

TORNATA DEL 12 APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Approvazione dell'articolo del progetto di legge per una Convenzione postale cogli Stati Uniti d'America. = Seguito della discussione del progetto di legge per facoltà al municipio di Ancona di derivare acque dal Musone — Osservazioni ed emendamenti del deputato Briganti-Bellini Bellino all'articolo 1° — Osservazioni del ministro per le finanze Sella ed obiezioni del deputato Ninchi — Sono approvati gli articoli con emendamenti. = Seguito della discussione del progetto di legge per l'ordinamento delle ferrovie — Discorso del deputato Panattoni in favore dell'articolo 2°, portante la vendita delle ferrovie (questione Hambro), e discorso del deputato Crispi contro il medesimo — Emendamento del deputato Valerio — Aggiunte dei deputati Rattazzi, Massa, Marchetti-Cavallini, Macchi, Zanardelli-Robecchi G. — Opinioni del ministro dei lavori pubblici Jacini, e dei deputati Correnti, relatore, Sineo, Cadolini — Deliberazioni su quelli non ritirati. = Sospensione. = Approvazione a squittinio secreto dei due suddetti schemi minori. = Aggiunte dei deputati Siccoli, Canalis, Michellini e Molinari all'art. 2° — Osservazioni del deputato Casaretto — Aggiunte dei deputati La Porta e Ricci G. per la franchigia dai dazi di macchine per opifici italiani — Opposizioni e dichiarazioni del relatore, e del ministro per le finanze — Sono ritirate. = Annunzio d'interpellanza del deputato Regnoli. = Aggiunta del deputato Chiaves relativa alla questione Hambro, oppugnata dai deputati Conforti, Boggio, e dal ministro, e appoggiata dal deputato Sineo — Considerazioni in favore dell'articolo 2°, del deputato Pisanelli — È respinta la proposta, ed approvato l'articolo. = Emendamento presentato dal guardasigilli Vacca, allo schema sulle corporazioni religiose. = Approvazione degli articoli 3, 9, e 12 — Proposte o aggiunte dei deputati Cadolini, De Boni, Romeo P. e Botta. = Incidente sull'ordine del giorno — Istanza del presidente — Parlano i deputati Boggio, Di San Donato, ed il ministro per l'interno Lanza. = votazione ed approvazione dell'intero disegno di legge. = Relazione sui progetti di legge: leva annua dei nati nel 1845; convenzione postale colla Grecia.

La seduta è aperta alle ore 8 1/2 antimeridiane.

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

ZANARDELLI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

10,732. La Giunta municipale d'Osimo aggiunge nuovi riflessi alle considerazioni svolte colla petizione 10,689 per opporsi alla derivazione di acqua potabile dal fiume Musone a favore della città d'Ancona, accompagnandoli di una relazione tecnica dell'ingegnere Morandini.

10,733. Sozzani Giuseppe di Lomello, ravvisandosi leso nei suoi diritti dalla cessione delle ferrovie dello Stato, come portatore di cartelle del prestito Hambro, protesta e dichiara che intende godere della facoltà che gli attribuisce l'articolo 14 della convenzione per la conversione dei titoli medesimi.

10,734. Il priore ed i frati del monastero Agostiniano di Santa Maria del Bosco nella provincia di Palermo pregano la Camera di voler eccettuare quel convento dalla soppressione delle corporazioni religiose.

10,736. Duecento ottantasei cittadini di Montepulciano protestano contro la soppressione delle corporazioni religiose e contro l'incameramento dei beni ecclesiastici.

10,736. Ventisei religiose di Santa Chiara nel monastero di San Francesco di Montepulciano dichiarano essere ferma loro volontà di non abbandonare la vita claustrale.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero i seguenti omaggi:

Il signor Bonfigli Camillo — Due opuscoli intorno al disseccamento del lago Trasimeno, copie 12;

Il signor Collina Giuseppe — Suoi scritti intitolati: *Il giusto cielo e la libera terra annunziati nel Simplesso dell'emancipazione dei popoli*;

Il professore Rapisardi, da Palermo — Proposta al Parlamento italiano dell'istituzione di una scuola classico-nazionale, copie 2.

Il deputato Cedrelli per affari di pubblico servizio chiede un congedo di giorni quindici.

(È accordato.)

CONVENZIONE POSTALE CON GLI STATI UNITI D'AMERICA.

PRESIDENTE. Essendovi all'ordine del giorno un progetto di legge che non può dar luogo a discussione,

per una Convenzione postale tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America, se non vi sono osservazioni metterò in discussione questo progetto di legge.

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola si passa alla discussione dell'articolo.

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione postale tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America conclusa in Torino l'8 luglio 1863, e le cui ratifiche furono ivi cambiate il . . . »

Se nessuno domanda la parola s'intenderà approvato. (È approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTÀ AL MUNICIPIO D'ANCONA DI DERIVARE ACQUA DAL MUSONE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge per autorizzare il municipio d'Ancona a derivare acqua potabile dal fiume Musone.

La Camera rammenta come siasi chiusa la discussione generale, e deliberato di passare alla discussione degli articoli.

Do lettura degli articoli:

« *Art. 1°.* È concesso al municipio di Ancona, salve le indennità se e come di ragione, per il termine di 99 (novantanove) anni, decorribili dalla promulgazione della presente legge, di derivare dal fiume Musone la quantità massima di metri cubi novemila d'acqua al giorno, onde provvederne la città, giusta le piante, tipi e planimetrie prodotte a corredo del progetto di derivazione, sotto le avvertenze e prescrizioni imposte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con il voto emesso in adunanza del 30 aprile 1864, numero 181-36, e sotto l'ulteriore condizione che gli stabilimenti governativi dovranno essere ammessi a godere di quelle maggiori agevolanze nel prezzo dell'acqua, che per convenzione venissero ad altri accordate.

« *Art. 2°.* Il municipio suddetto è autorizzato per la esecuzione del progetto di derivazione di cui sopra di cedere alla società intraprenditrice dell'opera l'esercizio dei diritti derivanti dalla presente concessione. »

La parola è al deputato Fiorenzi.

BRIGANTI-BELLINI B. Domando la parola per presentare un emendamento.

Questi emendamenti sarebbero due. L'uno tende a modificare l'articolo 1°. Invece delle parole: « È concesso al municipio d'Ancona, » proporrei che si dicesse: « È data facoltà al Governo del Re di concedere al municipio d'Ancona. »

Siccome i reclami delle popolazioni che si oppongono a questo disegno di legge, credendosi lese nei loro diritti, si basano soprattutto sull'asserzione che la materia non fu abbastanza studiata, altri affermano che non tutta quella quantità d'acqua occorra ai bisogni di

Ancona, credo che sia bene il fare in proposito un più accurato esame; quando questo esame sia affidato ad uno statista così eminente come l'onorevole ministro delle finanze, ministro ingegnere, come diceva l'altro giorno l'onorevole deputato Boggio, si dà ogni garanzia a quelle popolazioni che ove i loro diritti fossero stati lesi la questione sarà accuratamente esaminata e loro sarà fatta giustizia.

D'altra parte io trovo nel Codice civile che i diritti dei terzi in ogni modo sarebbero sempre riserbati: l'articolo 631 dice che le concessioni di uso d'acque fatte dal regio demanio si intendono sempre senza pregiudizio di diritti anteriori d'uso delle acque stesse che si possono essere legittimamente acquisiti; e più particolarmente sulle materie delle acque, l'articolo 557 dice che il proprietario della sorgente (ed in questo caso il proprietario secondo la teoria espressa dall'onorevole ministro nella tornata di lunedì sarebbe lo Stato), il proprietario della sorgente non può deviarne il corso quando la medesima somministra a città, borgate, o villaggi l'acqua necessaria; sotto questa riserva, ed affidando alla giustizia ed alla sapienza speciale dell'onorevole ministro delle finanze io credo che ambe le parti si potrebbero rimettere a lui in qualche modo come arbitro di questa questione.

In ogni modo, siccome i diritti in fatto di espropriazione si possono per legge in qualcun modo danneggiare, io domanderei ancora che si aggiungesse un terzo articolo (e questo sarebbe il secondo emendamento) che dicesse che la « concessione sarà fatta colla riserva di tutti i diritti dei terzi. »

Non mi dissimulo che alcuno potrà trovare inutile questa riserva. Ma vorrei osservare che quando si tratta di una legge non è mai inutile, a quanto io credo, che i diritti si riservino.

Fatto questo sforzo di conciliazione, io spero che tanto l'onorevole relatore della Commissione, quanto il Governo, vorranno accettare un temperamento il quale non lede le speranze della città di Ancona, né i diritti delle altre popolazioni che ricorrono, un temperamento che farà risparmiare alla Camera un tempo prezioso.

SELLA, ministro delle finanze. Domando la parola.

Per parte mia, io non ho difficoltà di accettare l'emendamento dell'onorevole Briganti-Bellini, in cui si dice:

« È fatta facoltà al Governo di concedere al municipio di Ancona » *sic et sic*. Non è certo perchè io abbia tutta quella fiducia nella mia sapienza che dimostrava testè in parole l'onorevole Briganti-Bellini; non è per questa ragione che io mi induca ad accettare questo emendamento, ma bensì perchè il Governo è per le leggi vigenti in facoltà di fare delle concessioni di acqua.

Questo è nei limiti delle attribuzioni attuali del potere esecutivo. Soltanto nel caso che ora ci occupa, siccome occorrono gravi spese perchè la città di Ancona venga a trarre partito di quest'acqua, non si può accontentare quel municipio di intraprendere quest'opera

TORNATA DEL 12 APRILE

con una concessione per il tempo abituale, che in generale è un novennio. Il municipio di Ancona chiese che questa convenzione fosse fatta per novantanove anni, epperò questa concessione prende un poco carattere di vendita.

Tuttavia vi era chi sosteneva che il Governo potesse fare questa concessione senza venire neppure al Parlamento; ma a me piacendo in queste cose dar sempre l'interpretazione nel senso di non sottrarre mai alcuna alle facoltà del Parlamento, ed in caso di dubbio portare sempre avanti al potere legislativo i progetti che paiono doversi da lui autorizzare, io ho proposto questo progetto di legge. Ora la dizione proposta dall'onorevole Briganti-Bellini ha forse anche questo vantaggio di essere più conforme allo stato delle cose, perchè dà facoltà al Governo, in questa circostanza eccezionale delle grandi spese che occorrono allo scopo di poter trarre partito da questa concessione, di poterla effettuare, sebbene il tempo della sua durata sia di novantanove anni.

Quanto all'altro suo emendamento, cioè che sieno salvi i diritti dei terzi, è naturale che io non posso fare al medesimo alcuna opposizione; non vi può essere intendimento in alcuno di voler ledere i diritti dei terzi. Ma però ad un patto, ed è che non sieno le finanze che debbano pagare i diritti che fossero lesi, perchè chi deriva l'acqua, chi ne trae profitto, deve naturalmente pagare le conseguenze di queste possibili indennità che si dovessero dare ai terzi. Io pregherei l'onorevole Briganti-Bellini, che in fatto di redazione di emendamenti è maestro, di voler introdurre qualche espressione per questa tutela dei diritti dei terzi, per cui risulti ben chiaramente che non spetterà al Governo di pagare le indennità che per questi diritti dei terzi dovessero pagarsi, e poi non si venga a dire: il Governo può anche avere un vantaggio da quest'acqua, quindi esso deve pagare.

Pregherei quindi l'onorevole Bellini a volere col suo solito acume completare quest'emendamento.

BRIGANTI-BELLINI B. Mi pare che quando si dice: « è fatta facoltà al Governo di concedere, » egli sia padrone di mettere tutte quelle clausole e tutte quelle cautele che creda convenienti, che il suo acume d'ingegnere e di ministro superiore a quello di chiunque altro, non che al mio, gli suggerirà. (*ilarità*)

SELLA, ministro per le finanze. In questo caso sarebbe inutile di parlare di diritti dei terzi, poichè sarebbe superfluo: quest'acume che gentilmente mi attribuiva l'onorevole Bellini, credo che potrà almeno andare sino ai termini della giustizia.

FIorenzi. Io ho abbastanza fiducia nella giustizia della causa dei municipii reclamanti, nell'intelligenza dell'onorevole ministro delle finanze per non accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Bellini.

Quanto all'ultima parte dell'emendamento, mi pare che si potrebbe benissimo conciliare quello che vuole l'onorevole Bellini con quello che domanda l'onorevole ministro delle finanze, quando si dicesse: « restando a

carico dei concessionari, qualunque indennizzo fosse di ragione. »

Io credo che il ministro potrebbe accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Bellini.

NINCHI, relatore. Pregherei il signor presidente di rileggere l'emendamento Bellini.

PRESIDENTE. L'emendamento Bellini ha due parti: l'una all'articolo 1° consiste a sostituire alle parole « È concesso » queste altre: « È fatta facoltà al Governo del Re di concedere », ecc.

L'altra parte dell'emendamento cade all'articolo 3°, e consiste nell'aggiungere:

« La presente concessione sarà fatta colla riserva dei diritti dei terzi a carico dei concessionari. »

NINCHI, relatore. A dire il vero, gentili e cortesi sono le espressioni con cui l'onorevole Bellini ha accompagnato il suo emendamento, graziosa la risposta del ministro; ma siccome non ho bene afferrato il senso dell'emendamento, così mi corre l'obbligo di precisarne il concetto.

Non ammetto che col dare facoltà al Governo di concedere questa quantità d'acqua al comune d'Ancona si voglia revocare in dubbio la regolarità del lunghissimo processo e dei lunghi dibattimenti che i reclamanti hanno fatto alla presenza dell'ingegnere capo del genio civile in ordine alle pretese loro ragioni. Subordinare la mia adesione a patto che non si abbia a revocare in dubbio la triplice decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questa decisione ha riconosciuto l'utilità e la necessità della concessione a favore del comune d'Ancona. Ha dichiarato che la deduzione di nove mila metri cubi d'acqua al giorno dal fiume Musone non diminuisce la macinazione delle farine, e che, in ogni caso, valeva la pena di porre in qualche eventuale disagio la macinazione che può supplirsi per mille equipollenti, onde dotare Ancona di acqua potabile in quantità che basti al suo avvenire ed ai bisogni che l'armata e l'esercito può averne in caso di guerra, e che possa remunerare, se non ora, almeno in un più o meno remoto avvenire, il capitale necessario all'opera colossale.

Le misure fatte in presenza dell'ingegnere capo hanno provato che questo fiume porta 28,000 metri cubi d'acqua al giorno, che se ne può dedurre la quantità domandata, senza menomamente alterare le abitudini e gli usi che per avventura si possano essere stabiliti in quelle popolazioni in rapporto a questo fiume. E d'altronde i più comuni principii di giustizia distributiva e di pubblica amministrazione reclamano che, fatta l'ipotesi d'interessi in conflitto tra loro, quelli che hanno una maggiore importanza, che più intimamente si connettono con l'ordine generale e con la sicurezza dello Stato debbano prevalere.

Non credo che l'onorevole Bellini voglia rimettere la cosa in litigio, e porre nell'incertezza tutto quello che si è fatto, indi non posso rifiutare l'emendamento. Esso dà luogo a un arbitraggio del ministro, arbitraggio che, se assicura i reclamanti a fronte delle ingiustizie e dei

danni che nella loro alterata fantasia s'immaginano, non dà nessun dubbio e pensiero a me ed ai miei concittadini, perchè sono sicuri del loro buon diritto e del giudizio del ministro, che non può non vedere domani, come vede oggi, la giustizia e l'opportunità di concedere la quantità d'acqua che il municipio d'Ancona domanda.

Peraltro, ho bisogno di avere una dichiarazione, perchè le parole che hanno accompagnata l'ultima parte dell'emendamento dell'onorevole Bellini potrebbero implicare il dubbio che ove si trovino diritti di terzi, il comune di Ancona debba mantenerli integri, non abbia facoltà di espropriarli neppure previo il dovuto indennizzo.

Se questo fosse il senso, io certamente non lo potrei accettare. L'opera da farsi deve essere dichiarata d'utilità pubblica. Per questa dichiarazione già si è compiuto il regolare processo; indi domando che la dichiarazione si faccia nella presente legge, che si evitino le lungaggini del relativo decreto. La tutela dei diritti dei terzi sia nel suo vero senso: o non possono impedire l'estrazione della quantità di nove mila metri d'acqua e la costruzione dell'acquedotto ed accessori, o debbano cedere dinanzi all'utilità dell'opera pubblica, e rimanere circoscritti al prezzo e nei modi acconsentiti dal diritto comune in materia d'espropriazione per pubblica utilità.

PRESIDENTE. L'onorevole Bellini avrebbe ora formulato il suo emendamento nel modo seguente:

« La sovraespressa concessione sarà fatta senza pregiudizio dei diritti dei terzi; occorrendo indennità, questa sarà a carico dei concessionari. »

Ora l'onorevole Ninchi teme che non sia fatta facoltà in ogni caso di espropriare.

Quivi è dove sta la questione; egli teme che questo emendamento escluda la facoltà di espropriare, per modo che i terzi possano aver diritto alla cosa stessa. Ma siccome l'emendamento testè riformato dall'onorevole Bellini direbbe: « occorrendo il caso d'indennità, questa sarà a carico dei concessionari, » è naturale che il concetto d'indennità escluda che essi abbiano diritto ad avere la cosa.

Mi pare che l'emendamento come è riformato dall'onorevole Bellini risponda alle difficoltà molto saviamente affacciate dall'onorevole Ninchi.

BRIGANTI-BELLINI B. Mi permetta, signor presidente, di dire che i diritti sono diritti; io non posso nè crearli, nè distruggerli, e per conseguenza quando propongo di conservarli, propongo di conservare quelli che ci sono.

SELLA, ministro per le finanze. Perdoni, ma a questo punto credo che non possiamo andare d'accordo. O si vuol ammettere che il municipio di Ancona possa fare quest'opera, o almeno, secondo l'ultimo emendamento stato proposto, si vuole ammettere che si fa facoltà al Governo di concedere questa derivazione, e al bisogno che questa facoltà si concede con tutte le sue conseguenze, ed allora la conseguenza inevitabile è che debba quest'opera essere dichiarata d'utilità pubblica, e quindi che vi possa essere luogo ad espropriazione...

FIORINZI. Domando la parola.

SELLA, ministro per le finanze... salve, ben inteso, le indennità che possono essere dovute pei diritti dei terzi. Adesso io non so abbastanza se tutte queste parole mettano chiaramente fuori di dubbio che sarà il caso di espropriazione per utilità pubblica per quei diritti i quali nel loro stato attuale fossero di materiale ostacolo all'esecuzione del lavoro a cui si riferisce questo progetto di legge, ed è perciò che desidero che si esprimano le cose in modo che non vi sia ambiguità.

PRESIDENTE. Onorevole deputato Bellini, l'articolo sarebbe concertato nel seguente modo:

« La sovra espressa concessione sarà fatta colla riserva dei diritti dei terzi. Essa è dichiarata di pubblica utilità, ed occorrendo indennizzazione, questa sarà a carico dei concessionari. »

BRIGANTI-BELLINI B. Per parte mia l'accetto.

NINCHI, relatore. Io l'accetto.

FIORINZI. Accetto io pure l'articolo come è proposto.

PRESIDENTE. Prima di tutto ora invito la Camera a deliberare sull'articolo 1° in discussione. Esso sarebbe così modificato:

« È fatta facoltà al Governo del Re di concedere al municipio di Ancona, » ecc., come è nell'articolo.

Se nessuno domanda la parola, quest'articolo s'intenderà approvato.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Il municipio suddetto è autorizzato per l'esecuzione del progetto di derivazione di cui sopra di cedere alla società intraprenditrice dell'opera l'esercizio dei diritti derivanti dalla presente concessione. »

SELLA, ministro per le finanze. Bisognerebbe forse togliere la parola *presente*, perchè la concessione è subordinata ad un atto del Governo.

PRESIDENTE. Si dirà dunque: *dei diritti derivanti dalla concessione.*

Chi intende approvare quest'articolo così emendato e colla soppressione della parola *presente*, sorga.

(La Camera approva.)

Poi verrebbe l'aggiunta che si è testè intesa:

« La sovraespressa concessione sarà fatta colla riserva dei diritti dei terzi. L'opera è dichiarata di pubblica utilità, ed occorrendo indennizzazione, questa sarà a carico dei concessionari. »

Se nessuno domanda la parola, quest'articolo si intenderà approvato.

(È approvato.)

BOTTA. Domando la parola per presentare un emendamento.

Voci. È già votato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO DELLE FERROVIE DEL REGNO.

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.

Ho ferma speranza che oggi si possa votare questa legge, e se la Camera mi seconderà, ci riusciremo. *(Bene!)*

L'onorevole Michelini ha la parola.

MICHELINI. Per secondare la speranza del signor presidente rinuncio a parlare. *(ilarità — Bravo!)*

PRESIDENTE. Ora la parola spetterebbe al deputato Crispi, ma non essendo presente, la parola spetta all'onorevole deputato Valerio.

Forse il deputato Valerio parlerà unicamente sul suo emendamento?

VALERIO. Io mi dispongo a parlare sul paragrafo *a*) dell'articolo secondo, e sul mio emendamento. Sarò breve in tutto, ma ho pur bisogno in questa circostanza di rivolgere una parola all'onorevole Mosca, e di replicare a qualche osservazione fatta dall'onorevole relatore della Commissione...

PRESIDENTE. Io le faceva quest'interrogazione, perchè siccome ora la questione versa più particolarmente sulla grave questione Hambro...

VALERIO. Io non ne parlo.

PRESIDENTE... così per non interrompere l'ordine logico della discussione, io darò la parola ad alcuno degli oratori, i quali intendono parlare sopra l'anzidetta questione.

VALERIO. Mi rimetto completamente a quello che sarà per fare l'onorevole presidente.

PRESIDENTE. Va bene. Verrebbe ora il turno dell'onorevole Venturelli.

(Il deputato Venturelli non c'è).

L'onorevole Panattoni intende di parlare sulla questione Hambro?

PANATTONI. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Bene, ha la parola.

PANATTONI. Quando ieri l'onorevole Boggio prese la parola sull'articolo 2 della legge, ebbe una sottilissima cura; egli non dette importanza giuridica alle proteste dei portatori del prestito Hambro, e trattò unicamente la questione di convenienza. Allora la gentilezza dei commissari mi aveva impegnato a prendere la parola; ma tacqui perchè la questione di convenienza sarebbe appartenuta piuttosto al Governo. Egli ha modo di porre argine a tutte le evenienze, e di ovviare con longanimità e riguardo anche ai rischi della questione: egli saprà e dovrà far sì che le pretese dei possessori del credito Hambro non rechino pericolo, nè danno allo Stato.

La questione giuridica, della quale non davasi pena l'onorevole Boggio, venne poi ad affacciarsi mediante le osservazioni dei nostri colleghi Depretis e Mosca. *(Conversazione di qualche deputato coi ministri; l'oratore si arresta; il presidente fa cenno di proseguire).*

Aspetto quel che è necessità per gli oratori, il silenzio.

(Il silenzio si ristabilisce.)

Gli onorevoli Depretis e Mosca certamente nel loro patriottismo ed intelligenza, e pel rispetto che hanno e devono avere per lo Stato, non intesero di sorgere qui

come impugnatori dei diritti dei portatori delle cartelle Hambro. Essi, affacciando dei dubbi, lo fecero in linea di cautela, ed unicamente per combattere il progetto sulla vendita delle ferrovie a cui opponevansi. Essi calavano sul rischio nascente dalle pretese dei possessori di quel credito, per motivare la loro opposizione anche colla possibilità di molestie, non già per crederla plausibile e molto meno per appoggiarla.

Un'altra spiegazione ed avvertenza giova che a questo punto sia fatta, e che sia ritenuta dalla Camera e dal paese.

Con molta opportunità il ministro delle finanze desiderava che la questione dovesse uscire impregiudicata dal Parlamento; ed anzi la delicatezza del Governo era spinta fino a dichiarare che qualunque cosa si dicesse in quest'aula, non dovesse infrenare o deteriorare le pretese dei portatori del credito Hambro. Or dunque ricorre una eguale convenienza per noi, anzi è un dovere della nostra rappresentanza che non si semini in quest'aula dubbi e pericoli a danno dello Stato, e non si accrescano imbarazzi al Governo.

Quindi se gli onorevoli colleghi, ai quali feci allusione, ritengono di dover parlare anche intorno alla questione giuridica per considerazioni relative soltanto alla presente legge, io spero che il buon senso degli Inglesi non sarà corrivo a dar peso a simili argomentazioni, ed a prendere codesti espedienti oratorii come un consulto a loro favore.

Non sono infatti le accennate deduzioni se non argomenti per respingere il presente progetto di legge: il vero giudizio rimarrà al senno dei consulenti, giacchè è tale questione che probabilmente sarà prevenuta dal contegno tranquillo dei negozianti o dei giuristi; oppure noi dobbiamo lasciare che resti soggetta al criterio imparziale dei tribunali.

Fra tanto, siccome fin dal principio ho dichiarato di non volermi ingerire nella ricerca degli espedienti e delle intelligenze, ossia di quei modi che pur troppo il Governo deve praticare affinchè si prevenga ogni pericolo; mi limiterò a brevemente toccare la questione giuridica, considerandola come un semplice argomento per l'accettazione o la reiezione di questo progetto di legge.

L'onorevole Depretis credè di non arrestarsi a quella cautela che erasi imposta l'onorevole Boggio, il quale, augurando allo Stato di uscire incolume da ogni attacco dei possessori del credito Hambro, solamente poneva in dubbio la convenienza di sfidare indebite rappresaglie, ed alludeva al bisogno di prevenire ogni eventualità svantaggiosa al nostro credito.

Ma cosa fece l'onorevole Depretis? Non altro fece che ridire quanto avevano già detto tutti coloro che leggevano la convenzione del 1851, cioè che in essa trovavasi stipulata la facoltà per i portatori delle cartelle Hambro di convertirle in azioni sulle strade ferrate dello Stato sardo, quando esse siano vendute ad una compagnia. Quindi quell'oratore notò il fatto per anti-vederne i pericoli, ma non è credibile che certamente

non pensasse ad eccitare molestie, e molto meno ad anticipare un giudizio sulle sorti future dell'erario e sulle obbligazioni del Governo.

Tuttavia era naturale che l'onorevole Mari dovesse giustificare la Commissione cui aveva appartenuto.

Ecco, o signori, il vero limite delle nostre discussioni; ed è bene che noi lo determiniamo affinché fuori di quest'aula nessuno pensi ad abusarne. Quella Commissione aveva dato, prima della vendita che ora discutiamo, al Governo un parere intorno alla intelligenza dei patti stretti nel 1851 non i portatori del credito Hambro. Ma l'apologia fatta dall'onorevole Mari non pareva sufficiente al nostro collega Mosca; il quale giudicò il ragionamento del preopinante, mirando soltanto ad appoggiare in via di cautela l'emendamento dell'onorevole Chiaves, che non è un difensore dei sensali di Londra.

Ora io voglio fare una larga parte agli oppositori; voglio ammettere che se, passando sotto studiosa critica ciascun argomento, si dovesse fare una discussione giuridica e forense, potrebbe giungere l'ingegno o l'interesse a contrapporre alle ragioni che ebbe la Commissione consultata dal Governo una serie apparente di dubbi da acquistare le sembianze del disputabile. Ma non è, signori, in questo modo che la questione debb'essere posta e risolta. Per vedere se il Governo siasi messo in falsa posizione, e se realmente abbia posto lo Stato in pericolo di lite, bisogna vedere che cosa le parti stipularono, avuto riguardo a due elementi fondamentali della convenzione per l'imprestito Hambro. Il primo è: che cosa volle promettere il Governo dal canto suo? L'altro è: quale fu il soggetto in cui cadde la stipulazione del Governo?

