col Governo sotto l'impero di un fatto notorio, talmente notorio che non è permesso a nessuno di allegarne ignoranza, vale a dire il fatto della convenzione Hambro, pubblicata per legge, non si possa ritenere avere essa stessa già accettate volontariamente tutte le eventualità che quella convenzione è capace di produrre.

Per me la compagnia delle ferrovie lombarde la trovo subentrata pienamente e precisamente nella posizione giuridica del Governo, e credo che effettivamente, a meno di un patto espresso, col quale il contraente Governo si obbligasse a tenere rilevata quella compagnia dalle conseguenze di domande d'indennità che fossero proposte dai portatori del prestito Hambro, essa potesse liberarci da questo peso. Tutt'al più sarà questo il tema di una seconda o di una terza lite nella quale

poi il Governo andrà a trovarsi impegnato in conseguenza di questo contratto.

Avendo dunque ora a trattare della questione Hambro, io non ho bisogno di ripetere, perchè risulta dalle stesse dichiarazioni fatte dal ministro, dal relatore della Commissione e dalla preghiera che ancora poco fa il ministro delle finanze dirigeva esso spontaneamente alla Camera, di non affrettarsi a chiudere la discussione sopra questa materia gravissima; non ho bisogno di ripetere che la questione Hambro è una questione molto più grave che comunemente non si pensi.

Riguardo a questa gravità io desidero di spiegar meglio il mio concetto. La questione a mio parere è appunto più grave nel senso dell'onorevole Mari, che a quello dell'onorevole Boggio. Io cioè convengo col deputato Mari quando dice che questione di onore, di buona fede, e di credito è sempre questione di legalità e di moralità, e che queste sono tutte espressioni sinonime. Ed io precisamente non intendo che di trattare la questione sotto questo punto di vista, e dico che convengo meno nelle idee dell'onorevole Boggio in quanto si vorrebbero da esso riportare i motivi della nostra deliberazione, alla pressione o ai timori di uno scredito futuro sopra un mercato qualunque, e sul mercato inglese in particolare, anzi io vorrei che tutto quello che è accaduto in questi giorni non fosse accaduto affatto, io vorrei che quei lagni, che queste minacce le quali sono venute dallo *Stock-Exchange* inglese non fossero venute affatto per improntare di un carattere di maggiore libertà e spontaneità la deliberazione che sarà per essere presa dalla Camera.

Dopo ciò, vengo ad esaminare la questione in se stessa. Vi ricordate, o signori, che l'onorevole deputato Castagnola, oratore assai geniale alla Camera, e non meno dotto giureconsulto, cominciava il suo discorso dicendo che questa questione non è solamente una questione d'interesse, ma una questione d'onore.

Ed ha eziandio l'onorevole Castagnola, usando una metafora che egli mi permetterà di qualificare ardita, paragonata la tesi sostenuta dal Governo e dalla Commissione al sole, il quale non basta che splenda, ma in questo caso deve essere sgombro da qualsiasi nuvoletta che lo annaspi alla nostra vista. Io non so se egli dopo quello che avrà avuto occasione di sentire anche nei colloqui privati, e nella sua intelligenza acutissima si sia persuaso che siano sgombrate tutte le nuvolette. Io credo che l'onorevole mio amico Castagnola è troppo leale per non conservare anche egli qualche dubbio allorchè vede che questo dubbio è per lo meno diviso da vari deputati che sono da lui tenuti in conto d'uomini di buona fede.

Io constaterò che il punto di partenza della dimostrazione di legalità che si vuol data alla questione Hambro non può essere peggio pregiudicato in se stesso di quello che venne adottato.

In vero si rinuncia all'interpretazione letterale di

TORNATA DELL'11 APRILE

contratto, e si ricorre all'interpretazione intenzionale, si invoca il principio (che io mi guarderò bene di contestare) che invece di aver riguardo alle parole, si deve aver riguardo alla probabile volontà dei contraenti; e tanto l'onorevole Castagnola, quanto l'onorevole Mari, si sono occupati di dimostrare cogli argomenti che hanno creduti migliori, che questa intenzione dei contraenti non risponde al concetto espresso genericamente nelle parole del contratto.

Io mi permetterò di dire sin d'ora che l'invocazione di questo principio non poteva essere più inopportuno, mi permetterò di dire che lo invocare qui questo principio è un disconoscere lo spirito, la portata, i limiti e l'estensione. Finora si è sempre ritenuto che le parole sono il mezzo migliore per esprimere la volontà e per questo motivo tutte le regole d'interpretazione legale pongono in cima ad ogni interpretazione quello che si desume dalla lettera della legge, del testamento o del contratto. E questo è naturale. Siccome però il mezzo non deve esigere il sacrificio del fine, così come le parole sono fatte per esprimere la volontà, se quelle invece di esprimere la volontà, per inettitudine delle parti, hanno espresso una volontà diversa, in questo caso, ma in questo caso soltanto, è permesso di ricorrere all'interpretazione intenzionale o congetturale.

Ora io domando: quando perciò sarà più autorevole l'interpretazione letterale? L'interpretazione letterale sarà sempre più autorevole, quando le persone contraenti hanno maggior capacità ed attitudine di esprimere con precisione i loro veri concetti e la loro effettiva volontà.

Quindi se si tratta di contraenti zotici ed inesperti l'interpretazione intenzionale sarà più opportuna che quando si tratta di contraenti i quali si deve presumere che conoscano esattamente il valore delle parole che hanno impiegate. Ed in questo caso il migliore testimonio della loro volontà non può essere costituito altrimenti, che dalle parole di cui si sono serviti per esprimere questa volontà medesima.

In secondo luogo, quando si voglia ricorrere all'interpretazione intenzionale, bisogna tener conto delle regole che reggono l'interpretazione intenzionale. Una di queste regole, che è sancita in tutti i Codici, è che, siccome il dubbio che nasce dalla lettera del contratto deve pure imputarsi a qualcheduno, così le buone regole d'interpretazione vogliono che l'interpretazione sia fatta contro colui che ha fatto uso delle espressioni ambigue ed oscure, le quali sono quelle che fanno nascere il dubbio e la necessità di una interpretazione più pericolosa. Nel nostro caso è evidente che sarebbe il Governo quello che avrebbe usate le parole oscure ed ambigue.