Quando voi giungiate a chiarire che il Governo non si volle impegnare, se non dentro certi limiti ed in un caso determinato; quando voi riscontriate nella lettera stessa della convenzione qual fu precisamente la cosa per cui il patto cadde; immediatamente vi persuaderete essere di piena evidenza che il patto cadde unicamente per quelle azioni che venissero emesse per la valuta delle strade ipotecate al credito Hambro. Finchè dunque non siano emesse codeste semplicissime azioni, i possessori del credito Hambro non hanno germe di ragione, nè opportunità di lamento; l'evento di cambiare le loro cartelle con azioni, che non esisterebbero, non si è per anche presentato.

Voi vedete, o signori, che portata la questione sul terreno letterale del patto, essa rientra nelle competenze del senso comune, e diviene di un'evidenza tale che non fa bisogno d'essere legali per risolverla. Tutti sanno che la cosa promessa, e tassativamente definita, rimane intangibile, ma non bisogna estenderla ed esagerarla; essa è quello che è, nè può allargarsi creando un'aureola di larghe intelligenze, e fabbricando dubbi, i quali si possono concepire coll'ingegno, ma la lettera della convenzione non gli somministra.

Eccomi adunque, se mi riuscirà, a fornire schiarimenti in questo senso. Li darò come li ho sentiti nel-

l'animo mio; li esprimerò col sentimento che debbe avere un rappresentante della nazione, cioè di essere imparziale con quelli che hanno contrattato collo Stato; anzi aggiungerò che le ragioni dello Stato vogliono essere trattate con dignità superiore a quanto si pratica nelle piccole contestazioni fra i privati. Animato da questo concetto, io che non era iscritto sulla legge, che non ho alcun interesse nè per affezionare di troppo, nè per combattere il progetto che è sotto il vostro esame; io presi a ponderare la Convenzione unicamente nell'intuito di regolare il mio voto in modo che, senza pregiudicare a chi pretendesse affacciarsi come reclamante, rimanga salvo ad un tempo l'interesse e la convenienza dello Stato.

Pertanto, ho dovuto ponderar meco stesso che, mentre una legge fu fatta nel 1851 per autorizzare il prestito Hambro sotto certe condizioni, codesta legge restò come un mandato; ma la contrattazione fu ed è realmente quella che legò e lega lo Stato coi prestatori del credito Hambro.

Quando si venne adunque all'esercizio di quel mandato, cosa veramente si pattuì dalla Casa Hambro, cosa trovano oggi concordato a loro favore i portatori del credito?

Il ministro delle finanze che stipulò quel contratto non si tenne rigorosamente alla lettera della legge, ma vi aggiunse alcune cautele, e dichiarò la sua espressione in modo che vuol essere avvertito. Infatti i modi e le forme della convenzione furono quelli che legarono in consenso, e nei quali posero i capitalisti la loro fiducia.

E qualunque fossero nel testo della legge le facoltà accordate al ministro delle finanze, certo è ch'egli la volle spendere nel modo che io vado a dire, il quale definisce benissimo la cosa contrattata ed i limiti nei quali unicamente egli intendeva d'impegnarsi.

I prestatori del credito Hambro volevano, prima di tutto, un'ipoteca sulle strade ferrate. E quest'ipoteca, quale fu consentita, è oggi mantenuta; nessuno è sorto, nè potrebbe sorgere, per mettere in dubbio la lealtà del Governo nel tener viva la sicurezza dei portatori del credito Hambro. Anzi, io credo che la presente convenzione non faccia che aumentare le guarentigie per i portatori di quelle cartelle.

Però i capitalisti che fornirono l'imprestito avevano voluto un patto *adietto*, onde assicurarsi eventualmente la facoltà di cambiar le proprie cartelle in altrettanto valore nominale delle azioni che fossero state emesse, qualora lo Stato vendesse le ferrovie. E qui hanno ragione gli oppositori, dicendo che anche un tal patto entra nella corresponsività della convenzione.

Non vi ha dubbio; per quanto un patto *adietto* non appartenga alla sostanza dell'imprestito, è però uno di quei concetti senza dei quali l'imprestito non poteva farsi.

Ma i prestatori che volevano una facoltà, dovevano, come stipulanti, stabilire con chiarezza e con precisione i termini del patto. E se non lo concepirono in termini assoluti e generali, se non lo espressero in modo da

TORNATA DEL 12 APRILE

colpire anche il sistema della vendita che ora si discute, non è possibile immaginare la plausibilità di una lite.

Questa è indubitabilmente la regola da cui si partiranno, volendo esser giusti, anche i giureconsulti inglesi quando saranno consultati. La buona fede con cui deve l'opinione pubblica giudicare la presente vertenza, e quella lealtà che il commercio deve portare in simili discussioni, e che forma la garanzia del nostro credito anche sulla piazza di Londra, esse pure si uniformeranno al criterio che ho l'onore di additarvi, se non vogliono cadere in equivoco o peccare di prevenzione.

Bisogna dunque, o signori, che vi convinciate, e se ne convinceranno anche i portatori del credito Hambro, che, se in questa convenzione non vi è una condizione generale, assoluta di ottenere in ogni e qualunque caso il cambio delle azioni; e se non si dimostra che la condizione investa il caso nostro, e che a questo precisamente si adattino i termini della convenzione; noi non siamo nell'eventualità di alcun pericolo, ed i portatori del credito Hambro si lagnerebbero indarno della lesione di un diritto che non si può constatare.

Fin qui alcuno non sorse, e credo sarebbe stravaganza il sorgere, per sostenere che fosse stipulato dalla casa Hambro un patto aversionale, un patto senza limiti, talchè, qualunque cosa accadesse, i portatori del credito avessero la facoltà di fare il cambio delle loro cartelle in azioni della Società cui si cedono dallo Stato le ferrovie. No, essi stipularono la facoltà del cambio unicamente in un caso assolutamente diverso del nostro: ed è quello che ho l'onore di spiegarvi colla lettura che vado a fare della convenzione.

Il patto fondamentale a cui tutti gli altri della convenzione si rannodano, prevedendo la vendita delle ferrovie del regno sardo, esprime che i consensi si riunirono « per assicurare ai portatori dei titoli del prestito la facoltà di convertirli in azioni sulle dette strade di ferro, ove fossero le medesime cedute ad una compagnia. » La convenzione aggiunge ancora che lo Stato non rimaneva vincolato intorno alle condizioni della vendita, e queste non dovevano essere preventivamente determinate.

Cosa dunque si volle statuire con questo tranne la facoltà eventuale di fare il cambio delle cartelle del prestito in quelle azioni, che la Società compratrice delle ferrovie per avventura emettesse onde coprire il prezzo delle medesime? Il ministro non andò più in là di quello che sonavano le parole del patto che ho avuto l'onore di leggervi. E quindi la conseguenza è che i portatori delle cartelle Hambro null'altro possono pretendere fuorchè, qualora su dette strade di ferro si emettano azioni, quelle diventino soggette al cambio.

Stabiliti così i veri limiti ed effetti del patto stipulato nel 1851, diviene manifesto che, secondo il sistema di quel tempo, se il Governo vendeva le strade ferrate ad una Compagnia la quale emettesse delle

azioni per coprire il prezzo di codesto acquisto, tali azioni potevano essere cambiate con le cartelle del prestito, perchè venivano a rappresentare la cosa ipotecata. Questo però non è il caso nostro; ed i preopinanti ai quali rispondo non hanno dimostrato che noi siamo nei termini di quel patto.

Indarno l'onorevole Mosca dice che le strade ipotecate ai portatori del credito Hambro entrano nel patrimonio della Società lombarda, e che essa ha pure una massa di azioni! Imperocchè essa le aveva di già, le aveva per intraprese e valori differenti, e si era acquistato un credito, e poteva contrattare e contrattò lo acquisto delle nostre strade ferrate senza emettere azioni sulle medesime. Come dunque pretendere il cambio quando queste azioni non esistono?

Ma l'onorevole Mosca crede che la Società lombarda emetta nuove azioni; e domanda: che forse in tal caso verrà meno il patto? Io rispondo: state nei cancelli e nel valore delle parole, e senza fingere eventualità che non esistono, aspettate che si emettano azioni sulle strade vendute.

Frattanto la Compagnia, a cui abbiamo venduto le nostre strade, oltre ad essere una Società costituita, è una Società la quale per ora non fa mostra di emettere azioni sulle strade medesime; se ne emettesse sarebbe unicamente allora il caso di esaminare la questione. Può darsi che la Società delle strade ferrate lombarde abbia fatti avanzi nel suo capitale, o abbia tanto credito per soddisfare all'incremento del suo patrimonio, e per pagare il prezzo dell'acquisto, senza emettere azioni *su dette strade ferrate*.

Poniamo, che uno di noi fosse tanto dovizioso per investire dugento milioni in questo acquisto; chi oserebbe sul serio sostenere che i portatori del credito Hambro potessero pretendere di partecipare al condominio? Notate anzi che nella convenzione non c'è neppure l'ombra che i portatori del credito volessero farsi concorrenti all'acquisto delle nostre strade: essi volevano semplicemente la facoltà di cambiare le loro cartelle con le azioni, qualora ne fossero emesse sopra le dette strade ferrate.

La Società che oggi compra queste strade potrebbe, e non diceva mica malè l'onorevole Mosca, essere esposta a cambiare le azioni previste nel patto del 1851, anche indipendentemente dall'onere che venisse attualmente ad imporle il Governo. Infatti se essa emetterà azioni sulle dette strade, ossia sul valore di quelle che formarono soggetto della ipoteca pel credito Hambro, io non impugno, che potranno allora i portatori delle cartelle rivolgersi alla Società, e dirle che nella emissione essi hanno la facoltà di essere preferiti. Ed alla Società ciò sarebbe indifferente; perchè tanto farebbe venderle ad altri, quanto cambiarle con loro.

Ecco adunque, onorevoli colleghi, l'unico e vero caso per i creditori Hambro, di poter esercitare la stipulata facoltà. Imperocchè codesto sarebbe il caso tassativamente ed unicamente contemplato nel patto del 1851, cioè, che si verifichi l'eventuale emissione di

azioni sopra il valore delle strade medesime. Ma, se invece la Società delle ferrovie lombarde prendesse un altro espediente, se facesse un'altra operazione, per supplire il capitale e pagare il prezzo della compra, allora, o signori, la cosa cangia; allora non vi è altro da pretendere, nè possono i portatori del credito Hambro esigere il cambio dalle loro cartelle con le antiche e ben diverse azioni della Società lombarda.

Posta adunque la questione sul terreno vero della convenzione del 1851, e limitata la disputa al caso unico che la convenzione stessa prevede, ecco che cade ogni ragione di dubitare. E veramente noi siamo in materia di patti, che chiamansi di *stretto gius*, e che tanto vagliono quanto suonano le parole. Lo stipulante deve imputare a sè stesso, se non chiese, non spiegò, non volle di più. Qui dunque non vi è difficoltà possibile. È una ragione di buon senso, è una ragione di buona fede: non è una sottigliezza legale quella che deve persuadere l'opinione pubblica, gl'interessati, e lo *Stock-Exchange*. E se essi insistessero, il Governo italiano potrebbe rispondere: che cosa chiedeste nel 1851? Quello che chiedeste vi è dato. Dunque a che mi accusate di mala fede?

Certamente non si può disconoscere che, quando non fosse stata ben definita e limitata la cosa caduta nel patto del 1851, si potrebbe dire che la convenzione non fu tanto chiara da esimere il Governo italiano da qualche molestia, benchè forse egli non potesse restare soccombente in questa incertezza. Ma il caso procede all'inverso.

Gli stipulanti che crearono il credito Hambro non furono tanto cauti da stabilire il cambio delle loro cartelle in ogni e qualunque specie di azioni, ma solamente sulla emissione di quelle relative al prezzo delle ferrovie a loro ipotecate. Quindi è impossibile una seria disputa; la intelligenza del patto deve essere dominata dal criterio fondamentale, che fossero impegnate unicamente le azioni emesse sulle strade ferrate dello Stato.

Quindi io non mi dilungherò, o signori, giacchè ho dichiarato non voler fare una discussione giuridica: io volli unicamente illuminare la coscienza dei miei colleghi intorno alle eventualità che può correre lo Stato, ed anche intorno a quel dovere che abbiamo di essere delicatissimi verso i nostri creditori.

Se la cosa pattuita, ossia la *specie* delle azioni soggette al cambio, non fosse stata ben definita; se non si fosse adoperata una espressione tassativa limitando la convenzione *alle azioni su dette vie*, una disputa forse potrebbe proporsi. Altronde, qualora *su dette vie* venissero emesse azioni, la Società delle strade lombarde potrà trovarsi obbligata al cambio, perchè così porta la ragione letterale del patto, e perchè ciò non nuoce alla Società.

Ma, fuori di questi eventi, non è possibile immaginare un diritto nei portatori del credito Hambro, nè un pericolo per l'erario, o una colpa nel Governo, od una indelicatezza nella presente alienazione.

Ora, signori, io conchiudo il mio ragionamento con un'avvertenza che impegna molto il nostro dovere, dirò anche la nostra convenienza. Se noi siamo obbligati a non pregiudicare l'interesse dei portatori del credito Hambro; d'altra parte abbiamo anche l'obbligo di essere imparziali, leali e giusti verso il nostro Governo. Si può forse contestare la prudenza economica adoperata dal medesimo nella vendita delle ferrovie dello Stato; si può rigettare forse questa legge, quando non siano fallaci quelle dispute che io non chiamerò di campanile, ma chiamerò di finanza? Ma se pur queste dispute fossero giuste, se gli argomenti degli oppositori avessero bastate portata per meritare valutazione; se lo Stato potesse fare una vendita migliore: allora voi sareste liberi dal vostro voto sulla presente legge, anche prescindendo dalla questione del credito Hambro. Quindi è in codesta strada che dovete mettervi; è allora che potrete dire al Governo: ci duole della questione di Gabinetto, ma siccome al disopra del Gabinetto sta la incolumità della economia pubblica, noi costretti alla dura scelta non possiamo sacrificare l'interesse della nazione. Ma quando, come io penso, la questione economica non sia tanto chiara nel senso degli oppositori alla legge; quando il contratto si debba approvare perchè, se non è il migliore degl'immaginabili, è però quello che nelle attuali condizioni unicamente poteva farsi; e se gli opposenti, che molte critiche hanno portato innanzi, non ebbero la fortuna di portare innanzi un nuovo e reale progetto; se non fecero, come fu fatto nel caso delle ferrovie meridionali, cioè la surroga di un altro espediente: allora, siccome la necessità pubblica lo richiede, è inutile ritirarsi dal contratto; bisogna subirlo.

Pertanto la questione economica è il vostro tema; su di essa unicamente voi dovete deliberare. Sulla questione giuridica, no; perchè di fronte ai nostri creditori il Parlamento non si deve convertire in un tribunale. Esso non deve decidere nè a favore dei portatori del credito Hambro, nè a favore dello Stato. Esso deve deliberare tale questione unicamente in quanto il senso morale, ed il senso giuridico di essa, possono influire sul tornaconto della vendita delle ferrovie. Riguardo a cotesto tornaconto, anche le molestie e i reclami possono meritare un prezzo ad assumere un aspetto per così dire economico, quindi anch'esso influirebbe nel tornaconto della convenzione. Ma quando, signori, voi siete penetrati di quello che io ho avuto l'onore di esporvi sul diritto e la convenienza, voi non dovete tener conto delle dicerie, e della così detta opinione pubblica, che è l'eco degli interessati, o l'effetto di poco discrete opposizioni.

Riponendo fidanza nel buon senso di coloro che studiarono la presente questione, voi dovete del pari aver fiducia che imparzialmente vi corrisponda anche il senno dei giuriconsulti esteri, ai quali si volgessero per consiglio gl'interessati. Questi rifletteranno bene prima di volgersi ai tribunali; e non solo sapranno astenersi da maltrattare il nostro credito pubblico, ma finiranno

TORNATA DEL 12 APRILE

per persuadersi che il Governo in questa occasione non può avere avuta alcuna intenzione di nuocere al valore dei titoli Hambro, ed anzi si tenne onestamente nella linea dei diritti che gli accordava la convenzione. Giustamente fu detto che la questione morale qui si associa alla legale; perchè quando uno stipulante pretende di avere qualche diritto, e specialmente quando affaccia pretese esorbitanti, bisogna che non si appigli ad incertezze, non affacci sterili opinioni, ma chiarisca e giustifichi ciò che chiede, con salde e proporzionate ragioni. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

CRISPI. Signori, io sono contrario alle pretese degli Hambristi. Nulladimeno non sono favorevole alla vendita delle ferrovie dello Stato per ragioni, siccome potrete presumere, diverse da quelle svolte da parecchi de' miei onorevoli colleghi.

Per me la vendita delle ferrovie nazionali è un danno e non un bene pel paese; essa si oppone al sistema che l'Italia un giorno dovrà adottare in tale materia; pregiudica la questione economica dell'avvenire; è una cattiva operazione finanziaria.

Queste cose partitamente, e colla massima brevità esporrò alla Camera, senza la pretesa di fare un discorso, non avendone la volontà ed essendo ormai in un momento in cui la discussione deve essere chiusa.

Io non sono per gli Hambristi.

In verità quando lessi nei giornali inglesi la protesta fatta dai sensali dello *Stock-Exchange*, mi sentii ribollire il sangue. Mi pareva di vedere cotesti speculatori gettarsi su questa povera Italia, che taluni credono sia mezzo cadavere, mentre in realtà è in tutta la potenza della sua vita, per succhiarle un poco più di quel sangue, di cui essi hanno succhiato abbastanza.

Il sentimento italiano, scosso dalla pressione di quegli stranieri, mi spinse a guardar dentro a cotesta questione con la massima diligenza.

Io capisco che le condizioni economiche dello Stato non sono prospere; ma so che l'Italia ha integre le sue risorse, e non le mancano i mezzi per riordinare e consolidare le sue finanze, e per rifare vigoroso il suo credito.

Credo inoltre che sarebbe un atto di debolezza, se noi cedendo alla minaccia che ci venne fatta, dessimo agli Hambristi più di quello che dobbiamo.

Che cosa è il contratto del 22 luglio 1851? È nè più nè meno che un imprestito fatto dal Governo sardo nello scopo di avere il danaro per compiere la ferrovia da Torino a Genova. La Sardegna a garanzia della somma che prendeva, fu forzata a dare l'ipoteca della strada che allora eseguivasi.

In verità non posso applaudire agli autori di quel contratto.

Uno Stato che è chiamato a dare una garanzia ipotecaria, umilia se stesso, quando consente. Io credo che la parola di un Governo debba valere assai più di un pegno materiale. Ov'esso sia costretto a un tale atto,

è da temere che di fronte all'Europa non abbia alcuna importanza.

Cotesta ipoteca intanto è di un genere tutto nuovo; essa in nulla somiglia quelle che si contraggono tra privati. È una ipoteca più morale che reale, permettemi di così definirla, quantunque ciò facendo io le tolga il suo vero valore.

Quando si prende l'ipoteca sopra un fondo, tra il debitore ed il creditore, il Governo, ente disinteressato, è costituito tutore di siffatta garanzia.

Qui il Governo, essendo debitore, è nelle sue mani l'oggetto ipotecato e ogni sicurezza della guarentigia stata richiesta. In effetto voi osserverete una circostanza singolare, ed è che per questa ipoteca si è dovuto rinunciare all'iscrizione. Oggi finalmente il fondo che n'è colpito passa in altre mani, e non ne è liberato.

I possessori delle obbligazioni del prestito Hambro attaccano molta importanza all'ipoteca. Ma la Camera comprenderà che non è dessa che realmente ha dato valore al credito dei medesimi. Questo valore deriva piuttosto dal diritto all'estinzione del credito istesso.

La Camera sa meglio di me che nel contrarre l'imprestito suddetto, il Governo sardo assunse l'obbligo di estinguerlo. Ora certamente la possibilità di rientrare nel capitale impiegato dà un valore a quei titoli molto maggiore di quello che avrebbero, ove si trattasse di un debito consolidato, il quale può subire tutti i pericoli di un avvenire che a nessuno è dato di poter definire. Questa è per me la vera cagione per cui il prestito Hambro si negozia alle borse straniere a un tasso superiore di quello a cui si negozia il debito pubblico italiano.

Quale altro obbligo fu contratto oltre l'estinzione del debito? Quello che nel caso in cui le ferrovie ipotecate fossero vendute, i portatori di titoli del prestito Hambro avrebbero il diritto di convertirli in azioni delle ferrovie. Dipende dal Governo che tale condizione sia eseguita? Io credo che no. Il Governo deve mettere l'opera sua, perchè, quando ne sia il caso, cotesta conversione avvenga: ma ove, per fatto indipendente da lui, non possa avere effetto, a nulla esso è tenuto.

L'obbligo contratto non puossi attuare senza la volontà del terzo; è una di quelle condizioni che può divenire impossibile, il compratore delle ferrovie essendo padrone di rifiutare la conversione, e lo Stato non avendo il diritto di costringervelo. Ove lo Stato fosse tenuto all'adempimento di tale obbligo in modo assoluto, la libertà di vendere gli verrebbe limitata, e, in certi casi, anche interdetta.

Si è detto: ma notate che facendosi la vendita e non verificandosi la conversione delle azioni, il titolo degli azionisti diminuisce di valore e ne segue un pregiudizio del quale lo Stato è tenuto a dare risarcimento per l'obbligo contratto della conversione.

Cotesta sarebbe in tal caso una questione di risarcimento di danni, la quale sta ai tribunali di decidere. Io non credo che danni ci possano essere, imperocchè la mancata conversione non pregiudica realmente i diritti

effettivi derivanti in favore degli Hambristi dal contratto del luglio 1851. Il Governo italiano il quale successe al Sardo quale obbligo vero ha di fronte agli azionisti? Di pagargli ogni anno gli interessi e di estinguere periodicamente una parte del debito. Finchè noi non avremo mancato al pagamento degli interessi e all'estinzione progressiva del debito, danni non ne possono esistere.

Lo Stato per conoscere il valore effettivo dei titoli degli Hambristi non deve guardare alle fluttuazioni della Borsa, le quali ove avvengano, sono l'effetto di deplorabili giuochi e non possono ritenersi quale termometro infallibile della maggior o minor sicurtà del credito del paese. Quello che bisogna guardare si è che l'Italia pagherà gl'interessi delle obbligazioni sarde del 1851, e che il prestito sarà estinto; nessuno può metterlo in dubbio, neanche coloro che vi sono interessati. E siccome i loro diritti ed il nostro obbligo sta in ciò, mancano i pericoli del danno di cui si teme possa un giorno avvenire il risarcimento.

C'è promessa di vendita delle ferrovie dello Stato agli Hambristi?

Quello che io trovo nel decreto del 22 luglio 1851 è che il prestatore permette che un giorno il Governo possa vendere le ferrovie, ma non trovo un solo articolo dal quale risulti che il prestatore stipuli per sè il diritto di prelazione sulla vendita.

Per giungere a tale conclusione, bisognerebbe stracchiare troppo la letterale interpretazione del decreto, e facendo un grande sforzo d'intelligenza, trovare nella frase dell'atto un pensiero che non fu espresso ma che posteriormente potè esser sorto nell'animo di uno dei contraenti. In questo caso si verrebbe speculando anzichè interpretando il decreto.

Ed invero, immaginatevi che il Governo avesse offerto ai latori delle obbligazioni Hambro di vendergli le ferrovie: voi non avreste potuto impedire due conseguenze, l'una e l'altra molto naturali. Si sarebbe potuto non essere d'accordo sul prezzo, e la vendita non sarebbe stata possibile; oppure, gli Hambristi avrebbero potuto ricusarsi, la somma della quale essi sono creditori essendo al disotto del valore delle ferrovie medesime. Noi al certo non possiamo chiedergli la differenza tra il loro credito ed il prezzo delle strade; ed essi alla loro volta non possono dare alle loro obbligazioni una virtù della quale mancano. Noi non possiamo imporre la compra, ed essi non ci possono imporre la vendita. Mancando in ambidue la necessaria libertà d'azione pel contratto, ed il diritto di vendita non potendo esserci tolto, ne segue che eglino rimangono nelle condizioni di semplici creditori di un prestito il cui interesse semestralmente si paga dalle finanze del regno, ed il cui intiero valore si va estinguendo di anno in anno.

Finchè a questi obblighi non avrà mancato l'Italia, e non mancherà, non avremo a temere il pericolo di un giudizio per risarcimento di danni. Ad ogni modo, ove dubbio ci sia, spetterà ai tribunali il risolverlo.

Il rumore suscitato in Londra su cotesto argomento è esagerato, e può essere nato per poca conoscenza dei fatti. Laonde io sono convinto che il giorno in cui gli Inglesi avranno meglio esaminata la questione, ed in quel mercato si saprà che il nostro Governo, vendendo le ferrovie, era nel suo diritto, e che esso non si nega d'adempire agli assunti impegni, cesserà ogni ostile opinione contro il credito italiano, la quale, a dir la verità, mi sembra priva di ogni base.

Dissi alla Camera che voterò contro la proposta di legge in discussione, appunto perchè ritengo la vendita delle ferrovie dello Stato come un atto pregiudizievole alla nazione, ed al quale non avremmo dovuto acconsentire.

Io non m'inqueto della questione di Gabinetto, perchè non mi riguarda. Quando il Ministero la propose, si rivolse alla maggioranza, il cui concorso poteva solamente invocare. Il Ministero sa che noi della Sinistra non lo sosteniamo, e però non abbiamo bisogno che egli venga a minacciarci il suo ritiro per impedirci a votare contro.

Votando contro la vendita delle ferrovie, neanche potremo essere imputati di essere mossi da spirito di campanile. Quest'accusa, del resto, oltre di essere una indegnità, è nel caso nostro inopportuna, imperocchè le ferrovie che si tratta di vendere non consistono in quella soltanto da Torino a Genova, ma nell'altra ancora che va da Susa al Ticino, la quale venne comperata dopo costituito il Regno d'Italia.

Osserverò pure che per quella di Genova l'Italia paga una parte del prezzo con l'estinzione del prestito Hambro. Del resto oggi non ci è più nè tuo nè mio in fatto di proprietà pubblica.

Tanto quello che è sotto le Alpi, quanto quello che è ai piedi del Vesuvio e del Mongibello, ed appartenne altra volta ad uno degli antichi Stati, è proprietà della nazione.

Per me ritengo che in avvenire debbano sparire le private società per l'esercizio delle ferrovie, e che qualunque opera che appartiene al demanio pubblico debba essere sotto la diretta tutela dello Stato. Le società che al presente si costituiscono hanno lo scopo di fare delle operazioni finanziarie nel loro solo interesse.

Le strade ferrate concesse alle medesime sono a tutto loro profitto, mentre le finanze dello Stato ne risentono interamente il peso. Noi, perchè ferrovie si costruiscano e le private società le esercitino, o diamo dei sussidi o guarentiamo l'interesse, pel quale spesso dobbiamo fare dei prestiti. Quello che non paghiamo lo rendono le ferrovie; il che importa che il capitale impiegato per le medesime dà un lucro, e però non è difficile trovarlo sul mercato. Ad ogni modo sempre l'Italia vi è impegnata.

Anzichè cederle a società particolari, io vagheggiava che di tutte le ferrovie un giorno diventassimo noi i proprietari. (*Movimenti*) È un sistema che altri può combattere, che agl'Inglesi non piace, perchè seguono un altro ordine d'idee, ma che io credo il solo logico.

Con tutte queste società noi ricostituimmo il nuovo feudalismo, vendendo ai privati una parte della potenza pubblica.

Noi siamo come ai tempi degli Aragonesi e degli spagnuoli, i quali quando erano sotto la pressione del bisogno vendevano i porti, le strade, le poste, le dogane ad individui che ne usufruttavano a danno della nazione. Così la penso, ed una delle ragioni per cui non presi la parola in principio della discussione è perchè, essendo pregiudicata la questione alla quale accenno, ogni esame di essa sarebbe stato più teorico che pratico.

Come operazione finanziaria la vendita merita la stessa censura. Può dirsi che noi vendiamo per un piatto di lenti tutto quel che resta della nostra fortuna. Noi alieniamo 14 milioni all'anno di rendita vera, reale, per 140 milioni, siccome alcuno dei nostri colleghi ebbe ad osservare.

Se tale somma fosse stata necessaria, il ministro delle finanze, il quale ha già aperto il libro delle grandi speranze, siccome dal suo segretario generale venne chiamata altra volta il Gran Libro del debito pubblico, egli, invece di una emissione di 425 milioni, avrebbe potuto chiedercela di 600; così avremmo avuto il danaro che vuolsi per riempire le casse dello Stato, e non ci saremmo tolta la speranza di poter essere un giorno proprietari di tutte le ferrovie, nè ci saremmo spogliati di quelle che possediamo per una somma così piccola.

Non meno pregiudicata è da questa vendita la questione economica dell'avvenire.

La Camera non avrà dimenticato che uno dei motivi per cui non furono date le Meridionali a Rothschild fu appunto per non infeudare tutta questa Italia al re dei banchieri del mondo. La Società delle ferrovie lombarde stende la sua potenza su tutta l'Europa centrale e si getta partendo dall'Adriatico e dal Mediterraneo sull'Oriente e l'Occidente. Il giorno in cui essa sarà padrona del gruppo delle ferrovie e della navigazione dei laghi che sono al nord della penisola sarà il vero feudatario d'Italia. La Camera votando la concessione delle ferrovie meridionali al conte Bastogi intese nè più nè meno impedire che cotanto danno fosse arrecato al paese.

Io non voglio al momento giudicare quella concessione, nè quali in realtà ne sieno state le conseguenze; dirò soltanto che io fui dei più caldi avversari di Rothschild.

Io aveva in mente che in Italia convenisse costituire una potenza finanziaria autonoma, nostra, che ci avrebbe liberati dal feudalismo della Banca straniera. Sciaguratamente non si potè ottenerlo cotesto vantaggio, ma è a sperare che si otterrà in avvenire. Cotesto dunque fu il vero motivo pel quale tutti noi fummo contrari alla concessione delle Meridionali a Rothschild, e favorevoli al conte Bastogi. Ebbene, oggi veniamo a cancellare in un modo anche più deplorabile il concetto che altra volta avevamo accettato.

Finalmente io trovo assurdo all'art. 2° la cessione

del servizio di navigazione sui laghi alla compagnia medesima.

Anzitutto mi sorge un dubbio: date voi il servizio delle poste, o il monopolio della navigazione sui nostri laghi?

Se date il servizio delle poste, l'articolo dovrebbe essere redatto in altra guisa. Se poi si tratta del monopolio dei laghi (*Segni negativi del ministro per i lavori pubblici*), pensiamoci bene prima di farlo, perchè andremmo a violare i più sacri principii di diritto pubblico, dei quali ogni nazione deve essere gelosa tutrice. Ove così sia, per tutto il tempo in cui il Rothschild sarà padrone delle ferrovie, lo sarà pur anche della navigazione sui laghi. Quindi ne avverrà che se alcuno volesse varare qualche vapore per fare sui laghi medesimi un servizio di trasporto, il Rothschild potrebbe opporsi.

Intendendo vendere unicamente il materiale mobile che abbiamo sui laghi e concedere il servizio postale senza impedire ai particolari cittadini di stabilire anch'essi altri servizi, allora l'articolo è male redatto; e su ciò chiamo l'attenzione della Commissione e del Ministero. Io non vorrei che in avvenire potessero sorgere dei dubbi sulla libertà dei laghi; potremmo altresì, ove Rothschild la sentisse diversamente da noi, correre il pericolo di essere chiamati da lui ad un giudizio di danni e interessi.

Ciò detto, io concludo.

La Sinistra voterà contro la legge per le ragioni da me esposte. Noi non temiamo la questione di Gabinetto perchè non ci riguarda. La Camera lo sa, quella questione fu posta pei signori della maggioranza; il generale La Marmora ed il ministro delle finanze non si sono rivolti a noi; i signori ministri sanno che la questione di Gabinetto non ci commuove, ed essi non avrebbero osato a proporla per noi. Egliano sanno che noi siamo avvezzi a votare contro di loro tutte le volte che la nostra coscienza è convinta che sono nel torto.

Voci. La chiusura! la chiusura!

SELLA, ministro per le finanze. Veramente mi pare che la Camera non abbia torto di trovare questa discussione già tanto prolungata, epperò capisco la sua impazienza di passare ai voti. Già ieri aveva dato segni evidentissimi del suo desiderio che la discussione fosse finita. Io aveva pregato la Camera di permettere la continuazione della discussione acciò fosse esaurita questa questione relativamente ai detentori delle cartelle Hambro.

Ma al punto in cui siamo io non avrei più occasione d'insistere a che si continuasse questa discussione, imperocchè gli argomenti che furono adottati furono quasi tutti in favore.

Vi fu un discorso nel quale veramente s'intesero molte cose contro il sistema del Ministero, e questo fu il discorso dell'onorevole Mosca. Ma in conclusione egli disse che avrebbe accettate le conclusioni della Commissione quando si fosse votato l'ordine del giorno Chiaves. Ora, quest'ordine del giorno lascia i detentori delle cartelle Hambro in una posizione perfettamenteamente

identica a quella in cui li lascia il progetto governativo, e solamente stabilisce che le indennità che ne potrebbero nascere, invece di essere soddisfatte dal Governo, siano soddisfatte dalla società stessa. Da tutto ciò io deduco che in realtà le conclusioni dell'onorevole Mosca riconoscono che si hanno tutte le ragioni per non trattare i detentori delle cartelle Hambro diversamente da quello che si fa nel progetto di legge che ci sta dinanzi.

Quindi per parte mia non ho più alcuna ragione di insistere perchè su questo importante argomento si continui la discussione generale.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

VALERIO. Io vorrei pregare il nostro presidente di ricordarsi che io ho ceduto la parola all'oratore che era iscritto dopo il mio turno, all'oggetto espresso e per secondare il giusto desiderio manifestato dallo stesso nostro egregio presidente di non interrompere la grave discussione sulla vertenza Hambro.

Ma ciò ho fatto dietro l'affidamento che dopo esaurita quella vertenza, la parola mi sarebbe stata conservata.

PRESIDENTE. Questo è inteso; la chiusura della discussione non riguarderebbe che la questione Hambro; vi sono molti altri emendamenti; i proponenti hanno diritto di svilupparli.

VALERIO. Io dissi che oltre allo svolgimento del mio ordine del giorno io aveva bisogno di fare qualche osservazione in risposta alle cose dette dall'onorevole relatore e dall'onorevole Mosca. Ora, se io fossi così escluso dalla discussione senza mia colpa, ma solo in causa della mia condiscendenza, mi sarebbe tolto un diritto che credo mi spetti.

SELLA, ministro per le finanze. Pare anche a me che veramente poco fa l'onorevole Valerio abbia ceduto il suo turno di parola ad altri per ciò solo che i loro discorsi doveano aggirarsi sopra la questione Hambro, quindi mi sembra che quand'anche la Camera credesse di deliberare la chiusura della discussione, dovrebbe poi essere lasciata la parola ancora all'onorevole Valerio, imperocchè egli nell'ordine della discussione avrebbe potuto parlare e fare le sue osservazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio avrebbe avuto la parola dopo il deputato Crispi, e siccome questi non era presente, ho interrogato l'onorevole Valerio se intendeva prendere la parola. Siccome si discuteva la questione Hambro gli chiesi se intendeva parlare sulla medesima. Mi rispose di no. Allora fu che io credetti che egli volesse riservarsi a svolgere il suo emendamento. Ora però, dietro le parole intese, non vorrei che dopo chiusa la discussione l'onorevole Valerio, valendosi della sua riserva, potesse dar luogo ad un incidente: in questo senso ch'essa equivalesse al diritto di potere, malgrado chiusa la discussione, svolgere delle idee generali. Desidererei quindi che c'intendessimo bene, e pregherei perciò l'onorevole Valerio a voler indicare i

temi in generale sopra i quali si aggirerebbe il suo discorso onde la Camera vegga se creda di chiudere o no la discussione, e in caso intenda chiuderla, sino a qual punto voglia ammettere questa riserva.

VALERIO. Quando il signor presidente mi diede la parola e poi mi interrogò se avrei lasciato il mio turno d'iscrizione all'onorevole Panattoni, io aveva annunziato che era mia intenzione e di svolgere il mio emendamento che si riferisce alla lettera a) dell'articolo 2, e che in quest'occasione io intendeva di fare un'osservazione sul discorso dell'onorevole Mosca in quanto tocca la vendita delle strade ferrate, e dare alcuna risposta ad alcuni appunti che mi vennero fatti dall'onorevole relatore, i quali non ho potuto conoscere che ieri l'altro dal rendiconto, chè solo la sera di quel giorno ci venne distribuito.

Ho promesso di esser brevissimo, e manterrò la promessa.

PRESIDENTE. Sono idee accessorie al suo emendamento. Bene, le emetterà nello svolgimento di esso. Intanto essendo stata appoggiata la chiusura...

SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parla contro la chiusura?

SINEO. È un'osservazione che deve precedere la chiusura.

Ieri io portai al presidente una petizione relativa alla questione Hambro. Siccome credeva di aver la parola in questa questione, così mi riservava di parlare della petizione in quell'occasione. Non avendo avuto la parola ieri, mandai questa mattina la petizione alla segreteria, e credo ch'essa l'avrà trasmessa al relatore. I petenti si lagnano di cosa per cui forse hanno qualche ragione. Essi dicono di non aver sentito in tutta questa discussione farsi menzione della petizione loro.

Ora qui veramente io credo si possa fare un'osservazione d'ordine, ed è che quando le petizioni sono rimandate ad una Commissione, questa ha il carico di farne relazione, acciocchè i petenti vedano che la Camera tien conto delle loro ragioni.

Ciò premesso, io sono disposto a rinunciare alla parola sul merito dell'articolo 2° dopo i discorsi coi quali se ne fece giusta censura. Solo desidererei d'aggiungere qualche cosa sulla questione Hambro, giacchè mi sembra che non sia stata posta sul suo vero terreno. Ma se la Camera crede di chiudere la discussione, io non la intratterrò maggiormente per ora, riservandomi a sviluppare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Dirò, per tranquillità dell'onorevole Sineo, che le petizioni presentate prima d'oggi furono ieri inviate alla Commissione, e questa mattina se ne è anzi fatto cenno nel sunto che se ne suol dare. Lo fu altresì la petizione Bricherasio, Matraire, a cui mi pare più particolarmente accenni. Di modo che tutto ciò che si doveva fare a tenore del regolamento, e che desiderava l'onorevole Sineo, è stato adempiuto.

CORRENTI, relatore. La Commissione deve dichiarare che ha ricevuto ed esaminato queste petizioni, come ha esaminato tutte le altre che sono state presen-

tate su quest'argomento; ma, siccome non c'è nulla di nuovo, e siamo sempre sullo stesso tema, e contengono tutte gli stessi richiami all'articolo 14 od al decreto reale del 22 luglio 1851, io non credo che possano essere argomento di una separata relazione e discussione.

PRESIDENTE. Dopo ciò, interrogo se la chiusura sia appoggiata.

(E appoggiata.)

La metto ai voti.

(È approvata.)

L'onorevole Valerio ha la parola per isvolgere il suo emendamento, di cui darò lettura:

Da aggiungersi alla lettera a):

« Ed alla condizione che tutti indistintamente i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi predetti, che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna da farsi a termini dell'articolo 28 del capitolato, spetteranno al Governo, e saranno quindi esclusi dal resoconto di cui all'articolo 27 del capitolato medesimo. »

VALERIO. Io ho notato ieri con qualche rincrescimento, anzi, direi, con dolore, nel discorso dell'onorevole Mosca una frase che mi ha colpito. Egli vi diceva: « Signori, in diciassette giorni che qui si discute nessuna voce si è sollevata per far rilevare i danni gravi che da questa legge derivano alle provincie lombarde. »

A me fa sempre rincrescimento ogni volta che io sento che gl'interessi di una provincia più specialmente abbiano da mettersi in campo. E mi ha fatto rincrescimento speciale in questa circostanza, in cui dopo una serie di fatti assai dolorosi questi richiami provinciali potevano anche assumere l'apparenza di un rinvio.

Ma, rendendo ragione ai sentimenti che hanno mosso a fare queste osservazioni l'onorevole Mosca, io sono lieto di poter dire che quel suo richiamo non ha ragione alcuna, e non può quindi provocare alcuno di que' sentimenti spiacevoli a cui ho fatto allusione.

L'onorevole Mosca non ha assistito a tutta questa lunga discussione, lunga abbastanza per far sì che qualcheduno non abbia cercato di non sopportarne il peso; ma se egli vorrà essere cortese di riscontrare il discorso, forse troppo lungo, che io ho avuto occasione di fare, egli vedrà che gli appunti da lui fatti non furono da me dimenticati; che quegli'interessi importantissimi delle provincie lombarde non furono da me trascurati; che io ho ben chiaramente dimostrato quale era il danno che si faceva a quelle provincie colla soppressione della linea Treviglio-Coccaglio, e col rimandare a dieci anni la parificazione delle tariffe stabilita fin dal 1860, e che, per espressa stipulazione dell'articolo 30 del capitolato, approvato colla legge dell'8 luglio 1860, doveva esser fatta fin dall'anno scorso.

E questo ricordo che io richiamo all'onorevole Mosca serve anche di risposta all'onorevole generale La

Marmora, il quale all'opposizione che noi facciamo contro questa legge dava, or sono alcuni giorni, l'immeritata ed inconsulta accusa di municipalismo.

Ho detto *immeritata*, nè mi sento il bisogno di darne dimostrazione, tanto io sono sicuro che nessuna ragione ha questa strana accusa; ho detto *inconsulta*, perchè invero non mi pare che un Ministero, il quale viene davanti a noi a sostenere un accozzamento di leggi che non hanno niente di comune fra loro, se non che gl'interessi che si sono affastellati insieme, per farle approvare, potesse venirci a gettar l'accusa che noi facciamo una coalizione d'interessi per far respingere la legge.

Signori, noi abbiamo più volte domandato con insistenza che si dividessero queste leggi: divise, quando la coalizione di certi interessi fosse scomparsa, io sfido qualunque Ministero a farla passare, riunite insieme, affastellate, resane quasi impossibile la discussione, creata la pressione degl'interessi, creata la pressione della questione ministeriale, ecco l'unico modo col quale forse, ma ci pensi, con grave sua responsabilità....

LANZA, ministro dell'interno. L'assumiamo tutta.

VALERIO. (Io non ne ho certo nessuna).... riuscirà a far passare questa legge.

Liberatomi da quest'osservazione che io dovevo fare all'onorevole Mosca, io sono in debito di alcune risposte all'onorevole relatore della Commissione.

L'onorevole relatore della Commissione, di cui non ho ancora potuto al giorno d'oggi leggere tutto il discorso (del quale ci fu distribuita solo una parte l'altro ieri a sera), ha creduto di appuntarmi di alcuni errori, che toccherebbero in qualche modo alle conclusioni del mio discorso, le quali conclusioni io mantengo tali quali senza nessuna variazione.

L'onorevole relatore ha cominciato per notare come egli mi avesse sentito con meraviglia, e questa sua meraviglia egli espresse con tal maniera immaginosa e fantastica quasi ad attribuirmi una certa potenza ammalatrice sull'ingegno dell'onorevole relatore della quale andrei superbo se ci potessi credere.

L'onorevole relatore, dico, osserva che con meraviglia egli aveva sentito che io avessi dedotto dai 200 milioni, prezzo nominale attribuito alle strade ferrate che noi vendiamo, 25 milioni (la cifra è un po' bella), valore del materiale mobile che non si paga dalla società acquirente mentre riceve le strade.

Il fatto sarebbe abbastanza grave; l'onorevole relatore avrebbe tutta la ragione di meravigliarsi, ma io ho una ragione più forte ancora di meravigliarmi, ed è che egli m'abbia attribuito queste parole che io non ho mai sognato di pronunziare. E non solo non ho mai sognato di pronunziare, ma io stesso misi in avvertenza il Ministero e la Commissione e li pregai di esaminar bene se il capitolato conteneva poi il corrispettivo di questa obbligazione. Io stesso ho notato che il prezzo di questo materiale mobile non si doveva dedurre dal prezzo, perchè, nelle cifre dei rendiconti ufficiali delle

strade ferrate su cui si è fondato l'apprezzamento delle strade ferrate che noi vendiamo, non si porta, come si dovrebbe, come spesa di esercizio l'interesse del capitale mobile.

Dunque lasciamo stare le meraviglie. Nelle cifre che io ho tolte via dal prezzo nominale di 300 milioni, quei 25 milioni non li ho computati mai! Non è il caso di crear errori per darsi la facile vittoria di combatterli.

Io non credo che l'onorevole relatore abbia fatto ciò come una scappatoia, dirò, di chi è forzato dall'ufficio che ha assunto di difendere una legge più o meno grata; non dico ciò. Credo che sarà un errore sfuggitogli nel leggere gli appunti ch'egli ha presi, errore che poi trasse me pure a difendere l'esclusione da me fatta della cifra di lire 2,500,000, riferentesi al materiale che si volle supporre doversi dalla società acquirente provvedere per poter esercitare le strade ferrate che acquista.

Gli amici miei (la Camera ricorda che io era, per mala salute, assente il giorno in cui l'onorevole relatore pronunciava il suo discorso) mi parlano di un appunto fattomi circa il materiale; io non poteva supporre che il relatore si riferisse a cose da me non dette; ho creduto quindi ch'egli avesse voluto alludere alla predetta cifra; e riuscii a far difesa di un punto non attaccato, almeno per quanto sinora mi consta.

Io aveva pure accennato di passaggio al capitale della società acquirente, che il relatore aveva indicato in 500 milioni. Quei 500 milioni, io ho detto che, a mio avviso, erano un volo pindarico.

L'onorevole relatore ha voluto dimostrare come io fossi qui incespicato (è parola tutta sua), ha voluto dimostrare che quei 500 milioni sono davvero esistenti e reali, non immaginari, nè poetici.

Invero, quando io contrapposi una cifra che sta sotto alla metà di quella somma, non mi son curato di entrare nei particolari. Non era e non è questione di precisione; e quando si tratta di somma tale che ammonta all'incirca al doppio del vero, qualche decina di milioni più o meno nè fa, nè disfa.

Io dunque mi sono accontentato di fare i miei conti all'ingrosso, fondandomi sul documento ufficiale che il Ministero aveva, a mia domanda, trasmesso alla Camera. Ma dopo letto il discorso dell'onorevole Correnti ho riscontrata la cosa con migliori e più completi documenti; e dietro questi riscontri io riconfermo che se quel capitale potrà, fra il vecchio delle lombarde e dell'Italia centrale, ed il nuovo attribuibile alla nuova rete acquistata, superare i 250 milioni, cioè la metà della cifra pindarica, può superarla di poco; ai 500 milioni non può aggiungere di certo.

L'onorevole relatore nel suo discorso indica in 275 milioni il capitale attuale della società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale: aggiungendo a quella somma il prezzo nominale assegnato alle strade ferrate in 200 milioni, si accosta assai ai 500 milioni da me non ammessi.

Or bene, io mi contenterò di provargli che quella cifra di 275 milioni da cui parte tutto il suo ragionamento è per certo erronea: che cioè non può essere vero che l'attuale capitale speso dalla società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale ammonti, nè s'avvicini, neppur da lontano, a quella somma.

L'onorevole relatore sa, e sa tutta la Camera, che attualmente le strade ferrate suddette rendono di prodotto brutto prese insieme 14 milioni, il che suppone 7 milioni di prodotto netto.

Sa l'onorevole relatore che alle lombarde non paghiamo nessuna garanzia; sa pure che la garanzia governativa dovuta dallo Stato alle strade ferrate dell'Italia centrale liquidatasi nell'anno 1863 (nel quale anno la linea del Reno venne aperta sino a Pracchia) di poco superò le 400 mila lire; perocchè io non credo errare supponendola ora accresciuta sino a cinque o sei centinaia di mila lire, che rispondono ad un capitale di dieci o dodici milioni.

Tuttociò posto com'è certo e vero, io domando allo stesso onorevole Correnti: è chiaro o non è chiaro che sette od otto milioni avrebbero bastato a servire poco più della metà del capitale che egli, l'onorevole Correnti, ha indicato in 275 milioni?

Il capitale attuale della società delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale può essere di 120, di 130 milioni. Ma non può certo aggiungere alla cifra indicata dal relatore della Commissione.

Nè pure a ragione l'onorevole relatore m'imputa a contraddizione perchè io valuto il nuovo capitale da aggiungersi al preesistente per l'acquisto della rete dello Stato in 140 milioni che si è il *prezzo reale* piuttosto che il prezzo nominale di 200 milioni. Se l'onorevole relatore ricorda la convenzione relativa alla società acquirente approvata con legge 8 luglio 1860, egli ricorderà pure che il capitale da considerarsi deve essere quello reale, quello veramente sborsato, non un capitale che si componga di valori suppositizii o nominali.

Se dunque io credo, e l'ho dimostrato alla Camera, che il *prezzo reale* pagato per la rete delle strade ferrate dello Stato è di 140, non di 200 milioni, io non posso considerarle nella formazione del capitale della nuova società per un valore maggiore del loro prezzo realmente pagato.

Un altro appunto mi ha voluto fare l'onorevole relatore circa il costo del ponte sul Ticino a Sesto Calende che io ho calcolato a tre milioni di lire. Egli afferma che il ponte sul Po a Piacenza costò tre milioni, opina che il ponte sul Ticino costi meno di quello sul Po, e ne conchiude che il mio apprezzamento sia almeno il doppio del vero costo futuro dell'opera.

Io invero non ho il mezzo di conoscere il costo reale del ponte che la società delle Lombarde e dell'Italia centrale sta costruendo a Piacenza; io non ammetto sino a prova contraria (che sarà, credo, impossibile il dare) che quel ponte si possa costruire con quella somma, che forse non basta neppure per la parte in ferro di quell'opera.

TORNATA DEL 12 APRILE

Io conosco la spesa reale preveduta, e per cui è dato in appalto un altro ponte sul Po; voglio dire quel di Mezzanacorti a monte dell'influente del Ticino, e per la ferrovia da Voghera a Pavia. E posso accertare il signor Correnti che quel ponte, senza le opere di difesa, costerà oltre i cinque milioni, e colle opere di difesa oltre a sette. E mantengo che il ponte sul Ticino a Sesto Calende verrà a costare una spesa che non si allontanerà guari da quella da me indicata.

Scartati così questi appunti che vennero fatti ad alcune cifre da me esposte ed anche a cifre da me non messe innanzi, io non posso a meno di ricordare alla Camera che i dati da me stabiliti pella massima parte non pure si è osato appuntarli e che tutti stanno oggi ancora nella pienezza loro, che io mantengo.

Venendo poi alla materia speciale dell'aggiunta che io propongo all'articolo 2° della legge, io sono lieto di trovare che le dichiarazioni della Commissione abbiano confermate le mie previsioni e le speranze che io vi enunciava quando ne ho ragionato di proposito nella seduta del 1° aprile. E qui debbo notare che, pure accettando l'intenzione cortese che lo mosse, non posso accettare intiero l'elogio rivoltomi dall'onorevole Boggio, il quale mi darebbe di quest'aggiunta accolta dalla Commissione e dal Ministero più merito che io forse non abbia.

Egli è di fatto che io ho sollevato il dubbio, dubbio grave, che la redazione dell'articolo 27 del capitolato lascia circa la data del godimento delle strade, e ne involve un maggior onere alle finanze dello Stato di circa cinque milioni. Ma egli è pur vero che io notai in quella circostanza, come io non credessi che la intenzione di chi stipulava pel Governo fosse quella che apparirebbe secondo la lettera dell'articolo 27; nè pure credessi che altrimenti pensasse a questo proposito la Commissione; chè altrimenti ce ne avrebbe fatti avvisati.

Ed ora io non posso a meno di professarmi riconoscente alla Commissione, perchè coll'adozione dell'aggiunta da me proposta consente a levar via in modo preciso e netto ogni dubbio, e ad assicurare da questo lato l'interesse dello Stato.

Però mi consentirà l'onorevole relatore le sue idee circa la somma a cui ammonterebbe il danno allo Stato nel caso che (non ammessa l'aggiunta mia) si fosse giudicata nel senso letterale dell'articolo 27 il contrario in questa parte.

Questa somma non è il terzo del prodotto d'un'annata delle strade ferrate, perchè dal 1° gennaio all'8 maggio corre circa un terzo dell'anno. So anch'io che il terzo di 13 non è cinque; nè son uso a far *conti larghi a favore del mio assunto*.

Sono cinque milioni: e son dovuti allo sconto del 1° gennaio della somma di 175 milioni a cui sconto e al valore attuale dei fondi pubblici si riduce il prestito nominale dei 200 milioni. Se il godimento dello stabile ceduto avesse dovuto partire dal 1° gennaio, a quell'epoca avrebbe dovuto riportarsi il prezzo reale; e siccome io avevo preso per data fissa quella assegnata

al primo pagamento, ed a quella data aveva ridotto il prezzo reale in 175 milioni, così variando la data e riportandosi al 1° gennaio conviene scontar nuovamente a quella data la somma stessa.

Che altrimenti, se, come pare abbia creduto l'onorevole relatore, bastasse la corrispondente parte aliquota del prodotto annuo a compensare il venditore del prezzo non pagato, sin dove si riuscirebbe? Si riuscirebbe a ciò che i 175 milioni la società acquirente potrebbe pagarceli lasciandoci altri dodici anni la strada, e prendendosela poi per nulla.

Quindi anche per riguardo a quest'altra cifra mantengo pure quant'ho affermato, cioè il vero.

PRESIDENTE. Il deputato Siccoli ha presentato un emendamento.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. L'onorevole deputato Rattazzi ha presentato un emendamento il quale sta alla pagina seconda del fascicolo XIX, del tenore seguente:

« Aggiungersi nell'articolo 6° della convenzione per la cessione delle strade ferrate dello Stato 30 giugno 1864 dopo le parole *Ivrea-Aosta* le seguenti: *di Ovada ad Alessandria, o Novi.*

« Epperò nel seguente capoverso sostituire la parola *cinque* a quella di *quattro*. »

Laonde a pagina 251 del volume all'articolo 6° sarebbe detto così:

« Sarà obbligo della compagnia di assumere sulla richiesta del Governo l'esercizio delle linee di Castagnole-Casale-Mortara, di Mondovi-Bastia e Carrù o di Monza-Calolzio-d'Ivrea-Aosta, di Ovada ad Alessandria o Novi di Vigevano-Asti-Milano. »

Poi nel capoverso che viene dopo, dove è detto al corrispettivo dell'esercizio per le prime *quattro linee*, verrebbe a dirsi *cinque linee*.

La parola è all'onorevole Rattazzi.

RATTAZZI. Non avrò che poche parole a dire. Io credo che questa aggiunta sia la conseguenza naturale di una disposizione generale la quale venne già adottata dal Parlamento nell'occasione di un altro progetto di legge.

La Camera ricorderà come nella tornata del 17 giugno 1862 siasi approvato un ordine del giorno col quale il Ministero assumeva l'impegno di provvedere in modo che tutte le società di linee secondarie che si fossero in appresso costituite potessero avere il mezzo di esercitare le loro ferrovie o dalle grandi linee dello Stato, o dalle grandi società, ponendo a queste tale obbligo nella loro costituzione, farle, dico, esercitare mediante il 50 per 100: questo fu il principio formulato in quell'ordine del giorno, che venne accettato dal Ministero e consacrato, se pur non sbaglio, all'unanimità dal voto della Camera.

Di più io vedo in questo contratto rispettato lo stesso sistema, perchè riguardo a parecchie linee secondarie fu imposto al concessionario l'obbligo di fare l'esercizio mediante il pagamento del 50 per cento del prodotto brutto.