L'onorevole Depretis faceva notare una circostanza molto riflessibile. Egli diceva: guardate bene qui chi sono i contraenti: i contraenti non sono il banchiere Hambro ed il Governo, sono i sottoscrittori che hanno esaminato tutto il testo della convenzione, e niente altro che questo; ed hanno sborsato il loro danaro

sulla fede di quelle parole precise che sancivano i loro diritti.

Come volete voi che trattandosi di un prestito aperto alla sottoscrizione pubblica e destinato ad un infinito giro di circolazione, questi sottoscrittori, questi acquirenti di cartelle potessero farsi l'obbligo di andare ad investigare quali avrebbero potuto essere in un dato caso, in una determinata eventualità le considerazioni, le idee, i progetti, le intenzioni del Governo italiano, o per dir meglio, del signor conte di Revel, che in nome del Governo italiano contraeva il prestito? È evidente che lo esigere da parte dei sottoscrittori una tale diligenza non sarebbe veramente cosa sotto nessun riguardo equa né possibile.

Quando poi si vuole indagare le intenzioni delle parti, non bisogna porgere orecchio ad una parte sola, bisogna porgerla a tutte due le parti.

E nel caso concreto io ho già rimarcato che l'altra parte, ed è quella che non è stata udita, ed alla quale non si vuole aver riguardo, è quella appunto che ha più diritto ad ingerirsi ed a dichiarare le sue intenzioni, perchè è quella, contro la quale si è fatto uso delle oscure ed ambigue voci che ora si vogliono ritorcere a disconoscere i suoi diritti.

Nel nostro caso invece, io non ho sentito citarsi che oratori di parte nostra, e ancora con quale felicità, lo vedremo a momenti.

Certo l'onorevole deputato Lanza si sarà un poco meravigliato di sentire dall'onorevole Castagnola, come egli sia stato tanto utile al suo paese da avere fino dal 1851, nella circostanza in cui si questionava di questa convenzione, gittate le fondamenta della difesa nazionale contro le pretese esorbitanti dei portatori del prestito Hambro.

Io prenderò invece il più autorevole fra tutti gli oratori che sono stati citati relativamente a questa questione. Prenderò le parole del conte di Cavour.

Ebbene, non saprei trovare altro di più decisivo, di più perentorio per condannare la tesi sostenuta dal Governo e dalla Commissione.

Che cosa infatti diceva il conte di Cavour? Lo si accusava di porre impedimento con questo contratto all'alienazione delle ferrovie dello Stato, ed egli rispondeva che, ben lungi dall'aver egli posto impedimento a questa vendita, l'aveva facilitata, poichè era certamente più facile trovare dei compratori dopo aver incassata una parte del prezzo che non quando la totalità del prezzo si fosse dovuta sborsare.

Ora, evidentemente da queste parole risulta che il primo ministro del regno d'Italia intendeva allora di ricevere l'imprestito Hambro come una vera anticipazione del prezzo delle ferrovie nell'eventualità che esse venissero vendute.

Ora, che cosa facciamo noi? Noi, dopo di aver ricevuto, secondo la dichiarazione del ministro Cavour, una parte del prezzo dai sottoscrittori Hambro, andiamo a fare un altro contratto con un terzo per ricevere da lui la totalità di questo prezzo medesimo, senza tenere

nessun conto di quel denaro che abbiamo già incassato.

Se questo sia giusto e se questo fornisca un argomento utile ai sostenitori della tesi del Governo e della Commissione, io lo lascio giudicare alla Camera. Quanto a me, io non credo che, per quanto sia abile la parola degli avvocati che hanno presa la difesa di quest'assunto, io non credo, dico, che, a meno di rinunciare a tutti i principii legali e morali, si possa venire a questa conclusione.

Finalmente un'altra cosa certamente credo non mi sarà contraddetta dagli altri legali che sono in questa Camera.

Si concederà che la interpretazione letterale non può essere respinta, tranne il caso nel quale questa interpretazione letterale conducesse ad un risultato iniquo od assurdo, contraddittorio od impossibile.

Mi pare di aver prestato attenzione a tutti gli oratori della Camera, e credo che nessuno siasi fatto a dimostrare quanto meno che fosse contraddittorio ed impossibile, si è preteso bensì da qualcheduno che fosse iniquo e assurdo. Se lo fosse, è quello che sto per esaminare.

Per vedere se fosse iniquo ed assurdo, bisogna esaminare le due argomentazioni capitali, delle quali hanno fatto uso tutti i sostenitori della tesi contraria.

La prima di queste argomentazioni che ripeteva ancora un momento fa l'onorevole Mari, è, che noi non siamo nel caso previsto dalla convenzione; si pretende cioè che il caso previsto dalla convenzione non sia quello che il Governo, come nel caso concreto, avesse alienato le strade ferrate ad una società costituita; ma soltanto quello che la vendita fosse stata fatta ad una società che si costituisse appositamente per acquistare queste linee e per esercitarle, ed inoltre che, per fare quest'affare, avesse avuto necessità di emettere delle azioni.

Fuori di questo caso si pretende che noi non siamo nel caso previsto dall'articolo 14 della convenzione. Ora quest'argomentazione non solo non ha alcun appoggio nel contratto come ha dimostrato l'onorevole Depretis, perchè la convenzione all'articolo 14 non fa alcuna distinzione arbitraria tra società già costituite e società da costituirsi, nemmeno fra società che per costituirsi debba emettere delle azioni o non ne debba emettere. Ma non solo non trova nessun appoggio in questa convenzione, per cui diventerebbe ovvio il principio legale che basterebbe a rigettare la tesi che, cioè, dove il contratto non distingue non è lecito neanche ad alcun altro di distinguere; ma vi è di più, ed è che quest'interpretazione è contraria alla lettera del contratto, è contraria al suo spirito, è contraria precisamente, ed è smentita dai termini stessi della convenzione della quale si tratta.

Per quanto un giureconsulto che intraprenda un'interpretazione congetturale di un contratto abbia una certa libertà di apprezzamento, mi si concederà che non si può spingere questa libertà sino al punto di ritenere

che i contraenti abbiano espresso un caso per escludere il caso espresso e per volerne ritenere un altro totalmente diverso, ed è ciò precisamente che si verifichebbe nel caso concreto.

Quando il concetto, a cui le parti si sarebbero riferite, fosse stato veramente quello che si asserisce, era facile esprimerlo, dicendo:

« Nel caso che una società per azioni si costituisse allo scopo d'acquistare ed esercitare le strade ferrate ipotecate in favore di tale prestito, saranno ammessi i portatori di tale prestito a fare il cambio dei loro titoli contro le azioni di questa ferrovia. »

Invece che cosa si è detto? Si è detto: « Nel caso che il Governo sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia » (noti la Camera quest'espressione, che è perfettamente sinonima con quella di: *ad una compagnia qualunque*) « le strade ferrate ipotecate a favore del prestito, saranno ammessi i portatori del prestito stesso a cambiarle contro azioni, » ecc. Non si dice: « azioni emesse o da emettersi, ma contro azioni puramente e semplicemente della società cessionaria. » Dunque se si volesse piuttosto parlare delle intenzioni probabili dei contraenti, quali risultano dalla lettera del contratto, si potrebbe dire piuttosto che i sottoscrittori hanno avuto in vista il caso, che anche si è verificato, che la vendita si facesse ad una compagnia già costituita, che non quello che la vendita si facesse ad una società da costituirsi. Infatti parlando nella convenzione di cessione da farsi *a qualche compagnia*, è chiaro che la persona del compratore doveva preesistere al contratto della vendita.

Confesso la verità, non so comprendere come fra gli argomenti degli avversari siasi potuto allegare che non poteva entrare nelle previsioni dei contraenti il caso che si è verificato. Ho già dimostrato come la lettera della legge favorisce anche la realtà di questa previsione, ma consideriamo pur anche la cosa da un punto di vista puramente congetturale: che cosa c'è di strano che i sottoscrittori Hambro abbiano potuto prevedere che il Governo, seguendo le buone regole di amministrazione, un giorno o l'altro avrebbe venduto le ferrovie, ed abbiano calcolato su questa eventualità per realizzare dei diritti che le condizioni della cessione rendessero utili ad esercitare? Che cosa c'è da meravigliarsi che nel supposto di questa eventualità, essi abbiano pensato che il Governo di preferenza avrebbe venduto le ferrovie ad una società accreditata, anziché ad una società fallita, e le cui azioni per conseguenza essendo in rialzo offrirebbero per ciò stesso una favorevole eventualità di concambio coi titoli del prestito? Che c'è in tutto ciò d'impossibile, od anche solo di strano e di sorprendente?

Ma io domanderò ancora, posto pure che siamo nel dominio dell'imprevisto, ma e quale è il principio di legge che escluda i vantaggi imprevisi di un contratto il quale sia stato concluso di buona fede, e che possa contenere in sé stesso la capacità di produrre degli effetti vantaggiosi anche imprevisi?

TORNATA DELL'11 APRILE

Quando io acquisto qualche cosa, io l'acquisto con tutti i suoi accessori e con tutte le sue condizioni note ed ignote, pensate e non pensate, previste e non previste.

Ma per rinforzare l'argomento, dicono ancora gli oppositori, che il Governo avrebbe potuto vendere ad un individuo solo, anzichè ad una società, e che in questo caso nessun mezzo si apriva ai reclamanti Hambro di far valere la ragione che ora pretendono di far valere.

Intanto io potrei rispondere che non è ancora dimostrato che il Governo lo potesse fare. Io non credo che il Governo, non più di qualunque altro contraente, possa secondo i buoni principii legali e morali mettersi volontariamente nella condizione di non poter adempiere ai suoi impegni, per avere un pretesto di liberarsene; ma non importa occuparsi di questo caso, perchè non è quello che si è verificato, e invece il caso che si è verificato risponde alla lettera dei capitoli a tenore dell'articolo 14 della convenzione.

Ora dunque con quale pretesto pretendete voi di sottrarvi all'impegno che questo capitolo 14 della convenzione impone?

Ma, si dice, la società acquirente non emette azioni. Io pregherei la Camera e l'onorevole signor ministro a voler prestare molta attenzione a questo punto. Ah non emette azioni! e perchè non le emette? Mettiamo un poco le carte in tavola e parliamoci francamente. Io vedo qui una cosa molto strana, molto straordinaria; si tratta di una società anonima che acquista per 200 milioni, che raddoppia la sua azienda. Come si spiega questa affettazione che il Governo non si occupi di sapere come questo ingente capitale di 200 milioni verrà ad essere raccolto, quando le leggi vigenti, non solo danno il diritto al Governo, ma lo obbligano ad ingerirsi, di sapere in qual modo questo capitale che deve costituire il capitale dell'azienda viene ad essere raccolto?

E questo è un argomento di tanta importanza, che già si va dicendo tuttoggiorno e da tutti, che le azioni si emetteranno più tardi.

Ma e allora perchè si emetteranno più tardi, e non attualmente? In ultimo costrutto, se si emettono più tardi, è evidente che questo tende ad eludere i diritti dei portatori delle cartelle Hambro, se si emettono anche attualmente, tanto peggio. In ogni caso poi dove sta la impossibilità di adempiere alle obbligazioni? Che cosa v'impedisce d'andare voi ad acquistare queste azioni, le quali si vendono alla borsa come ogni altro valore? chi vi impedisce di poterle concambiare contro quelli i quali vengono a reclamare?

La seconda argomentazione degli avversari è desunta dall'estensione del contratto concluso dal Governo.

Si dice: badate che, se noi accordiamo ai sottoscrittori dell'Hambro il diritto di cambiare i loro titoli contro le azioni della società acquirente, noi accordiamo loro molto più di quello che essi hanno diritto di pretendere;

perchè essi invece d'acquistare solamente la proprietà delle strade ferrate sulle quali hanno un diritto assicurato dalla loro convenzione, verranno ad acquistare un diritto di proprietà anche su altre strade sulle quali non hanno alcun diritto.

L'onorevole Mari si è anche oggi soffermato molto su quest'argomento, ed ha creduto di poterlo collegare con un ammiccolo d'interpretazione letterale, in quanto che la convenzione dice che il diritto dei portatori di cartelle del prestito Hambro è limitato alle *dette strade* e per *dette strade* non s'intendono che quelle che sono state ipotecate in favore del prestito. Io credo che questo argomento non regga ad un esame alquanto appassionato ed imparziale.