Ora io dico, lo stesso trattamento che in ordine alle altre linee fu adottato, lo stesso trattamento che la Camera con una norma generale ha voluto che si approvasse per tutte le ferrovie secondarie che venissero ad introdursi, ragione e giustizia vogliono sia pure applicato alla linea che fosse per costruirsi da Ovada a Novi, o da Ovada ad Alessandria.

La cosa mi pare così evidente, e la domanda che si propone, così manifestamente giusta, che sarebbe offendere la Camera, se io volessi maggiormente insistere per giustificarla.

Io spero quindi che l'onorevole ministro non avrà difficoltà ad accoglierla e la Camera ad approvarla.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole Rattazzi sa che nell'attuale contratto è fatto obbligo alla compagnia di esercitare le diramazioni a prezzo di costo, e per conseguenza anche quella che si facesse nella direzione di Ovada. Egli è per questo che, riflettendo che la ferrovia di Ovada può dare certo introiti corrispondenti ad una linea d'interesse locale abbastanza rilevante, cosicchè facendo un esercizio a buon mercato, il prezzo di costo finirebbe poi per risolversi nel 50 per cento poco su poco giù, ho creduto bene di officiare la compagnia onde accettasse l'emendamento dell'onorevole Rattazzi.

La compagnia in massima non si è mostrata molto aliena di accettarlo, ma le mancavano i dati per potere inmanitemente decidersi.

Io credo però che l'obbligo che ha la compagnia di esercitarla a prezzo di costo non si risolva se non se nell'accettazione dell'emendamento dell'onorevole Rattazzi; ma siccome le era impossibile di potermi dare una risposta fin da oggi, e non potendo io far inserire una clausola che non sia conforme al contratto già stipulato, pregherei l'onorevole Rattazzi a voler ritirare il suo emendamento, tanto più che vi è tutta la probabilità che la compagnia possa accettare la sua proposta.

RATTAZZI. Persuaso che l'onorevole ministro non mancherà d'interporre i suoi autorevoli uffici, e che questi non avranno che un buon risultato, non insisto sulla inserzione di questa aggiunta, parendomi, dopo le fatte dichiarazioni, di potere con fondamento ritenere, che anche senza di essa si otterrà lo stesso risultato.

PRESIDENTE. Viene ora l'emendamento dell'onorevole Massa all'articolo 2. Ne do lettura:

« All'articolo 2° in fine dell'alinea a) si propone la seguente aggiunta:

« E quelle contenute nella convenzione stipulata li 8 marzo 1865 fra la direzione generale delle strade ferrate dello Stato, e la società della ferrovia di Biella per l'esercizio della strada ferrata da Santhià a Biella. »

Il deputato Massa ha la parola per svolgere la sua proposta.

MASSA. Io aveva proposto quest'emendamento unicamente per regolarizzare una condizione contrattuale di cose. Io credo che a termini della convenzione stipulata dal Governo essendo la compagnia delle lombarde obbligata ad assumere gli esercizi che il Governo

fa di varie linee di strade ferrate, per effetto di questa condizione generale la compagnia delle lombarde debba continuare quegli esercizi che ora vincolano il Governo.

L'opportunità della mia modificazione nasceva da un fatto nato dopo la convenzione del 30 giugno, ma un fatto però necessario, perchè essendosi nel frattempo dovuto provvedere per la continuazione dell'esercizio della linea di Biella, naturalmente conveniva che il Governo e la compagnia si concordassero per la continuazione dell'esercizio medesimo. Ora la convenzione intervenne, il Governo naturalmente la fece per osservarla. Quando il Governo non inserisse cotesta clausola nel capitolato, io non credo che possano nascere difficoltà, ma è sempre meglio prevenirle, e dichiarare che la convenzione fu fatta e che sarà osservata dalla compagnia.

Io penso perciò che il Governo, che ha fatto questa convenzione, vorrà osservarla, e che per renderla più certa nella sua esecuzione, vorrà pure che se ne inserisca un cenno nella legge che ora sta in discussione.

Quindi credo che la serietà dei patti assentiti dal Governo esiga che se ne faccia un cenno appunto nella legge.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Osservo a tal riguardo che la società è già disposta ad accettare l'emendamento dell'onorevole Massa, estensiva per ora questa condizione solamente a dieci anni; ma siamo in trattative per poter ottenere maggiore estensione di tempo.

Non potrei dare all'onorevole Massa altra risposta che quella che ho dato all'onorevole Rattazzi, e quindi lo pregherei a non volere insistere su questo: infino a che non vi sia l'accettazione formale della società contraente non potrei permettere che il contratto fosse modificato.

MASSA. Io prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, persuaso che siccome la convenzione è fatta a condizioni tali che assicurano alla nuova compagnia un introito ed un corrispettivo maggiore di quello che, come testè accennava l'onorevole Rattazzi, avrebbe la Camera desiderato fosse di norma nelle convenzioni per l'esercizio delle linee secondarie, l'onorevole ministro vorrà interporre i suoi buoni uffici perchè le disposizioni che si accettano per un decennio possano anche per il tempo avvenire avere la loro efficacia.

Ben comprenderà la Camera come sia necessario lo impedire che queste società possano da un momento all'altro essere costrette a provvedersi di tutto il materiale mobile per fare il loro esercizio; ciò sarebbe contrario allo scopo che il Governo si propose colla costituzione di questi grandi gruppi.

Poichè ho la parola, onde non ritornare su questo argomento, ne profitto per fare un'altra preghiera all'onorevole ministro.

La convenzione che si discute mi ha fatto sorgere un dubbio, che prego l'onorevole ministro di togliere,

nell'interesse di tutte le società secondarie. L'articolo 37 del capitolato relativo alla cessione delle strade ferrate del regno, obbliga la società delle Lombarde a fare l'esercizio delle linee che si concederanno nell'avvenire ai corrispettivi che il capitolato stabilisce. Io domando se la disposizione stessa si applichi eziandio a quelle linee che si concedono colla legge ora in discussione.

Per me non è dubbio che, avendo voluto il Governo provvedere all'esercizio delle linee che concederemo domani, voglia anche provvedere con trattamento uguale a quelle che sono comprese in questo stesso progetto, come, per esempio, la linea d'Asti, e quella da Torino a Ciriè.

Credo che lo stesso trattamento che faremo per la concessione di qui a dieci anni, il Governo intenda di farla anche per le linee che concediamo oggi. Io bramerei però di avere uno schiarimento al riguardo, sicuro che l'onorevole ministro vorrà riconoscere la convenienza e l'opportunità di questa spiegazione, sicuro che la sua risposta non può essere diversa dalla convinzione che io ho manifestata.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. È provveduto, ed esplicitamente provveduto nel capitolato per ciò che riguarda il servizio di queste linee.

Non ha che ad esaminare il capitolato per vedere che è provveduto a questo riguardo.

MASSA. Io accetto volentieri questa dichiarazione che io provocava a schiarimento. Per me non è dubbio che le linee comprese in questa legge debbano essere esercitate da questa compagnia a tenore dell'articolo 37. Ad ogni modo siccome quest'articolo dice: *le linee che si concederanno*, il che potrebbe dar luogo ad un dubbio che sia tale per le linee che si concederanno per l'avvenire, io prendo atto della dichiarazione del signor ministro che s'intenda anche delle linee comprese nell'attuale progetto di legge.

PRESIDENTE. Ritira il suo emendamento?

MASSA. Lo ritiro dopo le spiegazioni del signor ministro.

PRESIDENTE. Ora vi sarebbe un emendamento sottoscritto dagli onorevoli deputati Borella, Marchetti, Ara, Marazio e Ferraris.

Essi propongono che all'alinea c) siano tolte le parole: « con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli. » (Allegato D.)

Propongono poi inoltre gli onorevoli Marchetti e Cavallini un emendamento, il quale è in certa guisa subordinato, cioè del tenore seguente:

« 1° L'aggiunta all'articolo 6 del capitolato annesso alla convenzione in data 30 giugno 1864 colle società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, dopo le parole di: *Ivrea-Aosta*, delle seguenti: *Mortara-Vercelli*;

« 2° Altra aggiunta che formerà il secondo capoverso dell'articolo 6 nei termini seguenti:

« Il corrispettivo per l'esercizio dalla linea Mortara-Vercelli sarà determinato dalle norme dell'articolo 37. »

Dunque il primo emendamento tocca i termini del progetto di legge; esso vorrebbe che fossero tolte le parole che si trovano in fine della lettera c), « con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli. »

L'onorevole Marchetti ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

MARCHETTI. Mi dispiace che non sia presente alcuno degli altri onorevoli colleghi i quali sottoscrissero meco questo primo emendamento, perchè forse essi avrebbero saputo addurre maggiori ragioni a sostegno del medesimo.

PRESIDENTE. L'onorevole Borella trovasi indisposto di salute.

MARCHETTI. Dirò dunque, relativamente a quest'emendamento, essermi nato il dubbio che potesse incontrare la disapprovazione del Ministero e della Commissione, e che quindi avrei per avventura intrattenuta inutilmente la Camera sopra una discussione di tal fatta.

In via poi di riserva credetti prudente di proporre l'altro emendamento, e mi si associò l'onorevole mio amico Cavallini. Quanto al primo, se il signor ministro dichiara d'accettarlo, io non entrerei in materia...

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Non accetterei il primo, accetterei il secondo.

MARCHETTI. In tal caso, poichè accetta il secondo, io farò risparmi di tempo, e credo d'incontrare l'approvazione della Camera, e persino il gradimento dei signori stenografi, non entrando nello sviluppo dell'emendamento medesimo, il quale si raccomanda da sè, non importando alcun aggravio allo Stato, nè alcun pregiudizio alla società acquisitrice.

PRESIDENTE. Così rimarrebbe inteso che al capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, pagina 251 del volume, a quest'articolo 6, dopo le parole: *Ivrea-Aosta*, si aggiungerebbero le parole *Mortara-Vercelli*.

CORRENTI, relatore. La Commissione accetta questo emendamento; ma quantunque approvi la breviloquenza dell'onorevole Marchetti, non crede però che la Camera debba accettare un emendamento senza sapere perchè lo accetta.

La Camera ricorderà forse che nella relazione della sua Commissione era già votata ripetutamente l'opportunità della linea Mortara-Vercelli, opportunità che potrebbe mutarsi in urgenza quando si mettesse mano alla costruzione della linea da Mortara a Pavia. Ora convien ricordare che la linea da Mortara a Vercelli era già stata promessa per legge e poscia concessa con decreto reale. Convien ricordare altresì che su quel decreto di concessione si elevarono delle serie contestazioni, le quali forse consigliarono il Ministero ad eliminare la menzione di questa linea nell'attuale progetto di legge affine di non sollevare una questione che sarebbe stata per molti rispetti sconveniente. Ma adesso questo motivo di eliminazione non esiste più, le controversie sono cessate, e non si tratta qui che di restituire questa linea nel suo stato primitivo, non già di

concessione concreta *ad una società*, non già di connettere l'azienda di questa strada con quella della strada da Vigevano a Milano, ma soltanto di renderne possibile la eventuale concessione e la costruzione.

PRESIDENTE. Resta poi ad aggiungere all'articolo 6° l'altra proposta concepita nei seguenti termini: « Il corrispettivo per l'esercizio della linea Mortara-Vercelli sarà determinato dalle norme dell'articolo 37. »

La Commissione accetta anche quest'aggiunta?

CORRENTI, relatore. La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Marchetti, mentre questo emendamento non ha altro significato che di dichiarare che la compagnia acquisitrice non potrebbe più sollevare l'obbiezione che la linea da Mortara a Vercelli congiunga due punti della rete da essa acquistata, e per conseguenza la compagnia stessa è obbligata ad esercitarla conformemente a tutte le altre linee contro le quali non si possono muovere eccezioni che ne impediscano lo stabilimento.

PRESIDENTE. Essendo adunque accettata, possiamo metterla ai voti.

(La Camera approva.)

Ora verrebbe l'emendamento dell'onorevole Macchi.

Egli propone che al comma *b*) si aggiunga quanto segue:

« La scadenza della presente convenzione è fissata alla data medesima di quella accordata alla ferrovia Mortara-Asti-Casale; cioè toccherà il suo termine di anni 99 contemporaneamente a quello della ferrovia Cavallermaggiore ed Alessandria. »

Il deputato Macchi ha facoltà di parlare.

MACCHI. Le ragioni che indussero il mio amico Robecchi e me a proporre quest'emendamento sono così evidenti, che in tanta strettezza di tempo io ben volentieri mi dispenserei dallo accennarle, se sapessi che il Ministero e la Commissione accettano la proposta.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. L'accetto.

PRESIDENTE. Essendo stata accettata, la metto a partito.

(È approvata.)

Ora pregherei il Ministero e la Commissione a dare il loro avviso sull'emendamento dell'onorevole Valerio.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero lo accetta benchè non lo reputi strettamente necessario. Egli crede che gli articoli 23 e 24 provvedano già abbastanza, ma ad ogni modo, per non far questione di parole, e siccome l'abbondare in chiarezza non può nuocere, io non ho difficoltà ad accettare l'emendamento dell'onorevole Valerio.

CORRENTI, relatore. Io non coglierò quest'occasione per rispondere alle contro risposte di cui mi ha onorato l'onorevole Valerio; solo mi permetterò di dirgli che se io mai avessi fatto male i conti, non è il mio mestiere di farli; ma confesserò che li ho fatti in compagnia dei miei colleghi della Commissione, i quali erano della stessa mia opinione.

Per esempio, quanto ai 13 milioni, mi pare evidente che il quarto di questa somma sia 4,250,000...

VALERIO. Ma questo è voler persistere in un equivoco.

BOGGIO. Non è quella la questione.

CORRENTI, relatore. Il terzo, rispondente ad un quadrimestre, sarebbe di 4,300,000 circa.

Comunque sia, non so come per quattro mesi di anticipazione si possa andare da quattro milioni e trecento mila a cinque milioni, come egli ha detto.

Non voglio neppure trattenermi sulla questione del costo del ponte sul Ticino a Sesto Calende; ma anche qui dai dati che mi furono comunicati credo di aver ragione. Egli avrà avuto altri dati. L'evento mostrerà chi ha ragione, ma non è il caso di condurre la Camera su questo terreno.

Una sola parola sui 500 milioni ch'io dissi corrispondere alla consistenza economica della nuova società. Qui faccio osservare che io hato nel mio discorso gli elementi del mio conto, e che ho naturalmente inteso di parlare del complesso dei capitali dell'impresa ad opera compiuta, tenendo conto anche del compimento dei doppi binari e di tutte le spese accessorie e complementari che dovrà incontrare la società. Probabilmente l'onorevole Valerio avrà fatto il conto su una situazione differente, forse su una situazione passata; ma io mantengo il conto che ho fatto, e che ho desunto da una nota del prezzo di costo di tutte le linee che saranno compiute ed esercitate da questa grande società delle ferrovie dell'Italia superiore.

Ora veniamo a quello che più importa alla Camera, vale a dire all'emendamento su cui la Commissione e l'onorevole Valerio sono venuti agli accordi.

Io debbo dire ancora che la Commissione aveva ogni ragione di credere che non ci fosse il divario di cinque milioni che l'onorevole Valerio aveva creduto di scoprire.

Se mi permettono, io leggerò gli articoli su cui si fondava l'opinione della Commissione.

L'articolo 23 del capitolato dice:

« La consegna delle ferrovie e loro dipendenze comincerà entro un mese dopo la promulgazione della legge che approva la cessione di esse alla compagnia, e sarà continuata senza interruzione e mediante inventario esatto in doppia copia firmato dai delegati del Governo e della Compagnia. »

Qui era chiaramente indicata l'epoca in cui doveva cominciare la consegna.

Poi l'articolo successivo aggiunge:

« Alla compagnia concessionaria spetteranno, a datare dall'atto di consegna, i prodotti delle linee. »

Dopo la lettura di questi due articoli non poteva più rimanere dubbio alcuno. Ciò nonostante essa assenti ad inserire nella legge uno schiarimento, non per una semplice compiacenza ai desideri dell'onorevole Valerio, ma perchè nell'articolo 27, invece di dire: « i prodotti che saranno riscossi dopo la consegna, » si legge « dopo la cessione. »

Ora, la Commissione, per togliere ogni ombra di dubbio, crede che si possa benissimo inserire nella

TORNATA DEL 12 APRILE

legge un'aggiunta. Quest'aggiunta la Commissione la proporrebbe così:

« Ben inteso che tutti indistintamente i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi suddetti che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna da farsi, a termini dell'articolo 23 del capitolato, spetteranno allo Stato. »

Le altre parole aggiunte nell'emendamento Valerio sarebbero eliminate.

Credo che l'onorevole Valerio possa aderire a questa redazione.

VALERIO. Io aderisco alle variazioni che propone l'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Le quali non mutano il valore materiale dell'emendamento.

Do adunque lettura dell'emendamento concordato testè fra le parti.

« Ed alla condizione che tutti indistintamente i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi suddetti che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna da farsi a termini dell'articolo 28 del capitolato, spetteranno allo Stato. »

Questo emendamento è accettato dal Ministero e dalla Commissione.

(È approvato.)

Ora verrebbe l'emendamento degli onorevoli Robecchi e Zanardelli.

I sottoscritti propongono:

« La soppressione dell'ultimo capoverso dell'articolo 16 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 colla società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale. »

Quest'ultimo capoverso è del tenore seguente:

« A schiarimento delle stipulazioni contenute nell'articolo 2 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1869, è dichiarato che l'obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla compagnia prima che il prodotto lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le lire 35,000 per chilometro. »

La parola è all'onorevole Zanardelli.

ZANARDELLI. Io mi sbrigherò in fretta dello svolgimento di questo emendamento proposto dall'onorevole Robecchi e da me, perchè a questi lumi di luna dell'ultima ora la brevità non è più nemmeno un merito, essendo una imprescindibile necessità, sia perchè l'onorevole Mosca ieri ha con stringente dialettica dimostrato l'assoluta ingiustizia ed inqualificabilità della soppressione della linea da Treviglio a Coccaglio, ingiustizia la quale, d'altronde, anche nella discussione generale, era stata dimostrata dall'onorevole mio amico il deputato Cadolini, e più diffusamente dall'onorevole Valerio, che aveva comprovato come, oltre alle altre sottrazioni che devono farsi dal prezzo della vendita delle ferrovie dello Stato, vi sieno anche i sei milioni rappresentati dalla linea Treviglio-Coccaglio, sei milioni che ieri dimenticò nei suoi conti l'onorevole Boggio.

Agli argomenti dei deputati Cadolini, Valerio e Mosca, nulla fu risposto nè dal Ministero, nè dalla Commissione; che anzi la Commissione stessa ha condannato cotesta clausola, sebbene essa non abbia osato reciderla, ragione per cui io, coll'emendamento presente, non faccio altro che tradurre in atto il concetto della Commissione medesima.

L'importanza di questa linea si dimostra per sè stessa senza bisogno di essere sviluppata, mentre questa linea riesce il complemento indispensabile della grande arteria tra Milano e Venezia; essa è di un interesse supremo pel commercio del Veneto colla Lombardia, nonchè della Venezia e della Lombardia col Piemonte e con Genova, la quale ultima città soprattutto dopo che esiste la barriera doganale tra la Lombardia e la Venezia, è per la Lombardia orientale il gran mercato de' suoi approvvigionamenti; inoltre questa linea è quella altresì che può servire maggiormente al commercio di transito tra l'Adriatico e la Svizzera.

Altrettanto grande poi è l'importanza locale di codesta ferrovia, passando essa, non solamente per un paese abitato, come disse l'onorevole Valerio, ma per uno dei paesi più abitati della Lombardia, e quindi di tutta l'Europa, mentre quel territorio conta duecento e più abitanti per chilometro quadrato.

Come mai dunque si venne a codesta soppressione?

La genesi della medesima è con tutta ingenuità dichiarata nella relazione dell'onorevole ministro Menabrea; essa dice che avendo chiesto il Governo alla società lombarda di compiere la linea da Milano a Como facendo il tronco Camerlata-Como, trovò la compagnia arrendevolissima alla costruzione del tronco Camerlata-Como alla sola condizione che venisse soppresso il tronco Treviglio-Coccaglio, od almeno venisse rimandato alle calende greche.

Oh! grande arrendevolezza della magnanima società! Lo credo io che la compagnia abbia accettato, ma debbo domandare che razza di negoziatori abbia il Governo, quando questi negoziatori cambiano il diritto a 32 chilometri di ferrovia col diritto a due chilometri soltanto, ed esonerano la Compagnia dalla spesa di cinque o sei milioni, per caricarla di una spesa che tutto al più può valutarsi a due milioni!

Domando io se questi sono gli splendidi affari che il Governo suole e sa fare, mentre in tal modo esso recò alla società sola, a danno del pubblico, due vantaggi, quello di non fare la spesa della costruzione della strada, e quello di prelevare un'imposta di una lira e mezza di più su tutte le migliaia di viaggiatori che attraversano la Lombardia come premio dell'ora di tempo che loro fa perdere menandoli a spasso verso monti e verso colli.

E quello che torna più strano si è che questa clausola viene chiamata uno *schiarimento*, aggiungendosi al danno le beffe, poichè ciò costituisce una vera derisione del pubblico e di noi. Imperocchè io non ho mai saputo che derogare equivalga a schiarire; ed è curioso

che si denomini *schiarire* il rimandare la costruzione della linea ad un'epoca in cui essa renda 35 mila lire al chilometro, quando si avea diritto d'imporla immediatamente alla società. Chè anzi non è per la linea soppressa che si esige prima di eseguirla il prodotto delle 35 mila lire, ma esige questo prodotto pella linea più lunga che passa per Bergamo, onde se dividiamo il prodotto della linea più lunga sulla più breve, avuto riguardo soprattutto alla speciale e differenziale tariffa delle merci per questo tragitto, ne deriverà che, per ordinare questa linea, si esige un prodotto di forse 40 mila lire per chilometro. Ora domando io come sia a sperarsi che possa l'attuale prodotto raddoppiare, poichè venne già esposto essere di 22 o 23 mila lire al chilometro il prodotto che sulla medesima ora si ottiene.

Dal banco dei ministri. Ventisette.

ZANARDELLI. Ventisette, sia pure. Come può credersi che si possa giungere alla somma richiesta se si considera che in breve si possa aprire la linea parallela di Pavia-Cremona, linea che si tratta di prolungare sino a Mantova e che correrebbe poscia a Legnago, Padova e Venezia. Aperta questa ferrovia la quale le farà grandissima concorrenza, come si può mai supporre che l'aumento sulla linea in questione giunga alla somma sovraccennata? — Del resto io vi domando altresì se non è ingiusto, se non è assurdo che quando si concedono, anche con sacrificio dello Stato, linee che rendono sette, sei, cinque, fin quattro mila lire al chilometro, le quali rendono appena o non rendono nemmeno le spese d'esercizio, si pretenda per questa linea che renda quarantamila lire al chilometro!

Ma v'è di più. Come accennava ieri l'onorevole Mosca, non solo non si vuole imporre alla compagnia la costruzione di questa linea, come se ne avrebbe il diritto, ma non si permette nemmeno che altri la faccia.

Infatti, se le provincie che già altra volta aveano offerto di costruirla trattandosi di linea che può essere assai fruttuosa, se un'altra società od individuo si presentasse gli si risponderebbe che è già concessionaria (*concessionaria nominale!*) la Società Lombarda, concessionaria quindi per non farla nè essa nè altri, e d'altronde la società invocherebbe l'articolo 19 della convenzione 25 giugno 1860, articolo che venne altra volta con ancor minor ragione invocato, nel quale è detto che non potrà essere concessa nè costruita in Lombardia alcuna nuova linea tendente a riunire direttamente fra loro per altra via punti appartenenti a linee concesse.

Non ripeterò qui del resto gli argomenti addotti per la linea di Conza, ed a questa pure applicabili, e cioè, della parola data, delle legittime aspettative delle popolazioni, dei serii affidamenti, della fede pubblica, della mancanza di rispetto alla legge e del discredito che quindi ne ricade sul Governo; argomenti tanto più calzanti in questo caso, trattandosi di una linea per la quale, a differenza di quella di Conza, non si può invocare nè l'impossibilità, nè una grande difficoltà tecnica

di farla, perchè è una linea facilissima; nè si può dire che sia una linea più lunga di altra che le si voglia sostituire, mentre anzi è codesta la linea più breve; nè infine si può dire che gliene vengano surrogate altre più importanti ed estese, mentre qui, in questo caso, si sopprime e non si surroga nulla.

Vedete dunque, o signori, quanto sia grave che, allorchè si tratta di compiere il grande sistema arteriale delle ferrovie italiane, si faccia getto così all'impensata del complemento della linea arteriale del paese più popoloso d'Italia, e che quando si dichiara che principal merito di questa legge è di facilitare la costruzione dei tronchi parziali, si faccia in modo che il tronco parziale di cui io tenni parola sia impossibile che possa venir costruito anche da chi il volesse fare a suo rischio e pericolo.

Io credo adunque che non vi possa essere ragione di rifiutare questo emendamento. Dovendo ciascuno comprendere agevolmente che questo preteso schiarimento, invece di chiarire non fa altro che oscurare, che intorbidare, ne viene che tutti, secondo me, dovrebbero prestare pieno assentimento a togliere questo sconcio irreparabile alla grande rete ferroviaria italiana.

Lo stesso ministro Jacini, del quale ho troppo buona opinione per ritenere ch'egli non avrebbe nemmeno acconsentito a trattare per questa soppressione, lo stesso ministro Jacini, ripeto, io credo che non avrà difficoltà ad accettare l'emendamento, poichè basta che egli sappia fortemente volere in confronto della società acquisitrice, per ben capire che la stessa forma ingannevole e menzognera di schiarimento con cui è presentata la clausola in discorso, non può a meno di non dargli arma in mano per ottenere che venga tolta questa ingiusta lesione e questa soppressione di una linea già stabilita per legge.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Sento il bisogno di ristabilire l'esattezza dei fatti, onde rispondere a ciò che hanno detto gli onorevoli deputati Valerio, Mosca ed in ultimo l'onorevole Zanardelli, intorno alla ferrovia da Treviglio a Coccaglio. Mi sembra ch'essi abbiano immensamente esagerato le conseguenze del nuovo articolo relativo a quella linea. Sembrerebbe quasi, secondo gli onorevoli preopinanti, che prima di ora la ferrovia Treviglio-Coccaglio si potesse fare da un momento all'altro, e che, per effetto della nuova proposta di legge, sia tolta ogni speranza di vederla aperta. Ma ciò non è.

Essi vedranno che la parola *schiarimenti* non è affatto fuori di luogo. Non starò a discutere se siasi adoperato il termine più proprio, ma ad ogni modo non implica una contraddizione, siccome vorrebbe l'onorevole Zanardelli; la nuova disposizione del contratto è uno schiarimento e nulla più.

Prima di tutto bisogna stabilire quale sia la posizione del Governo rispetto alla linea Treviglio-Coccaglio, e qual danno reale ne derivi alle popolazioni dalla ritardata costruzione della medesima.

Il movimento da Brescia a Milano che si fa ora per

la linea tortuosa di Bergamo, non importa per effetto dell'articolo 31 della convenzione del 1860, una maggior spesa di quella che sarebbe necessaria se la ferrovia corresse direttamente da Coccaglio a Treviglio...

ZANARDELLI (*Interrompendo*). Le merci.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, parlo del movimento delle merci. Dunque il commercio non avrebbe che una celerità maggiore, se fosse aperta la linea Treviglio-Coccaglio, ma non soffre differenza in quanto alla spesa. La questione è perciò tutta di tempo e di passeggeri...

ZANARDELLI. E di danaro.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Pei passeggeri di danaro, e per le merci unicamente di tempo. E siccome la differenza di un'ora più o meno per il trasporto delle merci è cosa insensibile, non si venga a parlare del danno derivante al commercio dal non essersi costruito il tronco diretto Treviglio-Coccaglio.