Prima di tutto io non trovo nessun inconveniente, nessun assurdo che si verifichi una condizione di cose per la quale questo diritto di proprietà meno intenso sulle *dette* strade ferrate riceva un compenso nella maggiore estensione della proprietà, che trattasi di fondare.

Cessano forse, vorrei sapere, le strade ferrate ipotecate d'essere le *dette* strade, perchè sono state messe insieme con altre strade e fatte con esse oggetto d'un solo contratto? Questo è quello che bisognava dimostrare, perchè quando esse non cessassero, resta sempre il diritto per loro di pretendere che ciò che è stato promesso sia mantenuto. Infatti, quando vi fosse inconciliabilità fra queste due tesi, la conseguenza non sarebbe questa di reputarsi autorizzati a dire: come voi non potete avere di più di quello che vi compete, così non vi diamo neppure quello che vi compete. Invece la conseguenza, a cui si dovrebbe venire, sarebbe questa: che il Governo ha fatto male a fare quella confusione, che esso doveva rispettare i diritti dei portatori delle cartelle dell'Hambro, che doveva costituire una società per le ferrovie ipotecate a favore di essi, e solo dopo costituita questa particolare compagnia, niente avrebbe impedito di combinare un altro pasticcio di fusione fra questa compagnia e le altre, come ha fatto delle altre fusioni riflettenti altre provincie dello Stato.

Insomma la conseguenza dovrebbe essere questa, che per non accordare ciò che non compete, si dovesse andare fino a negar quello che compete incontestabilmente.

Vorrei trascurare altri argomenti, ma vedo che oggi stesso vi si è fatto un fondamento; indi io credo necessario di sgombrare anche quei dubbi, che per essi potrebbero forse ancora trovarsi nell'animo di alcuno.

Se non mi ritenesse l'estrema riverenza che ho per molti egregi nostri colleghi, oserei dire, che non vedo nemmeno dubbia la posizione degli Hambro. Non mi tengo però dal pensarlo; perchè non posso subordinare la mia alla opinione altrui; posso dubitar di me stesso, ma non posso fare così di leggeri buon mercato delle ragioni gravissime che assistono i reclamanti.

Ecco adunque alcuni altri argomenti, direi supplementarii, che si sono adottati, i quali non nascondo che

a prima vista possono fare una certa impressione, ma che io spero di ridurre al loro vero valore.

Si dice: guardate cosa sta scritto nel contratto allo articolo 15°. Questo articolo, secondo l'onorevole Mari, è la più gran prova della prudenza legislativa, e mostra le cautele che sin d'allora prendeva il Governo nel conchiudere questo contratto. Io sono ben lungi dall'accordare un tale elogio, sia al contratto Hambro in genere, sia alle particolari disposizioni di questo articolo; anzi farò rimarcare un errore madornale incorso nella formula dell'articolo stesso, errore che rende molto sospetta l'autorità di tutti quelli che hanno partecipato alla conclusione di questo contratto.

Infatti, dice l'articolo: « che la facoltà che il Governo sardo si riserva di alienare le strade di ferro suddette non potrà mai venire *estesa* nel senso che possano gli Hambristi provocare l'alienazione e renderla obbligatoria. »

In questo caso come si può dire che la facoltà si sarebbe estesa? Con ciò si sarebbe imposto un vincolo di più al Governo. Assolutamente l'espressione è impropria, bisognava dire: non potrà mai essere intesa; oppure bisognava dire; i diritti riservati agli Hambristi non potranno mai essere estesi sino al punto di provocare l'alienazione di queste ferrovie, e d'immischiarsi nel dettare le condizioni a cui queste ferrovie avrebbero dovuto essere vendute.

Ma vediamo un po' se sta, che quest'argomento regga, e se quest'articolo 15 può arrecare qualche sussidio alla tesi del Governo.

Guardate che l'articolo 15 stabilisce che gli Hambristi non potranno mai provocare l'alienazione di queste ferrovie, e questo lo comprendo, ma non potranno mai nemmeno estendersi le loro facoltà a determinare preventivamente le condizioni a cui potrà aver luogo la vendita delle strade ferrate.

Ora qui dice l'onorevole Mari: gli Hambristi non possono determinare le condizioni della vendita delle ferrovie, dunque... Dunque se si vendono le ferrovie senza tener conto dei loro diritti, essi non hanno alcun motivo di lagnarsi. Ma quando mai una convenzione ha potuto essere intesa così, che mentre in un articolo è detto che la Compagnia ha facoltà di esercitare questo diritto, coll'articolo susseguente si dice che l'esercizio di questo diritto resta però riservato puramente e semplicemente al beneplacito dell'altra parte contraente; e precisamente della parte obbligata? Invece mi giova di cavar io da questo stesso articolo un altro e ben diverso argomento, e credo con molta maggior ragione.

Come queste sono le limitazioni poste alle facoltà riservate nell'articolo precedente, a favore dei prestatori, ne viene che al di fuori di queste due limitazioni, nessun'altra sia ammissibile, e che quelle sono le sole che devono essere rispettate. *

Ora gli Hambristi potrebbero dire: ebbene noi accettiamo anche le azioni delle ferrovie lombarde; le accettiamo precisamente, perchè l'articolo 15 ci faceva divieto d'ingerirci nelle condizioni del contratto; questo

articolo che voi avete stabilito nel vostro interesse giova anche a noi, e noi ne reclamiamo l'adempimento, poichè la stessa disposizione la quale sancisce il vostro diritto sancisce egualmente il vostro obbligo.

Un altro argomento, di cui fanno uso gli avversarii, è questo. Essi dicono: ma guardate che l'articolo 14 assicura agli Hambristi il diritto di cambiare i loro titoli di prestito contro le azioni al pari. Come volete che questo patto si applichi altrimenti, che ad una Società la quale si costituisca al momento?

Io credo invece che questo patto sia di tal qualità da essere prima di tutto compatibilissimo con qualunque Società, anche già costituita, che in secondo luogo il patto stesso non avrebbe significato se non avesse quest'applicabilità ipotetica possibile al caso di una società già costituita. Finalmente credo ancora che non potrebbe condurre a nessuna conseguenza quando anche si applicasse unicamente al caso di società da costituirsi.