In secondo luogo che cosa era stabilito nella legge del 1860 per riguardo a questa linea? Non era già detto che la si dovesse fare a semplice richiesta del Governo, era detto nell'articolo 2 della convenzione del 1860: *la società non avrà obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio, se non nel caso che scorso il termine prefisso dall'articolo 5 pel compimento delle linee lombarde ivi contemplate, l'esperienza avesse dimostrato essere questo tronco diretto necessario al commercio, o desiderabile nell'interesse dello Stato.*

Ora si poteva egli dire che dietro l'esperienza di questi anni il Governo già si trovasse indotto a reclamare dalla compagnia nell'interesse del commercio la esecuzione di questa linea? Mai più, inquantochè gli introiti di questa linea non sono aumentati, sono anzi diminuiti dopo il 1859, dappoichè fu creata fra Milano e Venezia una triplice barriera di passaporti, di dogane e d'angherie d'ogni specie, e per effetto di tutto ciò si è tolto il movimento che vi era prima del 1859 sulla linea arteriale lombardo-veneta. Gl'introiti salivano prima del 1859 se non m'inganno a più di 30 mila lire al chilometro, e sono ora discesi a 26 o 27 mila lire, ed in questa misura sono rimasti stazionari. Ora poi vi si aggiunge un'altra circostanza, ed è quella della prossima apertura di una linea da Brescia per Cremona e Pavia; cosicchè anche questo introito così ridotto diminuirà ancora grandemente per la concorrenza della nuova linea. In questo stato di cose non so quale pretesto avrebbe avuto lo Stato per potere, appoggiato all'articolo 2 della convenzione del 1860, reclamare che la compagnia delle ferrovie lombarde avesse ad eseguire la linea da Treviglio a Coccaglio.

La compagnia avrebbe potuto dimostrare coll'esperienza che gl'introiti di questa linea invece d'aumentare, sono diminuiti, e sono in procinto di maggiormente decrescere....

DEPRETIS. Non è solo per gl'introiti.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Va benissimo; ma in ogni caso spetta al Governo il determinare se anche per le sue viste particolari sia necessaria questa

costruzione. Comprendo perfettamente l'obiezione che vorrebbe fare l'onorevole Depretis.

Ma come si farebbe a stabilire ora d'un tratto che sia sorta la necessità di questa linea pel Governo, il quale durante quattro anni ha tollerato che vi fosse una linea sola di comunicazione fra le antiche provincie, Milano ed i confini veneti, condotta per Bergamo e Coccaglio? Ed ora appunto che si è in procinto di aprire una linea quasi parallela ed a breve distanza che deve mettere in comunicazione Brescia con Cremona e Pavia, la linea eminentemente strategica che mette direttamente in comunicazione la nostra base d'operazione il Po e le nostre fortezze di Alessandria, di Pavia e di Piacenza con Brescia e col Mincio? In fine, alla vigilia dell'apertura di una nuova comunicazione più diretta fra Pavia, Cremona ed i confini del Veneto, in qual modo, ripeto, si avrebbe egli alcun pretesto per reclamare l'esecuzione del tronco Treviglio-Coccaglio, supponendo anche che il Governo abbia diritto di reclamarla malgrado che non si sia verificata la condizione per la quale soltanto il Governo si riservava di esercitare il suo diritto? Non vi era dunque nessuna probabilità che la linea Treviglio-Coccaglio potesse essere eseguita per ora.

Parmi quindi che la dizione che volle sostituire il generale Menabrea non sia nè più nè meno che uno schiarimento. Se fosse rimasto l'articolo com'era nella legge del 1860, la possibilità dell'esecuzione di questa linea non rimaneva affrettata di un'ora.

In quanto poi all'avvenire, esso, col nuovo articolo sostituito, non è pregiudicato, perchè è ben inteso che quando, per eventualità politiche di cui tutti gl'Italiani desiderano l'avvenimento, avessero a cessare quelle barriere che esistono tra la Lombardia ed il Veneto, gl'introiti della linea Milano-Venezia dovranno salire ben al di là delle 35,000 lire, limite fissato onde la compagnia abbia l'obbligo di costruire il tronco Treviglio-Coccaglio. Se la linea Milano-Venezia dava già presso a poco quest'introito fino dal 1859, vi ha tutta la presunzione che, appena cadute queste barriere, il prodotto salga ben al di là di questa cifra. Ecco dunque che, verificandosi questa eventualità, correbbe obbligo alla compagnia di eseguirla, non altrimenti che lo avrebbe avuto secondo la convenzione del 1860.

Veda dunque l'onorevole Zanardelli che questa non è una disposizione essenziale, ma un mero schiarimento, nè muta punto il diritto, ma non fa che precisarlo meglio.

Io non so veramente come si potrebbe volere che ad una società proprietaria di una strada, i cui proventi diminuiscono, venga il Governo ad imporre la costruzione di un'altra linea parallela, quando vi ha una convenzione che dà il diritto al Governo d'imporla allora solo che i bisogni del commercio aumentato lo reclamassero.

Credete forse che, qualora il Governo avesse imposto alla compagnia l'esecuzione del tronco Treviglio-Cocca-

glio, la compagnia avrebbe accondisceso, e non avrebbe protestato innanzi ai tribunali, appoggiandosi alla stessa convenzione del 1860?

Il nuovo articolo relativo a Treviglio-Coccaglio pertanto quale lo ha redatto il mio predecessore, l'onorevole generale Menabrea, non ha fatto altro che sopprimere una disposizione che si prestava a dubbia interpretazione, e che sarebbe stata una fonte di litigi, fissando per ambedue le parti contraenti le condizioni precise, al verificarsi delle quali si dovrà costruire quella linea.

Malgrado tali considerazioni dichiaro schiettamente che avrei desiderato che l'articolo fosse rimasto qual era prima, e quale io stesso lo aveva redatto nel 1860; ed ho fatto quanto era in mio potere per mantenerlo nella sua redazione originaria, giacchè per quanto la sostanza sia la stessa, apparentemente vi ha una differenza. Certamente le popolazioni sarebbero state meglio appagate, se si fosse conservato l'articolo qual era nella convenzione del 1860.

Ma non ho potuto ottenerlo, malgrado i miei più insistenti sforzi; e allora considerando che la differenza era più apparente che sostanziale, e che d'altra parte il contratto nel suo complesso era conveniente, non ho creduto che la resistenza opposta dalla società per far rivivere l'antico articolo, fosse un motivo sufficiente per giustificarmi se avessi rifiutato l'approvazione del contratto sulla vendita delle ferrovie dello Stato, e per costituzione del gruppo dell'alta Italia.

PRESIDENTE. Il deputato Zanardelli ha la parola.

ZANARDELLI. Un semplice schiarimento ed una parola di risposta all'onorevole ministro.

Lo stesso impegno che il signor ministro dichiara di aver posto a lungo per ottenere che la società abbandonasse questa pretesa mi dimostra evidentemente che egli pure ritiene che la disposizione esistente nella convenzione del 25 giugno 1860 non sia identica alla disposizione inserita nella presente, identità che invece in tutto il suo discorso si è sforzato di sostenere.

E d'altronde la compagnia stessa la quale è da ritenersi essere molto oculata sui propri interessi e molto bene illuminata sulla portata degli obblighi suoi, la compagnia stessa, io dicevo, bisogna che essa pure vi trovi una notevole differenza se appunto ha opposto sì forte ed ostinata resistenza agli sforzi che l'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici dichiara di aver fatti, ed io lo credo pienissimamente, per far sì che la società stessa abbandonasse il capoverso che io propongo di sopprimere.

Del resto che il diritto nel Governo ad ordinare fin d'ora quella linea vi fosse, risulta dalle parole dell'articolo 2° della convenzione 25 giugno 1860, ov'è detto che la società avrà l'obbligo di costruire questa linea quando fosse dimostrato essere questo tronco diretto necessario al commercio e desiderabile nell'interesse dello Stato.

Ora basta guardare nel modo più superficiale la carta che abbiamo sotto gli occhi per vedere che non si può

dubitare che questo tronco sia desiderabile nell'interesse dello Stato.

Ma c'è di più, ed è che al Governo solo spettava, in forza del citato articolo della convenzione 1860, di decidere della opportunità di tale costruzione.

L'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, è caduto in aperta contraddizione con sè stesso nel suo discorso, inquantochè egli ha detto che tale facoltà spettava al Governo solo pel caso in cui credesse utile la linea per motivi strategici, e ci ha detto poscia che questa linea probabilmente si farà solamente quando noi avremo il Veneto.

Ora vi domando io, se quando avremo il Veneto non saranno pienamente sfumati i motivi strategici, dal momento che allora le nostre linee di difesa si troveranno al di là del Mincio.

Del resto l'onorevole ministro ha asserito che, anche stando alla convenzione del 1860, il Governo non potrebbe chiedere la costruzione di questo tronco dal momento che finora dal 1860 in poi non fu domandata giammai.

È facile rispondere che dal 1860 in poi non erasi potuto chiederla per la medesima disposizione del citato articolo della precedente convenzione, la quale stabiliva che prima che si avesse il diritto di pretendere questo tronco, dovevano essere terminate le altre linee le quali erano in corso di esecuzione, e fra le altre quindi la linea da Treviglio a Cremona, la quale è finita soltanto da poco tempo.

Dunque vede l'onorevole ministro che se prima non si ordinò l'esecuzione di quel tronco, fu unicamente perchè non si era ancora maturato il diritto; ma ora avendosi siffatto diritto, poichè credo non possa dubitarsi che questa linea sia desiderabile nell'interesse dello Stato, il Governo avendo il diritto, aveva anche il dovere di farla eseguire; ond'io, di ciò profondamente convinto, fermamente mantengo il mio emendamento.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Se il Governo fosse stato nel suo diritto, quale lo interpreta l'onorevole Zanardelli, egli avrebbe avuto il dovere di fare incominciare la costruzione della linea sino dal 1863 perchè la linea Treviglio-Cremona fu compiuta in quell'anno.

Del resto poi l'onorevole mio amico Zanardelli ha creduto di cogliermi in contraddizione, ma non c'è riuscito. Io ho parlato delle ragioni strategiche che avrebbero potuto indurre il Governo italiano a desiderare la costruzione del tronco da Treviglio a Coccaglio prima ancora che fortunate condizioni politiche si verificchino; ragioni strategiche che in gran parte diminuiscono per la costruzione della linea Brescia-Cremona-Pavia.

Ma una volta verificatasi quella eventualità, non potranno esservi che ragioni economiche per indurre il Governo a far costruire il tronco Treviglio-Coccaglio. Or bene, in questo caso il Governo italiano otterrà anche colla presente redazione lo scopo che s'era prefisso nelle stipulazioni del 1860.

Aggiungerò ora poche parole per dire quale è il mo-

TORNATA DEL 12 APRILE

tivo per cui la compagnia ha voluto insistere a mutare quest'articolo. Essa ne ha preteso la modificazione, perchè l'articolo del 1860 le lasciava una specie di spada di Damocle sospesa sul suo capo. Dipendeva in tutto dall'arbitrio di un ministro il mettere in campo la pretesa di fare eseguire quella linea o no. Con tutta probabilità la compagnia non avrebbe aderito così facilmente, e ne sarebbe per conseguenza avvenuta la necessità di deferire la questione ai tribunali.

La compagnia voleva senza dubbio schivare questo pericolo nell'interesse del proprio credito, poichè non v'è nulla che possa più influire a detrimento del credito di una società quanto una di queste spade di Damocle, consistente nel dover fare o no un'opera che rappresenta molti milioni.

Questo, ripeto, è il motivo per cui la compagnia ha voluto insistere a non conservare l'articolo come era stato stabilito nel 1860, ed invece ha richiesto che fosse emendato come lo fu dagli onorevoli nostri predecessori.

PRESIDENTE. L'onorevole Sineo ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

SINEO. Io vorrei che la chiusura si domandasse sempre nominalmente.

Nel caso attuale, se avvi taluno che creda la questione già abbastanza matura da non volere che sia discusso e difeso più oltre un punto d'interesse così grave per lo Stato, lo dica francamente, si annunci, e si sappia chi è. (*Interruzioni e rumori*)

Invece di domandare la parola per rispondere, interrompono.

VENTURELLI. Chiedo di parlare. La domando io la chiusura.

SINEO. C'è una dozzina di persone nella Camera che non vogliono lasciar parlare anche quando si tratta delle questioni di maggior gravità. (*Rumori al centro*)

VENTURELLI. Domando la parola per appoggiare la chiusura.

PRESIDENTE. Perdonino, non hanno la parola. Secondo il regolamento, quando dieci deputati domandano la chiusura, il presidente deve interrogare la Camera se essa sia appoggiata. Ora, quando io sento tal numero di voci che mi pare sia sufficiente, allora interrogo senz'altro la Camera, se la chiusura sia appoggiata. È questione del maggiore o minor clamore, dirò così, di coloro che domandano la chiusura. (*ilarità*)

Allo stato delle cose io debbo accordare la parola all'onorevole Sineo, ma se si domandasse la chiusura dovrò allora interrogare anzitutto la Camera.

SINEO. Io non so come il Ministero possa rinvocare in dubbio che la ferrovia più breve per andare da Torino, da Milano, da Genova a Peschiera sia eminentemente strategica.

Trattandosi di una questione che ha tanta importanza nazionale, oltre quella speciale per la Lombardia, gli amici del Ministero gli renderanno un grande servizio se in questo punto gli faranno un po' di violenza. Capisco che il Ministero isolato non abbia potuto ottenere

dalla società quello che le domandava; ma quando egli sarà confortato dal voto di questa Camera, le cose cambieranno. Non si dee supporre che una grande società, di cui si sono giustamente vantati i larghi mezzi, voglia indietreggiare per qualche milione che dovrebbe spendere per questo tronco, il quale darà certamente un reddito ragguardevole. Noi dobbiamo aiutare il Ministero in questa grave difficoltà affinché egli possa liberarsi da un patto troppo oneroso.

Se il Ministero precedente fu trascurante nel richiedere dalla società l'esecuzione di un obbligo da essa solennemente assunto, questo non è un motivo per dire che la Camera non debba adesso, che le si presenta questa questione, deciderla nel senso dei grandi interessi nazionali. Sicuramente si capisce che, secondo il più o meno di amore che si può avere per la causa nazionale (*Rumori*), ci sia più o meno calore nel richiedere la pronta attuazione di quei mezzi che debbono cooperare alla totale emancipazione d'Italia...

PRESIDENTE. Questa è quasi un'insinuazione. Tutti, tutti sosteniamo con calore la causa italiana.

SINEO. Sì, ma da averne più, ad averne meno. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Io dico all'onorevole Sineo che ho sperato e spero ancora che oggi si finirà questa legge. Dunque, procuri di esser breve.

SINEO. Sarò brevissimo. Non aveva da dire che poche parole quando fui interrotto.

La società delle ferrovie lombarde è indubitabilmente obbligata a costruire la linea da Coccaglio a Treviglio, tuttavolta che il Governo ne la richiedesse. Si tratta di vedere se dobbiamo esimerla da quest'obbligo.

Perchè mai vorremmo noi cambiare la condizione delle cose a danno degli interessi nazionali? Perchè mai vorremmo togliere ai ministri attuali ed ai loro successori persino la possibilità di sollecitare la costruzione di questa strada, quando ne sentissero la necessità? Perchè vorremmo spogliare persino il Parlamento di ogni influenza per ottenere questa costruzione, anche quando venisse una maggioranza che ne riconoscesse l'urgenza?

La rinuncia al patto stipulato su questo proposito non può essere fatta, e tanto meno poi fatta in quel modo, che non voglio qualificare, ma certo in modo nè conveniente, nè dignitoso. Assolutamente io credo che la Camera deve votare senz'altro la soppressione proposta dall'onorevole mio amico Zanardelli.

CADOLINI. Io vorrei fare una semplicissima osservazione all'onorevole ministro, il quale disse che il tronco da Coccaglio a Treviglio perdette strategicamente ogni importanza, dacchè fu decretata la ferrovia da Pavia a Brescia per Cremona, sembrandogli che questa possa servire allo stesso ufficio per cui quella era reclamata.

Io pertanto voleva fargli osservare non potersi ammettere che quella linea valga per intero a sostituire la linea diretta da Milano al Mincio.

Le disposizioni delle ferrovie nella parte settentrio-

nale della valle del Po, si legano, a mio credere, al concetto di due grandi ferrovie parallele: l'una al nord, quella cioè già esistente da Torino a Desenzano, e che dovrebbe essere completata col tronco di cui si tratta, e l'altra lambente la riva sinistra del Po da Valenza per Pavia fino al Mincio; ferrovie che, essendo perpendicolari alle naturali nostre successive basi di operazione e linee di difesa, potrebbero in taluni casi costituire le nostre *linee di operazione*; ferrovie che ponno tanto meglio rispondere a questo concetto, dacchè sono di già congiunte fra loro da parecchie trasversali che nelle eventuali nostre posizioni varranno siccome *comunicazioni interne*.

Invero è a riconoscersi che per molti riguardi si può attribuire notevole pregio, avuto riguardo agli uffici speciali cui può servire, anche alla linea indiretta, la quale va da Pavia a Cremona ed a Brescia; ma non si può ammettere che essa valga per intero a sostituire la linea diretta Milano-Desenzano, potendosi trovare in certi casi in parte esposta alle escursioni nemiche. A questa anzi, nel mio concetto, bisognava prima d'ora compiere la parallela col prolungamento della ferrovia da Pavia a Cremona fino al confine mantovano. In luogo di frapporte indugi, come il Ministero ha fatto introducendo una condizione all'articolo 6 del progetto di legge che ora si sta discutendo, per la quale fa soggiacere la concessione del tronco da Cremona al confine mantovano all'eventualità che l'Austria acconsenta alla congiunzione di quel tronco colle linee venete, avrebbe dovuto sollecitarne ad ogni modo la costruzione.

A questo riguardo anzi non debbo tacere che se non fossi stato legato dal proponimento da me fatto di astenermi in quest'occasione dal trattare questioni che in qualche modo potessero interessare direttamente la mia provincia nativa, avrei proposto alla Camera di sopprimere quella condizione restrittiva che il Ministero ha voluto mettere nell'articolo da me accenato.

Queste ragioni io doveva dire per dimostrare alla Camera come gli argomenti del ministro non valgano a giustificare di avere accordata una nuova e indefinita proroga alla costruzione della ferrovia da Treviglio a Coccaglio.

PRESIDENTE. Ora si tratta di deliberare sull'emendamento Zanardelli. In esso si propone la soppressione dell'ultimo capoverso dell'articolo 16 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 colla società delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale.

Interrogo la Camera se appoggia questo emendamento.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato lo metto a partito.

(Dopo prova e controprova, è rigettato.)

Ora sospenderemo la seduta sino al tocco.

Prego i signori deputati di essere solleciti, imperocchè spero che oggi la Camera potrà deliberare sul complesso del progetto di legge in discussione.

(La discussione è sospesa alle ore 12 1/4 e ripigliata alle ore 1 1/2.)

**VOTAZIONE E APPROVAZIONE
DI DUE SCHEMI DI LEGGE PRECEDENTEMENTE
DISCUSSI.**

PRESIDENTE. Si procede alla votazione per scrutinio segreto dei due seguenti progetti di legge che vennero già dalla Camera deliberati.

Risultato delle seguite votazioni sui progetti di legge.

Convenzione postale tra l'Italia e gli Stati Uniti di America.

Presenti e votanti	202
Maggioranza	102
Voti favorevoli	184
Voti contrari	18

(La Camera approva.)

Autorizzazione al municipio d'Ancona di derivare acqua dal fiume Musone.

Presenti e votanti	202
Maggioranza	102
Voti favorevoli	173
Voti contrari	29

(La Camera approva.)

Si riprende la discussione. Quando gli onorevoli deputati che stanno nell'emiciclo si compiaceranno di recarsi ai loro posti, si comincerà.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL RIORDINAMENTO
DELLE FERROVIE.**

PRESIDENTE. Siamo, come la Camera ben sa, all'articolo secondo del progetto sulle ferrovie.

Sopra questo articolo sono stati presentati vari emendamenti.

Intorno ad alcuni di essi questa mattina la Camera ha già deliberato. Altri tuttavia ne rimangono: alcuni di genere dirò secondario, altri più essenziali, fra i quali vi ha quello dell'onorevole deputato Chiaves; quindi crederei che la Camera deliberasse anzi tutto sopra quegli emendamenti minori, e poi dopo si verrebbe agli emendamenti più importanti.

Fra gli emendamenti di ordini minore, avvi quello del deputato Siccoli del tenore seguente:

Aggiungere nel paragrafo a) dopo le parole sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione, le seguenti: « e aggiuntovi l'obbligo del trasporto gratuito dei membri del Parlamento e della riduzione di un terzo per gli ufficiali militari e civili viaggianti per motivi di servizio. »

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Interrogo la Commissione ed il Ministero se lo accettano.

CORRENTI, relatore. La Commissione non potrebbe accettare quest'emendamento per l'evidente ragione

TORNATA DEL 12 APRILE

che qui si verrebbe a portare una modificazione alle convenzioni concluse colle compagnie. Sarebbe dunque una disposizione che altererebbe i contratti fatti, e quindi la Commissione non è in grado di dare risposta qui, e sarebbe necessario invece interrogare i contraenti.

PRESIDENTE. E il Ministero?

SELLA, ministro per le finanze. Non accetta.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'aggiunta Siccoli testè letta.

(Non è approvata.)

Ora vi sarebbe l'emendamento del deputato Canalis; esso propone che il capoverso dell'articolo 58 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 venga modificato per modo che invece di dire: *nella stazione di Torino*, si dica: *nelle stazioni delle ferrovie cedute*.

Il detto articolo 58 dice così:

« Dovrà la compagnia mantenere ed ampliare ove d'uopo gli opifizi della stazione di Torino. »

Il deputato Canalis vorrebbe che si dicesse: *nella stazione delle ferrovie cedute*.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero lo accetta.

PRESIDENTE. Essendo accettato dal Ministero e dalla Commissione, lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Vi sarebbe ora un emendamento del deputato Michelini che riguarda la stessa lettera a) ed è inteso a sopprimere le parole: *del servizio di navigazione sui laghi*.

Il Ministero e la Commissione vorrebbero dare il loro avviso in proposito?

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare che il diritto d'esercitare la navigazione coi battelli a vapore sui laghi, non costituisce un monopolio. Lo Stato essendo in possesso di battelli a vapore che fanno il servizio del lago Maggiore e del lago di Garda, cede questi battelli alla compagnia; ma non si obbliga punto ad impedire la concorrenza.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. Le poche parole dette or ora dal ministro dei lavori pubblici tolgono un po' di forza ad uno dei motivi per i quali ho proposto il mio emendamento.

Questa mattina l'onorevole Crispi temeva che la società concessionaria potesse col tempo inalberare delle pretese di monopolio ed escludere altre linee di piroscafi dal percorrere i laghi, e questo è il motivo principale che mi ha indotto a presentare il mio emendamento soppressivo.

Ora il signor ministro dice di no, ed io sono del di lui sentimento.

In fatti attualmente il Governo non ha verun monopolio, perchè quantunque non siano altre linee di piroscafi che facciano corse periodiche sui laghi Maggiore e di Como, ciò avviene perchè nessuno vi trova la sua convenienza. Ma in diritto monopolio non c'è, perchè

non è stato sancito da legge alcuna. Dunque il Governo non può cedere ciò che non ha.

Inoltre un patto così alieno dal diritto comune, così anormale quale sarebbe quello del monopolio dovrebbe essere sancito in modo espresso e solenne. Ora non se ne trova parola nè nella legge, nè nella convenzione o nel capitolato.

Finalmente come per le ferrovie la società non acquista nessun diritto esclusivo, essendo bene inteso potere ognuno costruire nuove ferrovie, così lo stesso debbe dirsi della cessione della navigazione sui laghi.

Malgrado queste osservazioni io non sono senza timori che la società concessionaria inalberi qualche diritto...

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Sarebbe assurda.

MICHELINI. Sarebbe assurda, è vero, ma pur troppo le assurdità alcune volte si verificano: una dolorosa esperienza dovrebbe farcene capaci. Non era ingiusta ed assurda la pretesa della società di non volerne più sapere del contratto regolarmente stipulato col Ministero passato a cagione del trasferimento della capitale? Questa circostanza non l'autorizzava a violare la data parola, perchè in tutti i contratti c'entra sempre poca e molta alea, nè essi sono perciò vizianti.

Mancava è vero il consenso del Parlamento, ma se questo era necessario per dar forza al contratto non era tuttavia meno legata la società.

Eppure questa chiese, ed il potere esecutivo accordò patti più onerosi alla nazione, laddove avrebbe dovuto presentare al Parlamento la convenzione quale era stata intesa dall'antecedente Ministero, e costringere la società ad eseguirla. Il Ministero è stato, lo dice schietto, di soverchia contentatura. Gli è che chi contrae col Governo, facilmente si libera dagli obblighi assunti, benchè il Governo debba rigorosamente adempiere ai suoi. Non ho io dunque ragione di temere qualche cosa di simile riguardo al monopolio della navigazione sui laghi?

Del resto, un altro motivo inducevami a presentare il mio emendamento sospensivo, ed è per rientrare nel diritto comune almeno sui laghi, giacchè non ho potuto ottenerlo sulla terra. Se attualmente il servizio della navigazione sui laghi è passivo, col tempo quando l'Italia avrà conseguito quella prosperità cui è chiamata, la qual cosa avverrà certamente prima che scadano i 95 anni, che sono la durata della concessione, quel servizio sarà attivo, anzi potrà fruttare una bella rendita.

Venda dunque lo Stato i suoi piroscafi a chi glieli pagherà di più, faccia trasportare le lettere da chi le trasporterà a minor prezzo, come fa per la linea da Cuneo a Nizza ed altre, si entri una volta in un sistema di semplicità e di economia, e siano i laghi percorsi da chi lo crede di sua convenienza.

Io prego pertanto la Camera di approvare il mio emendamento, il quale mi sembra assai innocente.

Del resto, lo approvi o lo rigetti, dichiaro che io darò il mio voto favorevole a questo progetto di legge.

Quando presi ad esaminarlo, io lo condannai in modo assoluto, perchè allora, libero da ogni altra preoccupazione, non lo considerava che in sè stesso, cioè unicamente sotto l'aspetto economico.

Ma quando (meritamente od immeritamente non importa) è stata posta la questione di Gabinetto, io cominciai a dubitare, e dopo essere stato qualche tempo perplesso, sono finalmente venuto nella sentenza di approvarlo.

Non s'insuperbiscono o si ringallizzano per questo i signori ministri. (*Si ride*)

Io non intendo già di proclamarli i migliori ministri possibili. Molto manca. Ma alla fine dei conti io li conosco, so chi sono, laddove se essi lasciassero quelli scanni, non so quali persone li occuperebbero. Laonde io che non ho mai dubitato di sacrificare l'economia politica alla politica, cioè la ricchezza a considerazioni di più alta sfera, voterò questa legge quantunque l'abbia severamente censurata sotto l'aspetto economico. Ma nelle supreme contingenze il cui versiamo, coll'imminente trasporto della capitale, colle non remote elezioni generali, colle lunghe vacanze parlamentari che succederanno alla presente lunga Legislatura, io preferisco il noto all'ignoto, voglio sapere chi avrà le redini della cosa pubblica.

Io pertanto voterò a malincuore questo progetto di legge; pure lo voterò, perchè ai miei occhi la questione politica assorbe la questione economica. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ritira il suo emendamento?

MICHELINI. No! no!

PRESIDENTE. Interrogo se l'emendamento Michellini, col quale chiede di sopprimere le parole « del servizio di navigazione dei laghi » è appoggiato.

(Non è appoggiato.)

Ora viene l'emendamento dell'onorevole deputato Molinari.

Egli propone che il termine di un decennio portato dal secondo alinea dell'articolo 45 del capitolato annesso alla convenzione del 30 giugno 1864 sia ridotto a soli due anni.