Difatti non è sempre detto che quando si tratta di una società che si costituisca, le sue azioni abbiano esattamente il valore nominale che rappresentano. Il valore dell'azione o del diritto di partecipare alle azioni, che fa lo stesso, dipende dalla bontà del contratto. Io mi ricordo, per esempio, che quando sono state fatte dal Governo austriaco le vendite delle strade ferrate, prima che si emettessero le azioni, queste avevano già un premio relevantissimo. È quindi evidente che le azioni hanno un valore il quale è indipendente dalle circostanze del tempo in cui è costituita la società. Conseguentemente in tutti i casi la difficoltà si sarebbe sempre presentata anche in quello in cui questa società fosse da costituirsi.

In secondo luogo, qual valore avrebbe questo patto, se non si applicasse precisamente al caso in cui le azioni fossero in favore?

Per stabilire il diritto di avere le azioni al valore nominale quando fossero state al disotto di questo valore nominale, la cosa è assurda, per stabilirlo nel caso che fossero al pari, era ozioso. Se il patto è stato fatto, lo fu precisamente nella presunzione dell'eventualità che queste azioni, contro le quali i portatori sarebbero stati ammessi a cambiare i loro titoli; si trovassero in favore, e dessero perciò l'opportunità di valersi del diritto che era loro stato aleatoriamente riservato. In fine con questo sistema che cosa si fa? Si annulla puramente e semplicemente il patto.

Voi riconoscete che il patto non avrebbe avuto esecuzione, se le azioni fossero al disotto del pari. Voi ora non volete che il patto abbia esecuzione, perchè il valore delle azioni è al disopra; ma, domando io, in qual caso si sarebbe adunque verificata l'eventualità di eseguire quel patto?

Un altro argomento che si oppone è il seguente. Si dice: ma badate, che allora questi portatori vengono a fare un lucro indebito senza corrispettivo e senza rischio.

Ma come! Dite indebito un lucro espressamente sti-

pulato? Senza rischio! Ma il rischio c'è. Tant'è vero che il prestito Hambro, il quale si quotava all'82, in pochi giorni è disceso di 5 o 6 lire. Esso era naturalmente soggetto a tutte le variazioni.

Una voce. Il ribasso non è vero.

MOSCA. Se anche nol fosse, poteva, tuttavia, essere vero, e questo basta perchè il rischio ci sia. Qui non è questione di sapere se il danno è vero o non è vero, è contratto soggetto alle oscillazioni del mercato, e per conseguenza quelli che hanno sborsato 80, erano nel rischio di non poter più ritirare che 50 o 60.

Ecco il corrispettivo ed il rischio dei portatori dell'Hambro.

Non bisogna mica credere che perchè un patto sia corrispettivo, necessità voglia che sia volta per volta reciprocamente da una parte all'altra stipulato un vantaggio. Che questo sia vero, io lo proverò con un esempio desunto dal malaugurato contratto di questa cessione delle ferrovie dello Stato. In questo contratto figurano fra le altre cose due gravissimi pesi che il Governo si è assunto in pregiudizio delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale.

Se voi domandate: qual è il corrispettivo dei pesi che il Governo si è assunto verso la società con cui ha contrattato, forsechè non vi risponderanno: Ma il corrispettivo sono i 200 milioni che la società affermò di pagare?

Il corrispettivo, lo ripeto, dato dai sottoscrittori Hambro, consiste nella somma che hanno versato. Non spetta alla parte obbligata di circoscrivere o diminuire il corrispettivo che ha promesso; essa lo deve mantenere secondo l'ha promesso e alle persone con cui ha contrattato. Del resto, io ho fatto tutte queste questioni, perchè? Per parte mia ho annunziato che anche a malincuore mi sottoscriverò all'emendamento Chiaves, e mi sottoscriverò di malincuore, perchè l'emendamento Chiaves non soddisfa ad una questione, che per me è chiara.

Io credo che non basta rimettere ai tribunali questa questione. Io, per esempio, non mi sono mai fatto citare da nessuno davanti ai tribunali; io sono il miglior giudice dei miei doveri, più ancora che dei miei diritti; in conseguenza io non amo che si adotti con facilità il sistema di dire ai nostri creditori: *Rivolgetevi ai tribunali!*

Ammetto perfettamente che quelli i quali sono dell'opinione esternata dall'onorevole relatore della Commissione e dal signor ministro delle finanze possano dire: noi non abbiamo timori, ed è per ciò che non possiamo fare a meno di lasciare ai tribunali la cura di risolvere un litigio che si risolve in una molestia ingiusta, ma senza pericoli per l'interesse dello Stato. Ma per chi, apprezzando ben altrimenti questi pericoli, fa diverso giudizio della questione, si comprende facilmente che la sua decisione deve essere ben diversa del pari. Ah! voi dite: lasciamo questa questione ai tribunali. Ma corbezzoli! Vi par poco lasciarla ai tribunali? Ma io comprendo che la lasciate ai tribunali par-

tendo dal supposto che avete tutte le ragioni del mondo; e io sono il primo a rendervi quest'omaggio; chè se aveste il menomo dubbio di giocare solamente una carta, oh! sarebbe una carta troppo grossa perchè voi la voleste giuocare.

Infatti se la Camera vorrà riflettere seriamente sulla portata della questione sulla quale io mi sono permesso di richiamare la sua attenzione, deve pensare che non è, come crede forse il signor ministro delle finanze, che il peggio possa risolversi in una certa indennità di proporzioni ben misurate; queste indennità a mio giudizio non possono consistere che nella rifazione di tutti i danni, *l'id quod interest* per la violazione del contratto.

Qui non c'è via di mezzo: o tutto, o niente; il niente è una situazione perfettamente accettabile, ma il tutto è qualche cosa di spaventevole; ed io prego la Camera di riflettere che cosa è questo tutto. Questo tutto significa nè più nè meno che rimborsare il prestito Hambro, e non solo rimborsarlo al suo valore nominale, ma col premio che hanno in mercato le azioni delle ferrovie lombarde contro cui i titoli del prestito Hambro devono essere cambiati a tenore di contratto.

Del resto, per quanto meritino riverenza i miei avversari e le contrarie loro opinioni, io però ho per me l'autorità di un giudizio che ha certamente un gran peso. Questo mio alleato è la stessa società acquirente. Voi l'avete sentito il signor ministro delle finanze dirci, a proposito dell'emendamento Chiaves, essere evidente che la società non accetterebbe questo patto. Ma perchè la società avrebbe difficoltà di accettare questo patto se essa divide la buona fede del signor ministro, della Commissione e di tutti quelli che la pensano con essi? Quale difficoltà deve avere ad accettare questo patto? Egli è perchè io credo che la società la pensi piuttosto come me che come il signor ministro delle finanze, ed in conseguenza non abbia nessuna intenzione di sobbarcarsi ai gravissimi pericoli di cui è gravida questa deliberazione della Camera se la Camera vorrà adottare questa deliberazione.

Io dunque chiudo qui questa discussione pregando il Ministero di volerci riflettere seriamente, non nel senso di prescindere dalla sua tesi, non avendo io lusinga di averlo saputo convertire alle mie idee, ma di prescindere almeno dall'argomento al quale ha creduto di raccomandare il buon successo di questo progetto di legge, voglio dire il palladio della questione ministeriale; essa è impegnativa della coscienza dei deputati, e fa ricadere sopra di lui intera la responsabilità delle conseguenze di questo fatto, e lo prevengo che per questo motivo egli deve tanto più riflettere seriamente alle conseguenze che questo fatto potrà avere.

Ora passo alla seconda parte. (*Movimenti*)

SCRUGLI. Misericordia! (*Bisbigli*)

MOSCA. Io non intendo sicuramente di divertire, io pretendo di fare il mio dovere. (*Si! Bene!*)

Due sono le novità introdotte nel contratto delle

ferrovie colla società dell'Alta Italia, a carico della Lombardia. Una è consegnata nell'ultimo alinea dell'articolo 16 del capitolato, e consiste nella soppressione del tronco ferroviario Treviglio-Coccaglio. (*Segni d'impazienza*)

Io chiamo le cose pel loro nome, e non so darmi ragione di nessun atto d'impazienza. Io credo che nessuno in questa Camera, in 17 giorni di discussione, ha levato la voce per annunciare solamente un bisogno della Lombardia; credo che non si possa disconoscere il diritto alla Lombardia di far sentire una sua lagnanza in questo momento che se ne presenta la sede legittima ed opportuna.

Vi è la soppressione, dico, del tronco di ferrovia Treviglio-Coccaglio.

Io prego gli onorevoli colleghi che hanno tutti una copia dell'interessante e voluminosa relazione, accompagnata dalla carta, a voler portare gli occhi sulla forma di questa ferrovia, dirò così arteriale, vitale per la Lombardia, e domandarsi quindi ragione del motivo per il quale questo tronco sia stato soppresso e direi anche più che soppresso. Di fatti esso non è soppresso nel senso della famosa linea di Conza, della quale anche oggi il signor ministro diceva che se si presenta una società disposta a farla egli la lascia fare anche domani.

Io vado più oltre e dico che non solamente lascierebbe fare, ma si disporrebbe anche a qualche sacrificio perchè si facesse. Ma la linea Treviglio-Coccaglio si trova in una curiosa situazione: è una linea che fu concessa allo scopo che non si costruisca; cioè è concessa alla società delle ferrovie lombarde non perchè la costruisca, ma perchè non la costruisca, e solamente sia impedito che venga costruita da altri, come indubbiamente succederebbe senza il più piccolo sacrificio per lo Stato.

Dico poi che questa linea è soppressa, perchè veramente è una derisione quella di stipulare che questa linea sarà eseguita non prima che il beneplacito della Società si decida ad eseguirla, o quando tutta quella linea dia un prodotto chilometrico lordo eccedente le 35 mila lire.

Io credo di essere abbastanza bene informato perchè lo sono stato dalla compiacenza di un egregio collega che ho ogni motivo di credere assai competente.

Dunque si vede quanto si avrà ad aspettare prima che si arrivi a queste 35,000 lire. E questa bagattella è chiamata *chiarimento*. Così, come non si tratta di chiarimento e quindi non debbo ritenere che in proposito lo Stato si sia assicurato qualche corrispettivo, io voterò l'emendamento del mio amico Zanardelli, il quale propone di togliere via questo chiarimento stesso.

Male non se ne fa a nessuno. Noi non domandiamo che la linea si faccia. Leviamo via solamente il funesto chiarimento.

Io comprendo che il Governo possa in certe circostanze non pesar soverchiamente sopra certe società, e possa anche usare certe facilitazioni quando questa

fa un buon servizio, come comprendo che il Governo non possa insistere, forse per la condizione del mercato o per una quantità di circostanze, nel far eseguire immediatamente la strada in questione. Ma obbligarsi a non farla, eseguire mai finchè non si sarà verificato questo caso che ognuno può prevedere assai lontano, io domando come mai ciò si possa ammettere, non dirò soltanto con un giusto riguardo dell'interesse e dei desideri delle popolazioni, ma anche solo al punto di vista del decoro del Governo e dell'interesse nazionale. Quale era lo stato della questione prima della convenzione attuale? La strada era concessa, ma la società non aveva l'obbligo di costruirla se non dietro l'ingiunzione del Governo, il quale non avrebbe potuto imporla se non per la riconosciuta necessità del commercio o per l'interesse dello Stato. Ora noi non chiediamo che questa necessità e quest'interesse vengano immediatamente riconosciuti. Ma è ben altro l'obbligarsi, come ci si propone di far ora, l'obbligarsi, dico, a non riconoscere questa necessità e quest'interesse nemmeno nell'avvenire. E che? Se da qui a qualche tempo le circostanze politiche o le esigenze strategiche reclamassero la costruzione di questa ferrovia, voi avrete potuto impedirvi di provvedere a queste necessità di un ordine così superiore? No, io non credo che la Camera possa disconoscere in questo modo il suo dovere.

L'altra novità riguarda il pareggiamento delle tariffe.

La Camera deve sapere che la Lombardia e l'Italia centrale sono soggette ad un regime di tariffe eccezionali, vale a dire che il prezzo di locomozione vi è attualmente più gravoso in una misura molto considerevole che non dappertutto altrove nelle altre provincie del regno. A termini delle convenzioni esistenti, questo stato di cose così anormale doveva cessare. Invece colla nuova convenzione viene prolungato nientemeno che di un decennio. Orbene, io credo e dico che questa è una intollerabile ed odiosa ingiustizia.