Prego il ministro e la Commissione a dare il loro avviso.

JACINI. *ministro dei lavori pubblici.* Non posso accettarlo, inquantochè questa clausola di dieci anni forma una parte integrante del contratto.

PRESIDENTE. Il deputato Molinari vuole svolgere la sua proposta?

MOLINARI. Dirò pochissime parole.

Tra le molte e serie accuse che vennero portate contro questo progetto di legge, non è una delle ultime ed una delle meno gravi quella che concerne il divario delle tariffe che sarebbe per dieci anni confermato tra le linee che formano il gruppo della Lombardia e dell'Italia centrale e le linee che corrono il restante d'Italia.

Con eloquentissime parole già gli onorevoli Valerio e Mosca stigmatizzarono questo disordine, poichè altrimenti non si può qualificare questa condizione, la quale

ripugna a quei principii di parità di trattamento, a cui hanno diritto tutti i cittadini di qualunque parte d'Italia essi sieno.

Nè si dica che questa sia questione di campanile, avvegnachè abbracci gran parte del territorio italiano, e d'altronde credo sia interesse universale che venga conservato e rispettato il principio dell'uguaglianza.

D'altra parte l'onorevole Mosca ieri assai saviamente vi ha dimostrato come il divario delle tariffe torni di aggravio alle provincie in cui esse sono più elevate, inquantochè ciò viene ad influire anche sulle imposte.

Dopo i discorsi degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto su questo argomento, io credo di non ispendere maggiori parole a dimostrare l'opportunità del mio emendamento, il quale tende a far cessare entro soli due anni il disordine avvertito. Io spero poi, che se il Ministero e la Camera accogliessero questo emendamento, esso non potrebbe portare l'effetto di mandare a vuoto il contratto, avvegnachè io credo che la Compagnia, la quale d'altronde ha ben altri pingui compensi, non rifiuterà di aderire alla condizione che le viene imposta. Quindi io mantengo la mia proposta, e la raccomando all'approvazione della Camera.

JACINI, *ministro dei lavori pubblici.* Prego l'onorevole Molinari, che pure è un egregio avvocato, a voler fare una distinzione tra la tariffa reale e la legale. La tariffa che è annessa al presente contratto è la tariffa legale, è quella che deve servire per determinare la garanzia dovuta dal Governo alla Compagnia. Nel determinare se g'introi superino, o sieno al disotto della garanzia assicurata dal Governo, si prenderà per norma la tariffa inserita nel contratto; ma ciò non vuol dire che si manterrà questa tariffa: essa è già profondamente modificata all'atto pratico in quanto alla merci, sebbene non lo sia ancora in quanto ai passeggeri. La compagnia stessa ha già dichiarato di voler procedere ad una revisione generale delle tariffe in un modo più conforme ai bisogni delle popolazioni, e più conforme anche agli stessi suoi interessi.

Essa infatti per la prima ammette che la tariffa per i passeggeri non è conforme ai propri interessi, e tratterà col Governo per diminuirli.

Per conseguenza il desiderio dell'onorevole Molinari, espresso già da altri oratori, sarà soddisfatto egualmente senza che egli insista su quest'emendamento, che non potrebbe essere accettato, in quanto che si riferisce alla tariffa legale che forma parte integrante del contratto.

In questa discussione poi vennero espressi molti desiderii che il Governo farà di tutto per soddisfare, anzi ho ragione di sperare che saranno soddisfatti in breve tempo. Ve n'è uno, per esempio, espresso dall'onorevole mio amico Massari, il quale vorrebbe che in tutto il regno le stazioni di ferrovie dotate di servizi telegrafici fossero aperte anche al servizio del pubblico.

Io avrei avuto desiderio, prima che si chiudesse questa discussione, di poter concretare un articolo apposito, ma siccome vi sono alcune difficoltà di dettaglio, sulle

TORNATA DEL 12 APRILE

quali non abbiamo potuto bene intenderci colle compagnie, mi riservo di riuscire al medesimo intento anche dopo approvato il progetto di legge; e ciò tanto più che le compagnie stesse ammettono che una tal cosa sia conveniente anche nel loro interesse.

Pregherei, per i motivi che ho adottati, l'onorevole Molinari a voler desistere dal suo emendamento.

CASARETTO. Io sono d'accordo coll'onorevole Molinari intorno alla necessità di parificare la tariffa; ma in questa sentenza mi induce un fatto opposto a quello che mosse l'onorevole Molinari.

Egli diceva doversi la tariffa parificare perchè in Lombardia i prezzi per i passeggeri sono più alti che sulle ferrovie dello Stato; io appoggio la sua proposta, perchè sulle ferrovie dello Stato le merci, specialmente alcuni generi di molta importanza, pagano più che sulle strade ferrate lombardo-venete.

Da ciò deriva che il commercio austriaco è favorito a danno dell'italiano.

La causa di questa differenza vuole rintracciarsi in ciò che molti interessati nelle ferrovie lombardo-venete sono pure interessati nelle linee austriache, quindi loro conviene che le merci arrivino a Torino piuttosto per la via di Trieste anzichè per quella di Genova.

Abbiamo veduto, per esempio, consumandosi in Torino gran quantità di grani esteri, i grani dell'Ungheria fare concorrenza a quelli provenienti dal porto di Genova.

Della concorrenza non è certamente a dolersi, bensì è a lamentare che Torino debba pagar più caro il grano che gli viene da Genova, che non quello che viene dall'Austria, a danno ugualmente dei consumatori torinesi e del commercio marittimo nazionale.

Perciò io appoggio la proposta dell'onorevole Molinari.

Tuttavia, giacchè il signor ministro non acconsente che si emendi la legge, mi contenterò, e forse se ne contenta anche l'onorevole Molinari, dalla promessa che il ministro ha fatto di procurare con ogni mezzo che la tariffa sia pareggiata. Solamente desidero che la parificazione non si limiti alla tariffa dei passeggeri, ma si estenda a quella delle merci.

PRESIDENTE. Il deputato Molinari ha la parola.

MOLINARI. Atteso le dichiarazioni del signor ministro, le quali accetto di buon grado, io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ora vengono due emendamenti che contengono il medesimo concetto.

Ne do lettura.

Il primo è dell'onorevole La Porta, del tenore seguente:

« *In aggiunta all'articolo 60 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 che sta alla pagina 270 del volume.*

« Per l'aumento e l'esercizio delle ferrovie cedute la società acquirente, a parità di prezzo e di qualità, deve preferire i prodotti dell'industria italiana.

« Tutte le questioni che possono insorgere su questa

materia saranno risolte da una Commissione composta di quattro arbitri, due nominati dalla società e due dal Governo, presieduta dal presidente del tribunale di commercio del luogo nel quale si producono i reclami degli industriali italiani. »

L'altro emendamento proposto dall'onorevole Giovanni Ricci è così concepito:

« Gli opifici italiani che attendessero alla costruzione delle macchine e degli attrezzi destinati all'armamento e all'esercizio delle strade ferrate italiane godranno delle franchigie di dazio per l'introduzione sia delle materie prime, sia di quegli oggetti di seconda lavorazione che sono indispensabili per fabbricare e completare le macchine, sotto quelle discipline e cautele che saranno stabilite con decreto reale. »

L'onorevole La Porta ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

LA PORTA. Per abbreviare la discussione del mio emendamento io desidererei conoscere l'avviso che su di esso emette il signor ministro dei lavori pubblici, quello delle finanze e l'onorevole relatore specialmente, poichè egli deve riferire sopra una petizione di 1300 operai che, alcuni giorni sono, ho deposto sul banco della Presidenza e che venne trasmessa alla Commissione per esaminarla e riferirne.

CORRENTI, relatore. La petizione di cui parla l'onorevole La Porta fu infatti trasmessa alla Commissione e fu dalla Commissione esaminata.

Essa esprime i timori di una numerosa classe di operai (sono 1300 e più quelli che sono firmati).

Essa esprime, dico, i timori della classe operaia, specialmente di Genova, che dopo la cessione delle ferrovie dello Stato vengano a mancare i lavori agli opifici che si sono dedicati alla fabbricazione delle macchine e degli altri attrezzi che servono alle strade ferrate.

Questa petizione si limita a richiedere dei provvedimenti i quali facciano sì che a parità di prezzo e di qualità la mano d'opera italiana sia preferita alla mano d'opera straniera.

Non ho bisogno che di enunciare questa tesi per far comprendere alla Camera che la Commissione, desiderando pure che il Governo provveda a dare lavoro in quanto può darlo a questi operai, non può però acconsentire al modo con cui è posta la questione, la quale è intieramente contraria ai principii dell'economia. È naturale che la mano d'opera sul luogo debba costar meno della mano d'opera tratta da paesi stranieri; se poi costasse di più io non so con quale diritto il Governo verrebbe ad imporre per legge alle Società industriali una specie di tassa a favore del lavoro locale.

Io credo quindi che respingendo, a nome della scienza e delle tradizioni di questa Camera, la petizione come ci viene innanzi, non si debba lasciar di dichiarare che qualche cosa si debba fare. Questa specie di compensazione, questo provvedimento che non parrebbe anti-economico alla Commissione sarebbe quello che fu proposto dall'onorevole deputato Ricci. Io non intendo di preoccupare il discorso che l'onorevole Ricci farà per

sostenere la sua proposta; ma dico che qui ci sono delle circostanze speciali per proteggere non il lavoro, ma per parificare la condizione dell'industria nazionale con quella dell'industria estera, la quale, stando alle convenzioni concluse colle varie Società delle strade ferrate, può essere introdotta in franchigia di dazio.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro vorrebbe dare il suo avviso?

SELLA, ministro per le finanze. Sarebbe meglio che si continuasse lo svolgimento dell'emendamento dell'onorevole Ricci.

PRESIDENTE. Permetta, spetta prima la parola all'onorevole La Porta. Egli disse che si sarebbe forse associato all'emendamento dell'onorevole Ricci in seguito alle dichiarazioni che si sarebbero fatte. È necessario adunque che l'onorevole La Porta, ora che queste dichiarazioni ebbero luogo, dichiari il suo intendimento.

LA PORTA. L'onorevole relatore, a nome della scienza e delle tradizioni di questa Camera, ha dichiarato di respingere l'emendamento da me proposto. Io mi trovo nell'obbligo di dichiarare che, a nome della scienza e delle tradizioni di questa Camera, il mio emendamento si deve accettare.

Se io domandassi protezione al lavoro italiano contro quello di qualunque altra nazione, avrebbe ragione l'onorevole Correnti di opporvisi; ma che cosa domando io? Io domando che l'industria nazionale non abbia a ricevere danno dai favori che questo corpo di leggi concede all'industria estera. Quando la nostra industria offre dei prodotti a parità di prezzo e di qualità, e questi vengano preferiti agli stranieri, importa ciò una sacrilega violazione della libertà economica, della libera concorrenza? Se, nel vendere le ferrovie dello Stato, le quali sono state fin ora alimentate dai nostri opifici metallurgici, voi non mettete questa condizione, l'intraprenditore di queste ferrovie, allorchè si troverà in presenza di prodotti che abbiano eguaglianza di prezzo e di qualità, preferirà quelli dell'estero anzichè i nostri. Ed a questo proposito io debbo rammentare alla Camera che colla legge del 1862 si accordò franchigia di dazio all'importazione degli articoli che servono appunto al materiale mobile delle ferrovie. Ecco adunque che l'industria estera, a fronte della nostra, si trova in migliori condizioni.

Aggiungo che voi nella legge del 1862 vi preoccupate di questa industria nazionale, dappoichè l'industria metallurgica non solo interessa la ricchezza economica dello Stato, ma anche la sua forza politica. Ricordi la Camera che la fabbrica metallurgica di Genova per questo è stata favorita prima dal Governo subalpino e poi dal Governo italiano. La fabbrica Ansaldo, che succedette a Taylor, ebbe una mora pel pagamento del prezzo di essa, guarentita sulle commissioni che il Governo le avrebbe date per il materiale mobile delle ferrovie esercite dallo Stato. Quel prezzo che ascendeva ad 800 e più mila franchi non è stato interamente pagato. Ora se il Governo, cedendo le fer-

rovie dello Stato, non appone nel contratto la proposta condizione, verrà a mancare il lavoro a quella fabbrica, e quindi il prezzo che da essa deve pagarsi al Governo.

Quindi mentre le ragioni economiche non si oppongono al mio emendamento, le ragioni politiche e quelle d'interesse generale ne consigliano l'accettazione.

Se poi si trattasse di un altro temperamento, il quale giovasse all'industria nazionale, e che non fosse quello da me proposto, se lo sviluppo dell'emendamento proposto dall'onorevole Ricci potesse ottenere l'intento che io mi sono proposto, io certamente ritirerei il mio emendamento e mi atterrei a quello, e perciò mi riservo di parlare dopo che l'onorevole Ricci avrà sviluppato la sua proposta.

CASARETTO. Poichè l'onorevole relatore ha fatto appello alla scienza economica, io debbo dire che credo di aver dato prova antica, forse prima che molti altri fossero convertiti, di essere fautore dei buoni principii stabiliti dalla scienza economica, cioè di quelli del libero scambio; ma ritengo che non bisogna spingere le cose al punto di mantenere quei principii quando vi intervengano delle ragioni, non solo economiche, ma anche di tutt'altro genere.

Io prima di tutto dirò che l'onorevole relatore ha già violato questi principii, se si vogliono ammettere in tutto il loro puritanismo, quando acconsenti che fosse inserito nella legge un articolo per cui le Società sono obbligate ad ampliare e mantenere gli stabilimenti e le officine che si trovano nelle stazioni delle ferrovie.

Se egli voleva serbare il puritanismo nel campo dei principii economici, doveva lasciare che queste Società si servissero di quelle officine che fossero credute migliori, ancorchè all'estero.

Ma io dico che quando intervengono altre ragioni, che non sono economiche, bisogna pur tenerne conto.

Ora io mi ricordo che in altre occasioni l'onorevole Michellini, il quale certamente non è sospetto di non essere attaccato al rigore dei principii economici, egli stesso qualche volta in questo Parlamento ha ammesso che quando il richiedono la sicurezza dello Stato e la questione di ordine pubblico, allora si potesse deviare da questi rigorosi principii economici.

Ebbene per me è appunto uno di questi casi, quello degli stabilimenti metallurgici, che sono non solamente una potenza economica, ma una potenza materiale per il paese, se...

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Casaretto. Mi pare che sarebbe meglio che lasciasse parlare prima l'onorevole Ricci; imperocchè l'onorevole La Porta ha già detto di accostarsi al di lui emendamento. Ora qualora esso venisse accettato, ella vede che la questione astratta di principio sollevata dalla proposta La Porta non potrebbe più aver luogo.

Io non ho nulla da dire sul suo discorso, ella tratta una grave questione scientifica, e sicuramente degna di tutta la considerazione; ma siccome la proposta Ricci non disdice per nulla ai principii ch'ella propugna

TORNATA DEL 12 APRILE

e conduce ad un risultato pratico e concreto, quindi le fo l'anzidetta preghiera; ove poi ne sia il caso, darò nuovamente la parola a lei, indi all'onorevole Marsico che l'ha pur domandata.

CASARETTO. Io avrei già finito, se il signor presidente mi avesse lasciato continuare.

PRESIDENTE. Io non poteva sapere quello che avrebbe fatto.

CASARETTO. Del resto non ho nessuna difficoltà di cedere la parola all'onorevole Ricci.

PRESIDENTE. La ringrazio.

Ha la parola il deputato Ricci Giovanni.

RICCI G. Io credo che pochissime parole basteranno per far comprendere lo scopo del mio emendamento.

Naturalmente allo stato attuale della discussione meglio conviene formulare in due parole il concetto.

Le concessioni in genere per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie state votate da questa Camera accordano l'esenzione dei diritti doganali per l'introduzione nello Stato dei materiali necessari alla costruzione di esse. Per alcune linee l'esenzione si estende alla costruzione, all'esercizio ed alla conservazione; ad altre, per esempio, alle lombarde, fu concessa l'esenzione della metà delle tasse doganali; e per le ferrovie centrali l'esenzione doganale si estende a tutto il materiale, vale a dire, è completa; nella concessione delle ferrovie meridionali la esenzione del dazio è accordata per la durata di dieci anni. Nella concessione poi che stiamo discutendo, e più specialmente per le Romane, la esenzione viene estesa a tutti gli oggetti necessari alla costruzione ed al primo impianto.

Un simile stato di cose costituisce una differenza di trattamento a danno degli opifici nazionali.

Ora che cosa io chieggo? Nè più nè meno che sia accordata l'esenzione dei diritti, o, se pur vuolsi, il rimborso dei dazi doganali che avrebbero pagati i materiali necessari alla fabbricazione dei macchinismi od altre cose necessarie alle strade ferrate italiane. Io trovo in media il valore di una locomotiva ascendere a circa lire 70,000; i diritti doganali cui ascendono i materiali diversi e di seconda lavorazione che servono alla costruzione di essa raggiungono poco su poco già quattro mila lire circa, vale a dire pressochè il 6 per cento, mentre l'importazione delle macchine complete all'estero va soggetta soltanto al diritto dell'uno per cento. Ora questo non è giusto; io non domando protezione per l'industria nazionale, domando parità di trattamento; domando, cioè, che le convenzioni, i trattati, le leggi d'imposta non costituiscano una specie di protezione agli stranieri a danno dei nazionali.

Intorno poi alle discipline che stimerà di stabilire il Governo onde impedire le frodi, io mi rimetto intieramente a ciò che sarà per fare il Governo stesso.

Fedele alla mia promessa, non propongo altro, perchè mi pare che quanto propongo è abbastanza chiaro ed evidente. Sentirò volentieri quel che sarà per dire l'onorevole ministro per le finanze.

SELLA, ministro per le finanze. La questione solle-

vata dall'onorevole preopinante non è che un caso particolare di un inconveniente più ampio che si lamenta in tutto il nostro regime daziario.

Infatti ecco quel che avviene:

Sopra le macchine, come diceva testè l'onorevole Ricci, è imposto il dazio di uno per cento sul valore, invece sopra il ferro, più o meno lavorato di cui queste macchine essenzialmente si compongono, si ha un dazio che ascende al 6 e più per cento e in taluni casi fino al 20 per cento. Ne nasce quindi che c'è una protezione la quale però è inversa, nel senso cioè che si avrà vantaggio ad acquistare macchine all'estero piuttosto che in paese, per cui questo regime daziario è per tal parte più adatto ad impedire lo sviluppo della fabbricazione delle macchine che a promuoverlo. È un inconveniente ch'io già lamentavo nel 1862, e che mi aveva indotto a presentare alla Camera un progetto di legge pel quale da un lato si ribassava notevolmente il dazio sul ferro, dall'altro bisognava avere il coraggio di elevare alquanto il dazio sulle macchine, in modo da avere un assetto daziario il quale non fosse assurdo.

Ora v'è ancora una complicazione per la concessione delle strade ferrate, ed è di questo fatto particolare che gli onorevoli preopinanti si sono preoccupati.

Io convengo pienamente con loro che la è una materia la quale deve richiamare l'attenzione del Parlamento, e per parte mia non ho difficoltà, anzi desidero di prenderla ad esame e di farne oggetto di studio.

Nel suo complesso tale questione è stata ampiamente trattata in un recente lavoro, che, a mio parere, onora l'Italia, in una relazione sopra l'industria del ferro fatta da un mio amico ed antico collega, l'ingegnere Giordano. È una questione però la quale è abbastanza complessa e sulla quale io crederei impossibile emettere una decisione così all'improvviso.

Infatti, o signori, ecco quello che succede attualmente: per antiche disposizioni vi ha qualche stabilimento nel quale è ammessa l'introduzione della materia prima, specialmente del ferro, senza pagamento del dazio.

Ma queste fabbriche sono considerate come un vero deposito doganale e quindi soggette a tutte le norme ed alla sorveglianza che si esercita in simili depositi.

Si capirebbe quindi come potesse taluno credere che si dovesse generalizzare questa disposizione, la quale considera tutte le fabbriche di macchine come tanti depositi doganali, nei quali si avesse libera la introduzione della materia prima e si pagasse poi soltanto il dazio sopra la macchina che esce da questi opifici, dazio dell'uno per cento nè più nè meno come sopra le macchine che vengono dall'estero.

Ma, o signori, è egli possibile adottare un provvedimento generale per cui si facciano tanti depositi doganali quanti possano essere le fabbriche di macchine che potessero essere sparse sulla superficie del regno?

Verrò ora all'espedito proposto dall'onorevole Ricci.

Egli dice che sarà ammessa in franchigia od a rim-

borso di dazio, la materia prima nello stabilimento meccanico in cui si fanno oggetti ad uso di ferrovie.

Ora l'onorevole Ricci, se ci pensa un poco, vedrà come sia difficile accertare che le materie prime che s'introdurrebbero in questi stabilimenti siano realmente impiegate nella fabbricazione di queste macchine, e non ci vengano a figurare tante volte quanto occorre per avere questo rimborso; imperocchè tutti quelli che si sono occupati di materie daziarie sanno benissimo quanto torni pericoloso il sistema dei rimborsi, come è facilissimo in una disposizione di legge di tal natura dar modo a chi ha questa facoltà di rimborso di cavare dalle finanze somme ragguardevoli che non sono dovute affatto, e che, a parer mio, non sono altro che un furto.

Ad ogni modo, dal complesso di queste cose capirà la Camera come io sia nell'impossibilità di accettare così all'improvviso, senz'altra cautela, la disposizione messa innanzi dai deputati Ricci e la Porta, benchè io creda che il concetto incluso in esso sia savissimo. Tutto quello che posso fare si è di assumere impegno (il quale del resto non sarebbe che l'espressione di un proposito che già io aveva sopra questa questione, fino dal 1862) di farne oggetto di un progetto di legge da presentarsi nella prossima Sessione.

Più oltre non potrei andare, e credo che gli onorevoli proponenti per poco che ci pensino vorranno meco convenire che sarebbe altamente pericoloso il decidere d'un tratto sopra questa materia, che è assai delicata e malagevole.

RICCI GIOVANNI. Io non potrei ammettere come in-sormontabili le difficoltà di cui ha fatto parola il ministro delle finanze intorno al modo di sorvegliare questi rimborsi e credo che al giorno d'oggi si può fare senza inconvenienti, ma prescindendo dal discuterlo; se non che mi acconcierei difficilmente al mezzo termine delle raccomandazioni, imperocchè mi trovo avere sotto gli occhi un ordine del giorno, approvato dalla Camera nella seduta 28 novembre 1863, il quale era concepito in questi termini:

« La Camera invita il Ministero a fare studi per trovar modo di esentare nella prossima riforma doganale da ogni dazio di importazione tutti i materiali necessari alla costruzione delle macchine, navi di ferro, » ecc.

Ora dal 28 novembre 1863 al dì d'oggi gli studi forse continuano e continueranno chi sa per qual periodo di tempo, ove per lo contrario la concessione che noi andiamo a votare avrà il suo effetto appena promulgata la legge; quindi se io giudico dal passato, avrei luogo a temere che grande tempo potrebbe ancora trascorrere prima che venissero ad essere compiuti gli studi di cui da un anno e mezzo si stanno i Ministeri occupando.

Io poi mi preoccupo assai del trasferimento della capitale, imperocchè ho la certezza che colla migliore volontà il Ministero resta immerso in infinite cure per le quali certamente non gli sarà permesso di soprintendere a tutti quei lavori che si richiedono per compiere una riforma doganale.

In questo stato di cose io preferisco che l'esperi-

mento d'un voto della Camera sulla mia proposta, abbia luogo.

Se penserà la Camera di favorire maggiormente i concessionari di vie ferrate, in genere forestieri, a danno degli opifizi nazionali, i quali sono in uno stato di languore e di apprensione grandissima, lo faccia pure; ma sappia però che scegliere tal via è pericoloso, e sappia inoltre che a me risulta che per effetto di straordinari ed improvvisi licenziamenti degli operai dagli opifizi, qualche Ministero dovette erogare somme considerevoli per impedirne le funeste conseguenze, laddove un poco di previdenza, a tempo adoperata, può antivenire simili dispiacenti contingenze.

SELLA, ministro per le finanze. Io non credo di meritare l'appunto che, benchè in termini cortesi, mi mosse poco anzi l'onorevole Ricci.

Io lascio stare quell'ordine del giorno, imperocchè credo poter dire che sono stato il primo a portare questa questione davanti al Parlamento nel 1862; ed anzi, a tal uopo, ho formulato appositamente un disegno di legge.

Io aveva fatto profondi studi su questa questione; poscia essa venne anche più ampiamente studiata dalla Commissione che fu nominata dal ministro della marina, e di cui anche alcuni nostri onorevoli colleghi presenti in quest'aula fecero parte. Quella Giunta addivenne a conclusioni. Non si tratta di nominare adesso altre Commissioni, nè di andar in traccia di sotterfugi, così per mandare le cose alle calende greche, come parrebbe risultare dalle parole dell'onorevole Ricci...

RICCI G. No, no: se nelle mie parole ve ne fu qualcuna che suonasse in questo senso, io la ritratto, perchè non intendo offendere nè ministri, nè altri.

SELLA, ministro per le finanze. Ella diceva pure che io potrei trovarmi troppo occupato ed essere quindi nella impossibilità di attendere ad uno studio di questo genere. Io credo di poter dire che, anche per le indagini che ho fatte io proposito (imperocchè di metallurgia mi sono occupato per alcuni anni della mia vita) non è materia questa per cui io debba impiegare troppo tempo; ma io confesso candidamente che, essendo giunto oggi alla Camera alle ore due, ed avuta lettura appena di questo emendamento, senza avere avuto campo di pensare a tutte le cautele che si debbono avere, nè di prendere ad esame tutte le questioni di rimborso di dazi, per vedere se questo principio, come è formulato, sia possibile accettarlo, io non posso fare a meno di rivolgermi alla Camera e pregarla caldamente a non volere compromettere una questione di questo genere con una votazione che io mi permetterei di chiamare fatta leggermente.

Bisogna considerare le cose sotto parecchi punti di vista; questioni di tal natura non si possono risolvere lì per lì, occorrerebbe nonchè altro indagare quali effetti ne risentirebbe l'industria del ferro, e non avere solo sott'occhio quella delle macchine. Io non credo che gioverebbe, come certo non giova, all'Italia l'aver disposizioni daziarie che, in certo modo impediscono lo

TORNATA DEL 12 APRILE

svolgimento delle fabbriche di macchine; ma non penso neppure che converrebbe all'Italia il dar provvedimenti per cui fosse incagliata l'industria delle ferriere che abbondano assai nel nostro regno.

Quindi, se l'onorevole Ricci persiste a chiamare il voto della Camera sul suo emendamento, e se egli mi permette di dir la mia opinione, io non credo che egli faccia bene, imperocchè egli attira sopra questa proposta un voto, il quale, quando non fosse favorevole, parrebbe essere una votazione contraria alle idee che egli stesso propugna, e perciò potrebbe essere invocata come contraria ai principii che egli stesso difende.

Ad ogni modo, dal canto mio non posso a meno di pregare vivamente la Camera a non voler accettare quest'emendamento, perchè, ove fosse accolto, si esporrebbe la finanza ad un pericolo; e non foss'altro che per questo precedente d'aver io stesso recato davanti alla Camera questa questione con un disegno di legge, credo di poter meritare abbastanza fiducia da poter essere creduto quando dico che all'aprirsi della prossima sessione presenterò un progetto di legge sopra lo stesso argomento. (*Segni di assenso*)

LA PORTA. Io dichiaro che mi unisco all'emendamento Ricci, e credo che gli inconvenienti citati dall'onorevole ministro non sono così gravi come egli ha creduto di ravvisare. Si tratta di due fabbriche.

(*Rumori d'impazienza.*)

Dirò poche parole; è una questione gravissima.

Prima che il ministro delle finanze presenti un progetto di legge e il Parlamento lo discuta, passerà un anno, ed in un anno, o signori, le nostre fabbriche metallurgiche, durando questo sistema che voi riconoscete e confessate dannosissimo all'industria nazionale, si chiuderanno: la crisi di lavoro segnalatavi dall'onorevole Ricci avverrà.