La Lombardia, che non costa un solo centesimo allo Stato in fatto di strade ferrate, e che invece concorre co' suoi denari a dotarne le altre provincie del regno, non può inoltre condannarsi con equità a tanto aggravio. Se vi è una merce la quale, a mio parere, deve pagarsi egualmente dovunque, egli è precisamente il prezzo della locomozione sulle ferrovie, trattandosi di servizio che ha dappertutto lo stesso valore e corrisponde allo stesso costo.

Ma v'ha qualche cosa di più, e di più grave. Siccome il prezzo dei trasporti sulle strade ferrate fornisce la base di una imposta che si paga da tutti i contribuenti in proporzione del prezzo di locomozione, ne viene ancora che le popolazioni della Lombardia e dell'Italia centrale, oltre al dover pagare un prezzo più elevato per il servizio (differenza che sta nientemeno che nella proporzione di 6 ad 8, come ognuno può accertarsene guardando semplicemente l'orario che ciascuno possiede e che riporta le distanze chilometriche ed i prezzi

TORNATA DELL'11 APRILE

relativi), oltre, dico, al dover pagare un prezzo più elevato per il servizio, devono anche nella stessa proporzione pagare una imposta più gravosa che non tutte le altre popolazioni del regno.

Ora io domando se questo stato di cose è sopportabile, conciliabile coi nostri principii di diritto pubblico? Per parte mia non lo credo; ed anzi io credo che quando uno speculatore si presenta a contrattare col Governo, e fra le altre proposte fa quella che si facciano ingiustizie in odio di una o di un'altra provincia, si dovrebbe toglierli senz'altro la parola e non permettergli neanche di proseguire il discorso su questo terreno.

Mi pare che, se fossi ministro delle finanze, non lascierei che si terminasse un tale discorso; direi: non istà bene far torto ad una provincia, non accetto questa discussione, proponetemi altri patti, ma non parliamo di questo. Il ministro contraente avrebbe dovuto tenere un tale linguaggio; ma non intendo con ciò fare un rimprovero all'attuale ministro, so che il contratto non fu da lui conchiuso, egli non ebbe che il torto di ereditarlo. Trovando un affare già fatto, ha creduto che i vantaggi prevalessero in esso e che si poteva transigere su questo punto. Anche questa condizione deve essere posta in conto nell'apprezzamento del magnifico contratto che abbiamo fatto riguardo alle ferrovie.

Conchiudo adunque che con mio dispiacere dovrò votare contro questo contratto e contro il progetto di legge che tende a sanzionarlo.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole deputato Avezzana.

AVEZZANA. Signori, per dimostrare il danno irreparabile cui andate incontro colla vendita delle ferrovie dello Stato, e col persistere nell'accordare così onerose garanzie alle Compagnie ferroviarie, dirovi che con ciò voi costituite un monopolio nientemeno che per la continuazione d'anni 99 che lega ai nostri nepoti enormi sacrifici, invece di quei benefici che avrebbero avuto ragione d'aspettarsi in eredità dai liberi ordini che noi con tante abnegazioni abbiamo ottenuto; e principierò a descrivervi questi mali che voi improvvidi cagionerete al nostro popolo d'oggi ed anche ai figli suoi con la vendita delle ferrovie dello Stato. Voi non le vendete, secondo me, ma le regalerete, perchè è stato chiaramente calcolato da uomini competenti e tecnici che non le vendete per 200 milioni, ma per soli 141, considerata la stipulazione che avete fatta per il pagamento in frazioni di sei mesi in sei mesi senza interessi, e la donazione che gli fate di tutti gl'immensi magazzini esistenti con tutti gli arredi per l'esercizio di dette ferrovie, e che costarono tanti milioni allo Stato, e considerati gli immediati introiti che accordate alla Compagnia acquirente a cominciare dal 1° gennaio di quest'anno; il quale introito, per norma della Camera, prodotto nel solo mese di ottobre prossimo passato dalle ferrovie dello Stato fu di 2,540,000 lire.

Dal che risulta che essa Compagnia le avrà acqui-

state troppo al disotto del loro valore e le avrete regalate, come vi accennai. Con questo improvvido affare avrete per di più regalato al nostro paese una serie di impiegati forestieri che verranno a rimpiazzare le centinaia dei nostri concittadini che colle loro famiglie vi sarete preso il piacere di gettare sul lastrico e nella miseria, strascinando questi fatti dietro di sé la ruina e la chiusura di tutti i nostri opifici ed industrie, che non avranno altro rimedio che di chiudere i loro stabilimenti e licenziare le migliaia di operai oggidì occupati in quelli, perchè naturalmente ogni arredo necessario all'esercizio delle suddette strade la Compagnia suddetta lo importerà da paesi d'oltremonti! Avrete inoltre installato fra noi una Compagnia di capitalisti stranieri che per 99 anni sarà in facoltà di raccogliere giornalmente i frutti nostri, che farà passare incessantemente altrove a beneficio e fomento di fabbriche e lavori, a stabilimenti d'altre nazioni.

Ciò che non mancherà, come voglio che lo giudichiate voi medesimi, d'esaurire alla fin fine ogni nostra sostanza e ci ridurrà a tale stato d'abiezione e di degradazione da non invidiarne quella degli antichi iloti spartani o schiavi del sud dell'America del nord, oltrechè essa sorgerà tanto potente in breve tempo da mostrarsi rivale colla nostra amministrazione medesima! Credete a me che, se non son oratore, credo possedere qualche senno pratico, il quale ho potuto esercitare ad una buona scuola, e cioè nel paese pratico per eccellenza degli Stati Uniti del nord d'America; non vendete per nessun modo queste ferrovie dello Stato, giacchè contrario ai dettati d'una buona amministrazione che deve seguirsi da un Governo saggio; le avete costruite in buona fede e con tanti gravi sacrifici, massime che unito ai danni che procaccierete al paese è conosciuto da voi medesimi e dalla nazione in generale che la costruzione di queste ferrovie ha costato più del doppio, più dei due terzi di quello che verreste ad incassarne da questa straniera Compagnia. Continuatene voi stessi l'esercizio, perchè è un investimento vantaggiosissimo, che produce un pingue interesse, che procura anche pane ad un gran numero di connazionali ed alle loro famiglie impiegate nell'esercizio delle medesime; non sarebbe soltanto un danno, ma un delitto che voi ne spogliate il paese, e ciò che è ancor peggio da lamentarsi, che ciò sia per investirne del possesso una Compagnia d'agiotatori venuti da fuori, sebbene si facciano coprire da nazionali associati, i quali immemori del grandioso cambio che il nostro paese ha subito si prestano a tale appoggio!