Io credo che gli inconvenienti posti innanzi dall'onorevole ministro delle finanze non esistono. Si tratta di due fabbriche, l'una che attualmente dà del materiale mobile per le ferrovie, e trovasi stabilita in Genova, a Sampierdarena, l'altra che si deve creare in Napoli; due fabbriche verso le quali il signor ministro deve prendere delle cautele. Osservo poi che queste cautele, secondo l'emendamento dell'onorevole Ricci, sono lasciate al ministro; egli con decreto reale studierà il modo come coordinarle su queste due fabbriche. Io domando poi se questi sono inconvenienti che possano vietare alla Camera di pronunziarsi su quest'emendamento favorevolmente, quando esso poi è accettato in massima dal signor ministro delle finanze? quando questi vi ha detto che la differenza del sistema daziario mette le nostre industrie nell'impossibilità di fare quell'onesta, quella libera concorrenza che noi desideriamo che facciano all'industria straniera? Quando sapete che fra i concessionari vi sono intraprenditori d'industrie metallurgiche i quali avranno interesse di spacciare e consumare i prodotti delle loro fabbriche? Ecco perchè le nostre fabbriche si chiuderanno, ecco perchè avremo una crisi di operai.

Voi avete il dovere di non trascurare gli interessi legittimi delle nostre classi operaie.

Gli operai, o signori, non solamente vi pagano le imposte, ma vi pagarono largo tributo di sangue nelle guerre nazionali. (Bene! *a sinistra*)

Non ho bisogno di ricorrere agli esempi antichi dei Micca, dei Balilla, dei Masaniello; mi basta ricordare che cinque anni or sono, il 14 aprile, morirono in Palermo trafitti dal ferro borbonico tredici operai iniziatori e martiri di quella rivoluzione nazionale, che ci portò noi legislatori d'Italia su questi banchi, Francesco Riso e compagni.

Or bene per gli inconvenienti minimi (lo creda il signor ministro) che la questione presenta, ai quali facilmente saprà egli colla sua abilità provvedere, io prego di non voler provocare una crisi nella classe operaia.

Credo con ciò di fare il mio dovere, indi insisto nell'emendamento Ricci, e prego la Camera di volerlo ben considerare prima di respingerlo.

RICCI GIOVANNI. Giacchè il signor ministro non rifiuta in principio il mio emendamento, e siccome dopo le sue dichiarazioni potrebbe la Camera non essere più concorde nell'accettarlo, io sarei disposto a ritirarlo, purchè accettasse, ritenuto che ne desiderò ed ebbe, tante, la facoltà di stabilire con decreto reale le discipline che crederà più proprie ad ottenere l'intento ed a sottrarre gli opifizi nazionali ai danni da cui sono minacciati dalla presente convenzione.

Necessariamente questa sarebbe una questione di fiducia e come tale io dichiaro di rimettermi pienamente a ciò che il signor ministro sarà per fare, per scongiurare imminenti danni e pericoli.

SELLA, ministro per le finanze. La Camera sa che io mi sono sentito tacciare persino di protezionismo, e in questa parte credo ispirare inquietudine a quelli che, come diceva l'onorevole Michelini, vanno fino a proporre la politica alla economia, piuttosto che ai protezionisti.

In occasione di quel celebre opificio che è ancora da costruirsi in Napoli...

Una voce. E che non sarà costruito.

SELLA, ministro per le finanze... venni fatto segno di non so quante accuse, e qui, e fuori d'Italia, fui ritenuto un protezionista arrabbiato.

Ora però non posso fare a meno di sottoporre all'onorevole Ricci una breve avvertenza.

Egli si preoccupa di questo fatto speciale, cioè che le amministrazioni di queste strade ferrate hanno in generale, per un dato tempo, la facoltà di importare gli ordigni e gli attrezzi di cui hanno bisogno con franchigie di dazio, ed anche pagandone solo la metà.

Io gli faceva osservare che gli assurdi delle nostre disposizioni attuali non si limitano a ciò, ma sono ben più grandi, per ciò che riguarda tutte le fabbricazioni delle macchine, persino delle macchine agrarie.

È una questione questa che potrebbe portare grandi inconvenienti; ora bisogna studiarla, ed io credo che il

modo di esaminarla e correggerla non istia soltanto nei rimborsi; poichè mentre io accetto i principii da cui è mosso l'onorevole Ricci, cioè che si debba rimediare a questo stato di cose, io credo che il sistema dei rimborsi darebbe luogo a gravi sconci, ed ho paura che delle locomotive se ne farebbero troppe in Italia, o se non delle locomotive, si fabbricherebbero dei pezzi minori che la dogana vedrebbe passare molte volte per venire a capo così di quel tale rimborso.

Oltre a ciò bisogna anche fissare dei limiti nell'entità degli opifici i quali si applicano a questo genere di lavori.

Certamente non si vorrà che uno il quale ha un'opificio con due o tre operai, e che per caso un bel giorno fa una cosa per le strade ferrate, abbia il diritto di venire a chiedere alla dogana il rimborso di quel dazio che possa aver pagato sopra la materia prima della quale ha fatto uso.

Gli onorevoli preopinanti si sono, a ragione, preoccupati dei grandi stabilimenti cui la presente questione potrebbe interessare; io ne vorrei vedere anche un numero più grande, ma si capisce bene che le disposizioni ammissibili per un opificio in grande, non si possono ammettere per le piccole fabbriche, quindi è che bisogna regolare la cosa per legge.

Io quindi credo che non si possa assolutamente votar adesso questo emendamento nel modo con cui è redatto.

L'onorevole La Porta diceva: « Ma badate a quali saranno le conseguenze, si chiuderanno le fabbriche, e migliaia di operai si troveranno senza lavoro. » Poi cercava d'invocare il suffragio della Camera sopra questo emendamento, parlando delle classi operaie, per cui certamente tutta la Camera ha la più grande benevolenza.

Non creda l'onorevole La Porta che il Ministero non prenda interesse per le classi operaie; io sono nato e sono vissuto frammezzo ad esse, e spero che il deputato La Porta non mi farà certamente questo torto di credere che io non mi preoccupi del loro vantaggio; ma, a mio avviso, le conseguenze di questa condizione di cose non debbono essere quelle che egli accenna. In tutti i casi gli farei notare che neppure l'emendamento dell'onorevole Ricci, quando si trattasse di certi fatti, come abbiamo veduto avvenire altra volta, ed a cui mi pare abbia fatto allusione l'onorevole Valerio, neppure le disposizioni dell'emendamento Ricci basterebbero. Abbiamo veduto qualche volta fatti venire dei materiali dall'estero, non già per ragione di prezzo, anche tenuto conto dei dazi e di tutto quello che si vuole, ed anche dell'imperfezione relativa dei nostri mezzi, abbiamo veduto che mentre fabbriche nazionali potevano dare materiale macchinario e materiale mobile ad un prezzo assai minore, tuttavia si faceva valicare le Alpi a questo materiale mobile.

Ma sono ben altre le ragioni che si riferiscono all'emendamento dell'onorevole Ricci: in sostanza io non posso a meno di dire alla Camera che niuno più di noi

si interessa a questa questione, e sul serio prendiamo impegno di presentare un progetto di legge all'aprirsi della prossima Sessione, ma che realmente accettandosi l'emendamento dell'onorevole Ricci si accetterebbe così alla leggera un principio, quello del rimborso, che io non credo allo stato attuale delle cose ammissibile; tanto più che lo si accetterebbe con una latitudine che darebbe delle conseguenze molto perniciose alle finanze, e tutto questo per rimediare ad un male che io credo più immaginario che reale per ciò che riguarda il pericolo di chiudimento immediato di questi opifici, e tutto questo fatto sotto un punto di vista molto particolare per cui non si avrebbe neppure una soluzione della questione in tutta la sua ampiezza. Se mi fosse lecito io pregherei l'onorevole Ricci a non provocare il voto della Camera sopra un emendamento che io credo una imperfetta redazione di un concetto buono, una votazione la quale poi potrebbe essere interpretata contro i suoi, ed oso dire, anche contro i miei desideri.

RICCI G. Io mi felicito di aver raccolto queste parole dalla bocca dell'onorevole ministro, e postochè egli accetta il mio principio, ed anzi intende estenderlo non solo all'industria, di cui ho fatta parola, ma anche ad altre, io ritiro l'emendamento prendendo otto delle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Annunzio alla Camera che l'onorevole Regnoli vorrebbe interpellare il ministro dell'interno sul fatto che avrebbe avuto luogo la sera del 10 corrente in Faenza, nel quale si sarebbe fatto fuoco sopra una comitiva di giovani che rientrava in città, cagionando morti e feriti.

Interrogo il signor ministro se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

LANZA, ministro per l'interno. Io sarei pronto sin d'ora a dare qualche schiarimento sui lamentevoli fatti accaduti in Faenza la sera del 10 corrente. Ma lo debbo dichiarare alla Camera, che fin qui non giunsero ancora al Ministero tutti quei ragguagli che possano veramente far conoscere con tutta esattezza l'andamento dei fatti. Ho ricevuto bensì qualche relazione parziale da alcune delle autorità locali di Faenza; ma manca il rapporto del prefetto, come altresì la relazione che suol fare anche in questi casi l'autorità militare, e quella che suol fare il Ministero Pubblico. Ciò essendo, la Camera non si potrebbe veramente formare un concetto esatto della verità dei fatti prima che si possa aver contezza di quei rapporti. Se la Camera però, onde non rimanere in una certa ansietà, desidera di sapere genericamente che cosa è accaduto, io non disento di dirlo, ma ripeto che non potrei addentrarmi in particolari, nè pronunciare un giudizio definitivo e sicuro sopra quei fatti stessi.

Alcune voci. Dopo la legge; quando sarà meglio informato.

PRESIDENTE. Si potrebbe rinviare l'interpellanza al tempo in cui il ministro possa dare più precise informazioni.

TORNATA DEL 12 APRILE

REGNOLI. Sarebbe desiderabile che il signor ministro potesse dare, compatibilmente col tempo necessario per avere informazioni più sicure e più precise, dopodomani, per esempio, una risposta per non tenere quelle popolazioni agitate più lungo tempo.

LANZA, ministro dell'interno. Per me, io credo che dopodomani sarò in grado di dare gli schiarimenti che mi furono richiesti; però se la Camera desidera di conoscere fin d'ora genericamente i fatti...

Voci. No! no! Dopodomani.

LANZA, ministro per l'interno. Posso però fin d'ora assicurare la Camera che la più perfetta tranquillità regna nella città di Faenza, e che quelli i quali infransero le leggi a quest'ora sono sottomessi ai tribunali, e che le cose procedono con tutta la regolarità che è richiesta dalle nostre leggi.

PRESIDENTE. Allora questa interpellanza si farà dopodomani.

Ora veniamo all'emendamento Chiaves, il quale propone che all'articolo 3 della convenzione 30 giugno 1864 si aggiungano queste parole:

« Però 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. »

Il deputato Chiaves ha la parola per sviluppare il suo emendamento.

CHIAVES. Signori, come la Camera vede, questo mio emendamento è la proposta di una soluzione della questione grave che riguarda il prestito Hambro ed i portatori dei titoli di questo prestito.

Questa mia proposta io deposi sul tavolo dell'onorevole presidente prima ancora che l'onorevole ministro delle finanze avesse chiesto si sospendesse la discussione in proposito. Non è adunque sotto l'impressione di quella protesta che questa mia mozione sia stata fatta.

Avendo esaminata la portata di quelle proteste ho però veduto che le mie convinzioni rimanevano quali erano prima riguardo alla lealtà colla quale può sancirsi la legge nei termini in cui è proposta, riguardo alla lealtà colla quale il Governo può anche avere contrattato nel modo in cui contrattò colla società.

Io dico sinceramente, la questione di lealtà per me, a questo proposito, non so come possa venire pur sollevata: per me quando lo Stato fa le sue leggi in modo che non lede espressamente nessun diritto acquisito; quando fa le leggi in modo che non toglie con un espresso disposto della legge la via agli interessati per adire ai tribunali e far valere dinanzi ai medesimi le proprie ragioni; io non so, o signori, come si possa dire che lo Stato fa le leggi non lealmente.

So bene che vi ha Stato legislatore e Stato contraente; so che lo Stato contraente, come un pri-

vato, ha l'obbligo di mantenere intatte le sue contrattazioni; ma so altresì che lo Stato legislatore prende consiglio talvolta, anche in materie le quali riguardano i suoi contratti, da certi principii generali di utilità pubblica, che se pur qualche volta lo esortano a modificare alcun che in quelle convenzioni, pur tuttavia quando egli fa le sue cose in modo nelle sue nuove disposizioni legislative, che quelle obbligazioni vengono pure ad avere lo *id quod interest*, non può essere in conto alcuno imputato di slealtà. Quindi per me, ripeto, non so come si sia voluto sollevare qui questa questione, poichè qualunque siano gli uomini che sono al potere, quando si parla di lealtà dello Stato italiano, tutti dal più al meno dobbiamo risentircene.

Coloro i quali hanno accusato lo Stato italiano di mancar di lealtà avrebbero dovuto ricordar anche ciò che si è fatto all'epoca della fusione del debito pubblico.

Se si avesse voluto allora far della prepotenza legislativa, non si avrebbe avuta tanta cura, come si ebbe, di fare una categoria a parte del prestito Hambro, non si sarebbero usati a questo prestito tutti i riguardi che si usarono e si devono usare.

Quindi la questione di lealtà lasciamola a parte. Veniamo ad un'altra questione che per me è in vero importante.

Io non mi farò a trattar qui una questione che non credo possa trovar luogo in questo Parlamento sebbene ne abbiano discusso onorevoli colleghi con quel corredo di dottrina e facondia che loro è proprio.

Io non parlerò quindi di questioni d'interpretazione della volontà dei contraenti, di apprezzamento, di previsioni, di intenzioni, di norme da seguirsi per la intelligenza delle contrattazioni.

Io vedo che queste sono questioni che vogliono essere fatte poi dinanzi ai tribunali dalle parti interessate, e quando la lite fosse istituita avranno i tribunali ad applicare essi quei principii che crederanno opportuni. Questo però, debbo dichiararlo, non lo dico per menomamente censurare ciò che si è detto dagli onorevoli colleghi i quali hanno parlato in questo senso, e molto meno dal mio amico l'onorevole Mosca, il quale debbo riconoscerlo, se è entrato in quella via di discussione, vi è entrato perchè, comunque intendesse mantenere la questione in quella cerchia in cui il legislatore doveva mantenerla, e non intendesse punto di diffondersi in altre considerazioni, vi fu spinto poi e dalle osservazioni del Ministero e dalla necessità di rispondere ad osservazioni che in altro ordine di idee erano state fatte da onorevoli preopinanti.

Io dunque prendo la questione dove l'aveva lasciata sin da principio l'onorevole Castagnola e di poi altri oratori i quali parlarono appunto accennando al modo di interpretare quel contratto.

Io mi sono preoccupato essenzialmente di ciò: se i portatori del l'Hambro hanno diritti da invocare dinanzi ai tribunali i quali diritti possano sottoporre lo Stato

ad un peso notevole: vediamo un po' se noi possiamo premunirci contro questa conseguenza.

Io ammetto che lo Stato potesse fare quello che voleva a questo proposito; ammetto che non vi sarà mai portatore di cartelle Hambro il quale possa voler obbligato lo Stato a creare una compagnia a bella posta perchè emetta azioni che vengano ad essere cambiate con titoli di Hambro. Ammetto che i portatori non potevano pretendere che lo Stato contraesse piuttosto con una che con un'altra determinata persona la quale avesse certi mezzi di soddisfare a certe obbligazioni. Ma io prendo il caso in cui i portatori del prestito Hambro vengano a proporre in giudizio una semplicissima quistione in semplici termini.

Voi, Stato, avevate il diritto di far tutto quello che volevate, siamo perfettamente d'accordo, ma facendo come avete fatto il risultato è il seguente: io che aveva due guarentigie del mio titolo mi trovo ridotto ad averne una sola.

Io non voglio neppure far questione sulla distinzione che debba farsi fra l'ipoteca ed il condominio, riduciamo pure la quistione ad una semplice guarentigia anche quanto a quest'ultimo.

Essi diranno: vi è un principio di diritto non solo ma v'è un articolo di legge scritto che dice: quando il debitore toglie od anche solo diminuisce le cautele che spettano al creditore decade dal beneficio della mora; quindi qui c'è il mio titolo, dirà il portatore del prestito Hambro, voi mi avete diminuita la mia cautela, rimborsatemi ciò che mi avreste dovuto dare all'epoca dell'estrazione, e rimborsatemi immediatamente.

Eccovi, o signori, una questione sulla quale io ho un grave dubbio; io non lo voglio risolvere, ma siccome il mio dubbio è gravissimo, mi sono preoccupato grandemente delle conseguenze della soluzione di questa questione, e del modo con cui lo Stato avesse potuto sottrarsi alle conseguenze di questa soluzione.

Ora pensando a ciò aveva veduto l'articolo 3 della convenzione che dice: « lo Stato provvederà direttamente pel servizio degli interessi e per l'ammortizzazione del prestito Hambro, nei termini del decreto reale 22 luglio 1851 e relativa convenzione, gli effetti del quale non potranno impedire, » ecc.

Io proponeva di aggiungere queste parole: « se altri rimborsi o pagamenti in conseguenza di questa convenzione potranno essere dovuti ai portatori di titoli del suddetto prestito, invece di essere sopportati dallo Stato, saranno sopportati dalla società. »

Ora io ho sentito dire che mediante questa clausola si venisse per avventura già a pregiudicare la questione pel fatto stesso che sia introdotta nella legge; credo a ciò accennasse il signor ministro ieri, ma qui bisogna distinguere tra le clausole che riflettono i rapporti tra lo Stato ed i portatori, e le clausole che riflettono solo i rapporti tra lo Stato e la società. È certo che se io proponessi di dire: salvi i diritti dei portatori, comincerei quasi ad ammettere gravissimi dubbi a favore dei diritti che hanno i portatori; ma io non faccio alcuna

questione su di ciò. Siamo due contraenti, l'uno dei quali vuole guarentirsi rispetto all'altro di ciò di cui già l'altro lo assicura che non ha a temere. Quindi per la mia proposta lo Stato non viene a trovarsi nella posizione di colui che riconosce un diritto e viene in certo modo a fomentare i litigi.

Nessuno poi vorrebbe, io credo, farmi il rimprovero che con ciò veniamo a dare una prova di minor lealtà, poichè contemplandosi per tal modo il caso di rimborso da farsi ai portatori dell'Hambro, veniamo così a dimostrare come abbondevolmente ci preoccupiamo degli interessi di coloro i quali ebbero a contrattare nel 1851 col Governo a proposito dell'imprestito Hambro. Qui alcuno dirà: è inutile, la società non accetta: introdurre nel contratto una modificazione che la società non accetta è lo stesso che respingere il contratto.

Prima di tutto vediamo se sia accettabile questa modificazione dalla società.

Se la società rimborsa immediatamente i portatori dell'Hambro e ne ritira i titoli, che cosa fa? Anticipa la differenza ai portatori dell'Hambro, l'anticipa immediatamente. Quest'anticipazione la fa essa in pura perdita? No; basta a provarlo il fatto che non si tratta d'un pagamento, ma di un'anticipazione, e che sulla somma anticipata e sull'intero suo valor nominale sono pagati gl'interessi dallo Stato. Aggiungo che la società potrebbe ancora trovare qualche operazione finanziaria a scemmare il peso di questa sua immediata anticipazione che dovrebb'essere in 15 o 16 milioni, tenuto conto di ciò che è già estinto del capitale di questo prestito Hambro, od anche ad eliminare affatto l'immediato gravame che essa venisse a sentire da questo suo sborso.

Quando vi sono tutti questi elementi, io mi domando, o signori, ma è possibile che la società, quando questo emendamento fosse approvato, volesse lasciare andare il contratto delle ferrovie piuttosto che aver a fare una anticipazione di una somma di 15 milioni su cui verrebbe ad avere un interesse?

Io credo difficile che pensando ai casi suoi la società vorrebbe abbandonare questo contratto.

Io trovo naturale che essa faccia difficoltà, ora che l'emendamento non è ancora accettato: certo che lorchando un contratto è nella fase in cui si trova questo tra lo Stato e la società, il contraente cerca sempre di impedire che l'altro contraente introduca alcuna cosa che possa menomamente alterare a suo danno le condizioni stipulate; ma quando il temperamento fosse sancito dalla Camera, la società, io credo, farebbe molto bene, come sa farli, i suoi suoi calcoli, e vedrebbe che il margine dei vantaggi, che essa ritrae da questo contratto, è tale che vi può stare anche questa anticipazione.

D'altro canto io capisco molto bene ancora come oggidì il Governo non accetti questa proposta per una specie d'impegno che egli ha direttamente contratto colla società da cui deve tenersi vincolato dal punto in cui essa dimostra che non vuole accettarla, ma credo altresì che sarà la società stessa che, dopo accolto dalla

TORNATA DEL 12 APRILE

Camera l'emendamento, svincolerà, consentendovi, da ogni impegno il Governo.

Io pertanto credo che per ogni rispetto sia ammissibile il mio emendamento, credo che non veniamo per nulla, coll'aggiungerlo alla legge, a deteriorare le condizioni dello Stato riguardo all'intendimento in cui fossero i portatori dell'Hambro di far valere le loro ragioni dinanzi ai tribunali.

Dirò poi che l'aggiungere questa clausola non potrebbe certo destare un pericolo a questo proposito, inquantochè la gravità della questione è già abbastanza palese dal fatto stesso della discussione che ebbe luogo in questo Parlamento. Potete ben credere che se i portatori dell'Hambro erano persuasi di avere ragione, certo non li hanno dissuasi da ciò i lunghissimi discorsi che si sono pronunciati nel senso ch'essi potevano avere ragione da far valere.

Io spero quindi che la Camera vorrà accogliere questo mio temperamento, come spero che, non ostante l'adozione del medesimo, la società vedrà che è pure per lei accettabile il contratto, e non lo vorrà abbandonare per ciò solo che essa sia tenuta, in seguito a quest'aggiunta, a sopportare un peso che, avuti ad ogni cosa li opportuni riguardi, non sarebbe in realtà troppo grave.

CONFORTI. L'onorevole deputato Chiaves ben a ragione ha detto che sarebbe stato desiderabile che nella Camera non si fosse fatta alcuna discussione intorno alla ragioni dei creditori Hambro, imperocchè il Parlamento non è un corpo giuridico, e quindi non è competente ad interpretare i contratti. L'onorevole deputato Chiaves, preoccupandosi delle gravi conseguenze le quali potrebbero risultare dalla vittoria che i portatori dei titoli Hambro potrebbero ottenere dai tribunali, ha presentato un emendamento di cui ragionerò.

La sua maggior preoccupazione è stata questa. Egli ha detto: se i creditori Hambro avranno ragione innanzi ai tribunali, il Governo sarebbe tenuto a saldare di un colpo il suo debito, imperocchè il Governo rifiutandosi a dar loro le azioni alla pari, giusta l'articolo 14, avrebbe diminuito le cautele del loro credito. A me pare che la preoccupazione dell'onorevole Chiaves da questo lato non abbia fondamento, dappoichè la facoltà concessa ai creditori Hambro non è una cautela, ma sibbene un beneficio; la cautela del loro credito rimane compiutamente la stessa, la cautela è nella legge, è nella convenzione, e la convenzione rimane immutata, e l'ipoteca rimane sopra le due strade ferrate le quali sono vendute alla società.

Ora, essendo le cose in questi termini, a me non pare possibile sostenere che quando il Governo non obblighi la società a mutare le cartelle nelle azioni alla pari, esso possa essere condannato al pagamento immediato.

L'emendamento dell'onorevole Chiaves è concepito così:

« Ogni altro rimborso o pagamento che potesse in conseguenza della presente convenzione essere dovuto

ai portatori dei titoli del suddetto prestito Hambro, sarà effettuato dalla società, la quale subentrerà in tal caso nelle ragioni spettanti ai detti portatori verso lo Stato.»

Innanzitutto bisogna vedere se la società accetta quest'articolo e se ne addossa la responsabilità. Dalle dichiarazioni del Ministero può risultare delle intenzioni della società.

Ma la ragione precipua per la quale non conviene ammettere quest'articolo sta in ciò che per esso il Governo troverebbesi in contraddizione con sè medesimo. Imperocchè, dopo di aver nominato parecchie Commissioni, interrogati molti giureconsulti, ed avutone il parere favorevole, ha espresso il suo avviso che i portatori dei titoli Hambro non hanno alcun diritto a cambiare le loro cartelle con le azioni di una società già prima formata in azioni le quali costituirebbero il loro condominio non solamente sulle linee ipotecate, ma anche su quelle non ipotecate.

Così stando le cose, coloro i quali credono che la vendita delle ferrovie sia un cattivo affare, e possa arrecare danno allo Stato, voteranno contro la legge.

Consequentemente io prego l'onorevole Chiaves a ritirare il suo emendamento, il quale porrebbe il Governo in contraddizione colle precedenti nostre dichiarazioni, e darebbe un peso a pretensioni, che, secondo il mio parere, non hanno fondamento di sorta.

SINEO. Io voto per l'emendamento Chiaves, che, secondo me, non è stato felicemente combattuto dall'onorevole preopinante.

L'onorevole Conforti ha dimenticato che il contratto sancito col decreto reale del 22 luglio 1851 conteneva vari patti, i quali, come in qualunque contratto sinalagmatico, sono tra loro inscindibili.

Chi presta il danaro può imporre le condizioni che vuole. Nel caso attuale i prestatori hanno messo un doppio ordine di condizioni; hanno detto: noi vogliamo una cautela, e vogliamo di più un profitto eventuale. A titolo di cautela vogliamo l'ipoteca sulle ferrovie dello Stato. Vogliamo inoltre un profitto eventuale da contrapporre ad un danno eventuale. Potrebbe darsi che il fondo ipotecato fosse alienato; che passasse in cattive mani e diminuisse di valore; che in questo modo la nostra cautela venisse a scemarsi. Ebbene, vogliamo che a questa eventualità si contrapponga l'eventualità del profitto; vogliamo, in caso di vendita di queste strade ferrate a prezzi vantaggiosi, vogliamo essere ammessi a concorrere all'acquisto, calcolandosi alla pari le nostre azioni. È un patto come un altro; non è contrario a nessun principio legale; era incontrastabilmente valevole ed obbligatorio per chi prendeva il danaro. Io non vedo come si possa contrastare questa conclusione.

Sicuramente, se io fossi il solo qui di quest'avviso, mi sarei astenuto dal prendere la parola in siffatto argomento. Riconosco che il mio parere isolato non dovrebbe avere gran peso presso di voi. Ma quando si è veduto che parecchi fra i giureconsulti che seggono in questa Camera sono con me d'accordo, non mi sembra

che l'onorevole Conforti sia autorizzato a dire che la cosa è chiara e sicura in senso contrario, e che il Ministero, conseguentemente, e la Commissione debbano riputare evidente la loro conclusione, sì da non ammettere la probabilità di un contrario successo.

Noi, ripeto, e credo di poter dir così, anche a nome degli onorevoli giureconsulti che hanno parlato nel mio senso, e sicuramente la loro opinione ha più forza della mia, noi siamo convinti che un giudice imparziale non possa a meno di giudicare nel senso esposto poco anzi. Questa è una convinzione che dobbiamo manifestare alla Camera. Non bisogna, signori, confondere le discussioni parlamentari colle giudiziarie. Quando siamo davanti ai tribunali non c'è nessuno che domandi la chiusura, non c'è nessuno che venga ad incagliare il discorso dell'avvocato con rumori scortesii o con inopportune interruzioni: si sentono pienamente le sue ragioni. Non è già con figure rettoriche che si provocano le sentenze, nè con frizzi, nè con astuti paralogismi, ma con buone ragioni legali. Ora, signori, se voi non ponderate queste ragioni legali, e se non tenete conto della coscienziosa esattezza colla quale queste ragioni vi sono state esposte, voi potrete sicuramente mettere lo Stato nel pericolo di sottostare a gravi danni che avreste potuto prevenire. Io credo che il solo modo di rimuovere questo pericolo è di accettare l'emendamento dell'onorevole Chiaves.