Non avrebbe mai dovuto il Governo ingerirsi in costruzioni di ferrovie, ma doveva soltanto limitarsi ad incoraggiare ed eccitare nel paese stesso la formazione di compagnie di ferrovie per mezzo di sottoscrizioni d'azionisti per costruire nei punti convenienti le necessarie ferrovie previa la vostra approvazione del tracciato e zona da percorrersi in un coi regolamenti che sareste per stabilirne: sottoscrivendovi ad

incoraggiamento e riuscita delle medesime, per un numero di milioni come qualunque altro azionista secondo sarebbe stata la grandezza dell'opera progettata, ma non ne peggiorate il male adesso con la vendita di queste ferrovie che non tarderà ad essere anche un'arma utile nelle nostre mani, se, come è probabile, noi avremo una guerra coll'Austria, la quale è imbalanzata oggidì per l'alleanza della Prussia, e chi sa se non anche per quella colla Russia, e che rompendosi vi metterebbe alla mercede del nemico per mezzo d'una compagnia governata e diretta da gran parte di sudditi di quel nemico medesimo, e che sente ben altre simpatie che non la nostra unità nazionale, ed alla quale per nuocervi le basterebbe far nascere qualunque benchè minimo accidente su una di queste ferrovie, ove noi avremmo delle importanti operazioni strategiche da eseguire.

Sapete, o signori, che cosa piuttosto io vorrei veder fatto? Sarebbe, per le ragioni che vi ho espresso, non solo che non si vendessero le strade ferrate dello Stato, ma, prevalendomi dei fatti odiosi testè scoperti, e che lucidamente vennero descritti innanzi a quest'Assemblea, di una prevaricazione (*Conversazioni*) che ne addossasse il Governo la totale direzione, annullando il contratto Bastogi e compagnia per le ferrovie meridionali, per i fatti conosciuti di quella compagnia, e di tutte le altre esistenti nel paese, ed alle quali lo Stato abbia un interesse per la garanzia che gli accorda, a meno che queste compagnie volessero esonerare lo Stato da quest'onere, e esercitare le strade, di cui ne hanno la commissione attualmente, coi loro propri mezzi e risorse. Così si acquieterebbe il paese, vedendosi liberato da queste enormi gravezze che solo servono ad arricchire agiotatori d'ogni provenienza.

Dopo un tale componimento vorrei che non si desse seguito alla costruzione di tutte queste ferrovie, se non che alle più indispensabili, e di una utilità pubblica incontrastabile, visto lo stato anormale in cui giaciamo; e operando così proverebbero i nostri ministri avere qualche esperienza per condurre la macchina governativa, e salverebbero il paese da un altro imminente danno che gli sovrasta con la stessa compagnia meridionale per la nuova convenzione del 28 novembre ultimo, accordatagli dal ministro dei lavori pubblici, la quale minaccia, se accettata col progetto in discussione, d'accollare al paese altri innumerevoli milioni, nuovi oneri di garanzia, oltre ai già concessi all'occasione del costituirsi di quella compagnia, trattandosi niente meno che di accordare a quella medesima compagnia il monopolio di tutti i gruppi di ferrovie da costruirsi nelle provincie meridionali, approvandole anche i piani evidentemente viziosi con l'annullamento ed indennizzazione di anteriori imprese di ferrovie, sulle quali i lavori già stavano in buona via di pro-

gresso ed avevano cagionate già ingenti somme di spese.

Insomma, signori, sortiamo da questa voragine e respingiamo non solo la vendita delle ferrovie dello Stato, ma tutto il progetto così disastroso, e non ci precipitiamo in una tal furia di far delle ferrovie con tali profuse largizioni, e ricordate che nè il mondo, nè le nostre città si sono fondate in un solo anno! Seguite e studiate i miei suggerimenti, che colle mie parole vi ho espresso oggi, ammettendo proposizioni per costruzioni di ferrovie tanto che vi vengano da compagnie, quanto da singoli individui che saranno accompagnate da assicurazioni o garanzie che solo verranno costruite a loro proprie spese, rischio e pericolo, riservando come ho già detto, a voi solo la soprintendenza del tracciato ed utilità pubblica che ne garantisca bene, e senza nocimento del paese; ed in seguito non v'inquietate che noi non mancheremo d'intraprenditori di ferrovie che anzi ne avremo sin di troppo e queste produttive ai suoi azionisti e sottoscrittori senza causar gravezze al paese, e siate certi che subito che giudiziosamente voi aprirete questo campo all'industria dei nostri connazionali, siccome non ponno mancare di dar pingui dividendi, voi vedrete, quando buone e accertate imprese saranno annunziate al pubblico, accorrere a centinaia gl'individui a sottoscrivere, ed il danaro oggidì sotterrato venire a mostrarsi e circolare!

Signori, io ho veduto di questi stabilimenti od imprese negli Stati-Uniti del nord d'America, ove non si costruiscono strade ferrate che nel modo che vi ho parlato, dare sino ad un 25 per 100 d'interesse per soli sei mesi. Il Governo colà non s'ingerisce eccettochè in accordare, a quei che la domandano, una *charter*, cioè un'autorizzazione, e dessi, gl'interessati, ne studiano il tracciato il più a loro conveniente, trattano coi proprietari per la compra dei terreni ove la ferrovia deve passare, e quindi tosto che ne hanno ottenute le necessarie sottoscrizioni e fondi si mettono a costruirla ed in seguito esercitarla; i profitti si calcolano e si distribuiscono ogni sei mesi od un anno, conforme alla più o meno prosperità dello stabilimento, come pure acclamano ai medesimi azionisti per un aumento di fondi se la ferrovia non avesse corrisposto alle aspettative concepite; ma tanto il bene quanto il male tutto è della istituzione, come degli azionisti che l'hanno fondata! Nessun altro ha di che vedere, e meno il Governo, che in quei paesi è troppo pratico ed avvisato perchè egli cerchi le brighe che vi cercate voi oggidì in queste imprese!

Voci. La chiusura! la chiusura!

Altre voci. A domani!

La seduta è levata alle ore 6.