PRESIDENTE. Parmi che l'onorevole Chiaves abbia chiesto di parlare.

CHIAVES. Poichè l'onorevole presidente si rivolge a me, e siccome io sono in obbligo di rispondere all'onorevole Conforti, dirò che mi duole, ma non posso ritirare quest'emendamento, essendo esso frutto di una mia profonda convinzione, non della convinzione però manifestata nel senso testè accennato dall'onorevole Sineo che assolutamente i portatori dell'Hambro abbiano ragione. Dico che c'è un grave dubbio, e siccome vedo del pari grave il pericolo dello Stato, quindi io voglio preannunciarlo. Se si trattasse di una questione che riflettesse un mero interesse locale farei, come se ne sono veduti parecchi esempi, consentirei, forse anch'io a ritirare l'emendamento; ma la mia proposta è d'interesse generale, ha veduto la Camera stessa come le opinioni siano al riguardo grandemente divise, e le convinzioni profondamente sentite.

Ho del resto il convincimento che, quand'anche io lo ritirassi, certamente vi sarebbero colleghi che lo riprenderebbero per conto loro, quindi ritirandolo farei invero opera inutile.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Pisanelli.

PISANELLI. Chiesi di parlare quando l'onorevole Sineo disse che la questione per lui era evidente. Io potrei opporre a questo convincimento, che certamente reputo sincero, un convincimento contrario ed egualmente sincero da parte mia; ma mi limiterò a dire che l'onorevole Sineo non avrà tralasciato di avvertire che anche gli oratori i quali si sono fatti a combattere l'assunto del Governo hanno mostrato dei gravi dubbi. Ebbene

io mi metterò in questa medesima posizione, e dirò all'onorevole Sineo e agli altri oratori che hanno sostenuto la sua tesi.

Ammettiamo pure che sia dubbia la questione; potrei far concessione maggiore? Ebbene, si sono invocate tante regole di diritto sulla interpretazione delle convenzioni che ne invocherò anch'io una la quale è altissima e razionale, cioè, che quando vi ha dubbio ogni obbligazione s'interpreta a favore dell'obbligato, e non del creditore.

SINEO. Non è sempre così nelle convenzioni sinallagmatiche.

PISANELLI. Io mi metto nella posizione medesima degli oppositori, e dico che non ci sarà alcun tribunale che voglia condannare lo Stato. (*Alcuni segni di dissenso*)

Ma, signori, allontanata anche quest'idea, esaminate la questione non con le regole del foro, ma con quelle che sono suggerite dalla ragione, a cui la sana giurisprudenza deve piegare, con quelle norme che si attingono dallo studio delle condizioni reali delle cose.

Vi sono due specie d'interpretazione, una letterale o intenzionale, sempre però ristretta, che mettendosi innanzi il patto o l'articolo che si deve interpretare, lo astrae dalle circostanze in mezzo alle quali è nato, e cercando il vero con una logica esile, astratta e infelice, spesso abbraccia l'errore.

Ve n'è un'altra, ed è la sola vera per le leggi e pei contratti, quella cioè che guardando l'atto di cui si vuole comprendere la forza ed il senso in tutte le sue relazioni, lo studia nella sua concretezza in mezzo alle condizioni in cui è nato, e così raggiunge il vero nella sua integrità. Richiamate ora alla nostra mente le condizioni che dettero origine al contratto del 1851, gli scopi che i contraenti vollero conseguire, ed ogni dubbio resterà dileguato. Egli è perciò ch'io mi maraviglio come l'onorevole Sineo abbia potuto manifestare una opinione diversa da quella ch'io mi sono formata riguardo al valore delle clausole di quel contratto, poichè a lui non poteva sfuggire il ricordo delle condizioni in cui quel contratto avvenne.

Di che si trattava, o signori? Il Governo piemontese volle contrarre un prestito, ma compiendo questa operazione volle ad un tempo facilitarli la via alla vendita delle ferrovie.

Questo era il concetto dell'illustre uomo di Stato che presentava quel contratto.

Ciò risulta dalle dichiarazioni fatte dal conte di Cavour; onde studiando i patti di quel contratto, voi vedrete ch'essi si aggirano in questi due scopi: prestito e costituzione di una società per la vendita delle ferrovie. Dissociando questi due concetti che s'intrecciano in quel contratto, potrebbe forse sembrarvi, come pure avvertiva l'onorevole Crispi, umiliante per lo Stato. Uno Stato che è costretto a dare ipoteca per un mutuo, non può non sentire che il suo credito sia in sospetto, ma il conte di Cavour ed il Parlamento subalpino accettarono con sicura coscienza l'ipoteca come un mezzo

per facilitare la costituzione di una società per la vendita delle ferrovie: il prestito era una anticipazione del capitale sociale.

Ecco come l'articolo 14 stabilisce un diritto eventuale, cioè stabilisce che il diritto d'ipoteca si sarebbe mutato in diritto di comproprietà di quella strada, per rendere così probabile quel contratto di vendita a cui si aspirava; questo è il senso e l'intelligenza del contratto.

Ma, mentre si concedeva ai creditori un diritto eventuale pel caso in cui una società fosse costituita per l'acquisto delle ferrovie, il Governo, con l'articolo 15, si riserbava intero il diritto di alienazione.

Dunque nel contratto c'era un prestito e c'era un diritto eventuale subordinato alla condizione che si fosse costituita una società, verificata la quale, il prestito si sarebbe mutato in azioni.

Oggi le circostanze sono affatto mutate: al Piemonte è succeduta l'Italia; è stata possibile una vendita ad una società costituita; il patto contenuto nell'articolo 14 che agevoia l'intendimento del Governo, non ha più applicazione; la speranza di un lucro eventuale pei creditori si è dileguata.

Il fatto che oggi si avvera è estraneo al contratto del 1851, nè può dar diritto ai creditori Hambro di molestare il Governo. Si è effettuata una vendita, ma non si è costituita una società; i fatti che avvengono oggi non erano nell'animo del Governo piemontese, nell'intendimento dei prestatori Hambro. Si sono vendute le strade ad una società che esiste da gran tempo, e si fonda sopra valori diversi di quelli contemplati nel contratto del 1851.

Ora, come mai si pretenderebbe dai creditori Hambro di tramutarsi in azionisti di una società che nel 1851 non era neppure nel pensiero dei contraenti, che ha valori propri, ed un giro di affari estraneo al contratto da cui attingono i loro diritti i creditori Hambro?

Una sola domanda potrebbe rivolgersi al Governo: avete voi diminuite le cautele de' creditori? Queste cautele non sono diminuite; certamente l'obbligazione del Governo resta quale era in tutta la sua estensione; certamente rimane l'ipoteca, anzi questa ipoteca si trova migliorata, poichè le vie ferrate ipotecate, rannodate ad altre, ed entrando in un gruppo di maggiore importanza, vantaggiano e promettono un frutto maggiore. Con qual diritto dunque i creditori Hambro possono lamentarsi? Come possono dire essi: le nostre cautele sono mancate?

L'onorevole Chiaves l'ha detto; ma, secondo me, egli poneva un principio inesatto. Se il diritto eventuale di compartecipazione fosse stato una guarentigia del prestito, allora io concepirei che la cautela fosse scemata, ma evidentemente sono due cose distinte. La guarentigia del prestito, che è il titolo vero che rappresenta il diritto della società Hambro, rimane incolume, come era nel suo nascere; venne meno un diritto eventuale, perchè? Perchè la condizione non si è av-

verata, perchè la vendita seguì in condizioni diverse, perchè seguì in circostanze affatto contrarie a quelle che si erano prevedute.

Dunque le guarentigie non sono punto scemate; sussiste l'obbligazione dello Stato, sussiste l'ipoteca, manca un diritto eventuale, perchè non si verificano le condizioni sotto le quali era stipulato. E perchè, signori, non si verificano?

Se si disputasse fra due privati noi potremmo discutere, rinnovare la discussione fatta ieri in questo recinto, cioè se si fosse venduto appunto per eludere, per ledere il diritto eventuale dei creditori Hambro. Questa indagine, anche trattandosi di un privato, non porterebbe alcuna conseguenza favorevole alle pretese dei creditori, ma essa diviene stranissima, inopportuna quando si tratta di un Governo. Se il Governo ha venduto alla società lombarda, a questo proposito è stato indotto dal pensiero di riformare tutta la rete ferroviaria del regno; vi è stato indotto da quella necessità governativa, la quale talvolta fa perfino tacere i diritti dei privati dalle esigenze della pubblica dimostrazione. Innanzi a questo concetto si dileguano i sospetti di poco riguardo verso il diritto dei terzi, e si sperdono le loro querele.

Il Governo ha usato di un diritto che il contratto stesso gli assicurava, e ne ha usato col sentimento di adempiere ad un dovere.

Io sono certo, o signori, che quando il pubblico inglese, pieno di senno e di virtù civile sarà in grado di conoscere i veri fatti di questa controversia, sono certo che esso non porterà giudizio diverso da quello che oggi noi portiamo (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Boggio ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

BOGGIO. Non intendo cedere alla tentazione di trattare la questione legale. Ho domandato la parola solo per rivolgere una preghiera all'onorevole Chiaves.

Io vorrei pregarlo a non insistere sul suo emendamento.

Il principio a cui si ispirò nel proporlo io lo approvo interamente. La proposizione del suo emendamento mi è sembrata un'opera savia, un'opera utile, finchè ho creduto vi fosse speranza che il Ministero lo accettasse. Ma dacchè il Ministero dichiarò di non poterlo accettare, esso non ha più ragione di essere.

Evidentemente la Camera, che ha già ceduto alla pressione del Ministero su tanti altri argomenti di ben maggiore rilevanza, non può ora avere intenzione di far pericolare la legge, per una questione relativamente minima.

Ma inoltre, suppongasì pure che la Camera accetti la proposta Chiaves.

Ne saranno perciò in qualche modo migliorate le condizioni nostre?

Avrà ciò giovato al paese in generale, al credito, alla finanza in particolare?

Pur troppo io non vedo come si potrebbe nutrire da alcuno questa lusinga.

No, questa proposta non avrà giovato al paese in generale, perchè coloro i quali con me pensano che malgrado la correzione che vorrebbe introdurre l'onorevole Chiaves, la legge attuale sarebbe pur sempre intrinsecamente cattiva ed esiziale, non potranno per virtù di quell'emendamento indursi ad accettarla.

Neppure gioverà al credito, alle finanze, ma anzi recherà loro danno perchè questo emendamento, se venisse accettato dalla Camera, darebbe luogo di credere ai portatori di cartelle che i loro diritti abbiano una realtà, una efficacia maggiore di quella che noi possiamo e vogliamo accordar loro.

I possessori delle cartelle Hambro faranno subito questo ragionamento: Se la Camera cerca di premunire l'erario contro il pericolo del pagamento di questa indennità introducendo, malgrado l'opposizione del Ministero, questo emendamento nella legge, ciò prova che la Camera è persuasa che veramente una indennità è dovuta.

Tale fuor d'ogni dubbio sarebbe il ragionamento degli Hambristi.

Essi troverebbero così nella proposta Chiaves uno stimolo ad essere più esigenti verso il Governo, ed avrebbero un argomento molto specioso da far valere innanzi ai tribunali a danno della pubblica finanza.

Il quale inconveniente mi pare che sia di tale gravità da superare di gran lunga tutti i vantaggi che si sperano dall'accettazione di quell'emendamento.

Credo per conseguenza che l'onorevole Chiaves abbia fatto il debito suo di buon deputato proponendolo, ma giacchè il Ministero lo respinge, l'onorevole Chiaves credo continuerebbe a ben interpretare il suo mandato di deputato, che consiste nel tutelare sopra ogni cosa gli interessi generali del paese, ritirando ora la sua proposta. *(Segni d'assenso)*

SELLA, ministro delle finanze. Domando la parola.

Io desidero anzitutto di osservare all'onorevole Pisanelli che gli è sfuggita forse una parola nella sua bellissima orazione in favore della tesi sostenuta dal Ministero, la quale forse non aveva tutta la portata che potrebbe taluno attribuirle, ed è che il modo con cui fu fatto il prestito nel 1851 fosse stato umiliante.

Mi è sembrato di udire una espressione di questo...

PISANELLI. Sarebbe stato....

SELLA, ministro delle finanze. Allora è inutile, se l'onorevole Pisanelli non ha voluto attribuire nessun giudizio di questo genere su quel prestito...

PRESIDENTE. Ha detto veramente: sarebbe stato umiliante.

SELLA, ministro delle finanze. Non occorre altro.

L'onorevole Chiaves insiste nel suo emendamento essenzialmente perchè è convinto che la società lo accetterebbe; dal complesso del suo discorso risulta che egli insiste per questa ragione, altrimenti mi è sembrato che egli non volesse insistere.

Ora, io non so se l'eloquenza dell'onorevole Chiaves varrebbe a persuadere i rappresentanti della società ad accettare questo emendamento; quanto a me, non

ci riuscirebbe, per la semplice ragione che io non ci sono riuscito.

Il Governo pertanto non può accettare l'emendamento dell'onorevole deputato Chiaves senza venire a perturbare il contratto; perciò anch'io vorrei unirmi alla preghiera già fatta da altri all'onorevole Chiaves perchè lo volesse ritirare; giacchè egli è evidente che, quand'anche fosse nella società quella convinzione comune al Governo ed a moltissimi giureconsulti, i quali furono sentiti, non avendo udito di parere contrario, me lo perdonino, che i soli onorevoli Sineo e Mosca...

Voci. Vi sono anche Romano, Depretis ed altri in questa Camera. *(Mormorio ed interruzioni)*

SELLA, ministro per le finanze. Perdonino, è necessario che ci spieghiamo chiaro su questa questione. *(Interruzioni)*

Prego gl'interruttori di non interrompermi, perchè ho l'abitudine di non lasciarmi commuovere dalle interruzioni... o almeno abbiano la cortesia di lasciarmi continuare.

Dunque io diceva che, quand'anche la società avesse comune col Governo e coi molti giureconsulti che sono stati sentiti, la stessa opinione su questo argomento, tuttavia si intende molto bene che essa rifugge dall'accettare una disposizione come quella che propone l'onorevole Chiaves, per la semplice ragione che la votazione della Camera potrebbe certamente, davanti ad abili giureconsulti, essere fatta valere come un argomento morale molto importante, per venire a concludere che la Camera ha, in certo qual modo, riconosciuto che molto verosimilmente si deve dare una indennità.

Ora, signori, stando la questione in questi termini, ed i giureconsulti consultati prima che fosse fatto il contratto, avendo opinato che non v'è luogo a dare indennità, intenderete benissimo come il Governo vi preghi a non voler dare un voto il quale possa pregiudicare la questione.

Nè voglia l'onorevole Chiaves credere che, quando vi fosse luogo ad un rimborso, questo dovesse essere cosa di poco momento, imperocchè bisognerebbe notare che vi sono, se non vado errato, 74 milioni di valore nominale che si tratterebbe di pagare al cinque per cento. Si tratterebbe dunque, in caso di rimborso, d'un sacrificio considerevole. Ad ogni modo, prescindendo da questo caso, che agli occhi di tutti quelli che furono sentiti non è possibile, è cosa evidente, almeno per quello che ho udito, che la società non sia disposta ad accettare questa clausola.

Quindi è che non posso a meno di pregare l'onorevole Chiaves a voler considerare se non convenga che egli ritiri il suo emendamento; e, quando egli vi persista, debbo pregare la Camera a non volerlo accettare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il deputato Chiaves.

CHIAVES. Insisto nel mio emendamento.

Mi duole di dover dare questa negativa alle istanze dell'onorevole mio amico il ministro per le finanze; ma sebbene io sia persuaso meglio di lui che nè la mia eloquenza, che è troppo poca, nè quella di qualsiasi eloquentissimo oratore, potrebbe, prima che il temperamento venga accolto, persuadere la società a modificare in proposito le sue deliberazioni, credo che più dell'eloquenza valga il fatto, credo che quando la società si troverà innanzi ad un nuovo stato di cose, le sue disposizioni si modificheranno.

Per me sta dunque che questo fatto si dee compiere, e non posso ritirare il mio emendamento.

Ora poi avendo già detto all'onorevole Conforti che non potrei ritirarlo, molto meno lo avrei ritirato ora per la ragione messa in campo dall'onorevole Boggio, il quale, non so a quale proposito, credeva opportuno di ricordarmi il modo con cui un deputato debbe interpretare il suo mandato parlamentare in un interesse generale; egli sa bene che il mio mandato lo esercito sempre in un interesse generale.

BOGGIO. Domando la parola per un fatto personale.

Io dichiaro che non v'è alcuna delle mie parole che autorizzi l'onorevole Chiaves ad attribuirmi l'intenzione di fare un'allusione od una insinuazione che disdirebbe i vincoli di stima e di amicizia che a lui mi legano.

Dissi e ripeto che ufficio e dovere del deputato è di tutelare gl'interessi generali del paese: dimostrai come a questi generali interessi potesse tornare nociva la proposta Chiaves dopochè il Ministero la respingeva, e in questo non è certo alcuna insinuazione contro il carattere o gl'intendimenti dell'onorevole Chiaves che i suoi antecedenti giustificerebbero abbastanza contro ogni simile accusa.

CHIAVES. Accetto.

PRESIDENTE. Interrogo se l'aggiunta Chiaves è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(Non è approvata.)

Ora dunque si tratta di votare l'articolo 2°: ne darò lettura come risulta dopo gli emendamenti che si sono accettati.

Prego gli onorevoli proponenti di stare particolarmente attenti, per modo che se trovassero qualche irregolarità nella collocazione da me fatta dei loro emendamenti possano avvertirlo; poichè in tanta complicazione di cose, ed in tanta pressa di tempo ho ben potuto commettere qualche errore, qualche dimenticanza.

Leggo pertanto l'intero articolo così emendato, come risultò per le singole deliberazioni di mano in mano seguite.

« Art. 2. Sono pure approvate le seguenti convenzioni:

« a) Quella conchiusa 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 navi-

gazione sui laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel capitolato annesso alla convenzione (Allegato C): ferme le modificazioni risguardanti tanto la convenzione quanto il capitolato, che sono state convenute coll'atto suppletivo 2 febbraio 1865 (Allegato C²) e colle successive variazioni e aggiunte assentite con atto del 17 febbraio 1865 dai rappresentanti della società (Allegato C³); ed alla condizione che tutti indistintamente i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi predetti, che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna, da farsi a termini dell'articolo 23 del capitolato, spetteranno allo Stato.

« All'articolo 6 del capitolato annesso alla convenzione in data 30 giugno 1864 colle società delle ferrovie lombarde e Italia centrale, dopo le parole *Iorea-Aosta* sono aggiunte le seguenti: *Mortara-Vercelli*.

« Il corrispettivo per l'esercizio della linea *Mortara-Vercelli* sarà determinato dalle norme dell'articolo 37.

« Nel capoverso dell'articolo 58 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, alle parole *nella stazione di Torino* sono sostituite le seguenti: *nelle stazioni delle ferrovie cedute*;

« b) Quella conchiusa 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).

« La scadenza della presente convenzione è fissata alla data medesima di quella accordata alla ferrovia *Mortara-Asti-Casale*, cioè toccherà il suo termine di 99 anni contemporaneamente a quello della ferrovia *Cavallermaggiore ed Alessandria*;

« c) Quella pur conchiusa 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 conchiusa il giorno 21 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). »

Metto ai voti questo articolo 2.

(È approvato.)

COMUNICAZIONE DEL GOVERNO RELATIVA AL DISEGNO DI LEGGE PER SOPPRESSIONE DELLE CORPORAZIONI RELIGIOSE.

PRESIDENTE. Il ministro guardasigilli ha la parola.

VACCA, ministro guardasigilli. Dopo la dichiarazione dell'onorevole mio collega dell'interno fatta nella tornata del 7 di questo mese che interessava la Camera a non volersi separare prima di provvedere alla soppressione delle corporazioni religiose, lasciando intatta ed impregiudicata l'altra quistione toccante l'ordinamento dell'asse ecclesiastico, e dopo il voto benevolo

della Camera che assentiva a questo metodo abbreviativo di discussione, io mi sono fatto un dovere di formulare un emendamento al disegno di legge ministeriale; nel presentarlo alla Camera prego a volerlo inviare alla stessa Commissione.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione di quest'emendamento; sarà trasmesso a quella Commissione.

BOGGIO. Mi pare che sarebbe meglio fissare fin d'ora quando debba cominciare la discussione dei provvedimenti finanziari.

CRISPI. Non c'è la relazione.

Voci. Finiamo prima questa legge.

PRESIDENTE. Appunto. Terminiamo prima questo disegno di legge, poi ne parleremo. (*Si! si!*)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE
DEL PROGETTO DI LEGGE PEL RIORDINAMENTO
DELLE FERROVIE.**

PRESIDENTE. « Art. 3. Le strade ferrate da Genova a Torino e da Alessandria al lago Maggiore, contemplate nella prima convenzione di cui parla il precedente articolo, continueranno ad essere ipotecate in garanzia della rendita alienata in forza della legge del 26 giugno 1851 e del relativo regio decreto 22 luglio successivo.

« Quest'ipoteca costituita per legge non abbisogna, ond'essere conservata, di alcuna formalità. »

C'è ancora un'aggiunta dell'onorevole Sineo all'articolo 3, del tenore seguente:

« I portatori della rendita prementovata avranno diritto ad avere azioni delle strade ferrate lombarde e dell'Italia centrale al prezzo corrente, valutandosi le loro azioni al prezzo contemplato nell'articolo 14 dell'atto costitutivo di quella rendita. »

Persiste ancora in quest'aggiunta?

SINEO. Questo emendamento non è che una transazione ch'io intendeva di proporre concedendo ai portatori dell'Hambro ciò che havvi di certo nel loro diritto per indurli a rinunciare a ciò che è incerto e contrastabile. Ma mi pare che le votazioni precedenti della Camera dimostrano abbastanza ch'essa non è disposta neppure ad accettare questa transazione. Quindi ritiro la mia proposta. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3.

(È approvato.)

Si passa all'articolo 9 che era stato sospeso perchè si riferiva all'articolo 2.

« 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 nell'articolo primo e nell'alea a) del secondo 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. »

(È approvato.)

Prima di passare all'articolo 12 non debbo dimenticare una serie di emendamenti aggiuntivi, proposti dal deputato Capone, i quali vorrebbero essere collocati tra l'articolo 11 e il 12.

Ne do lettura:

« Art.... Le linee, e le sezioni di linee di ferrovia, dovranno costruirsi ed aprirsi allo esercizio improrogabilmente nei termini fissati dalle convenzioni approvate colla presente legge, scorsi i quali s'incorreranno le multe e le altre penalità stabilite nei contratti.

« Le società concessionarie sono obbligate a presentare i loro studi completi nel più breve tempo possibile, il quale sarà sempre compreso nei termini stipulati dalle singole convenzioni per la costruzione ed esercizio delle linee e delle sezioni di linee rispettive. »

« Art.... Il ministro per i lavori pubblici, improrogabilmente fra due mesi dal dì della presentazione dei concessionari fattagli, darà il suo decreto di approvazione o di disapprovazione di detti studi. »

« Art.... Il tempo che occorrerà ai concessionari per rifare o correggere gli studi rifiutati dal Governo, non potrà mai far prorogare i termini stipulati per la costruzione ed esercizio delle linee, e sezioni di linee concesse, nè potrà esentare in tutto od in parte dal pagamento delle multe e da ogni altra penalità incorsa.

« Passati due mesi dal giorno della presentazione degli studi, senza che il Ministero siasi pronunziato su di essi, restano i concessionari autorizzati, di diritto, ad eseguire, sotto la loro responsabilità, i lavori, conformemente agli studi già presentati. Salvo però sempre la sorveglianza da parte del Governo. »

« Art.... Il ministro per i lavori pubblici, immediatamente dopo la presentazione degli studi, fattagli dai concessionari, pubblicherà nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* il giorno nel quale tale presentazione venne eseguita; pubblicherà del pari il giorno nel quale impartì o rifiutò la sua approvazione. »

CAPONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CAPONE. La questione, che io cercava di risolvere colle proposte aggiunte, è questione di principio e di un ordine amministrativo superiore. La stanchezza nella quale evidentemente trovai la Camera dopo diciannove giorni spesi in questa grave discussione mi fa tenere inopportuno affatto d'invitarla ad entrare in un tema assai serio, ed a tutto rigore spettante propriamente alla legge sulle opere pubbliche.

Tuttavia la gravità dell'argomento (come lo ha già accennato la stessa Commissione) è tale da obbligarmi a pregare l'onorevole ministro per i lavori pubblici che lo studi e ne cerchi la esplicazione mediante apposita riforma della legge concernente le opere pubbliche appunto. Da questo cenno è chiaro che gli articoli da me proposti non concernono nessun interesse particolare, non si riferiscono ad alcun campanile, ma riguardano bensì il bene generale del paese ed insieme il decoro del Parlamento, ambedue i quali esigono che, una volta promulgate, le leggi siano eseguite quali sono de-

TORNATA DEL 12 APRILE

cretate. Breve, volevo cogli articoli da me compilati (e lo vorrò quando che siasi) evitare, ad ogni costo, la ripetizione del deplorabile caso toccatoci per la linea di Conza.

Queste considerazioni mi obbligherebbero a tener ferme le mie proposte ed a svolgerne le ragioni che le sostengono. Ma la stanchezza (lo ripeto) della Camera, il molto e difficile lavoro che ancora le resta da compiersi prima di separarsi, ed i giorni nei quali siamo costretti ad occuparci di cose tanto importanti, ed anche con tanta giusta impazienza aspettate dal paese, mi consigliano a dare il passo a queste ed a rimandare (ove il Governo, per quanto è in sé, non provvegga) a tempo più opportuno il raggiungere lo scopo al quale mirano le mie proposte. Perciò ora ritiro gli articoli che volevo raccomandare alla benevolenza della Camera.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 12:

« Art. 12. Con decreto reale sarà ordinata l'iscrizione nel bilancio passivo del 1864 della maggior somma dovuta alla Società italiana delle strade ferrate Meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata sulle basi stabilite all'articolo 9 della convenzione autorizzata coll'articolo 4 di questa legge.

« Mediante appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato verrà a suo tempo provvisto per il pagamento dei concorsi convenuti per il ponte sulla Sesia sulla linea Castagnole-Casale e Mortara, ed eventualmente per quello sul Ticino fra Arona e Sesto Calende, nonchè per il versamento a farsi alla società concessionaria delle linee dello Stato dei fondi di ritenuta incassati dal Governo sugli stipendi degli impiegati ed agenti che passano al servizio di detta Società, giusta quanto fu stabilito all'articolo 31 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno conclusa colla società delle strade Lombarde e Italo-Centrale.

« Così pure con decreto reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio attivo dello Stato pel 1864 della somma di lire 10,378,665 53, da pagarsi dalla società delle strade ferrate Meridionali in conformità dell'articolo 11 della suddetta convenzione.

« Saranno anche nella parte attiva del bilancio dello Stato aperti appositi capitoli per l'iscrizione delle rate a corrispondersi dalla società concessionaria delle linee dello Stato, nonchè per le quote di concorso che, secondo è stabilito, la medesima e la società delle strade ferrate Romane sono tenute a prestare. »

Non leggo il rimanente dell'articolo, perchè il Governo e la Commissione concordati l'hanno ritirato.

Chi approva quest'articolo, sorga.

(È approvato.)

Ora vi sarebbero alcuni articoli addizionali.

Il primo degli articoli proposti è sottoscritto dall'onorevole Cadolini e da parecchi altri.

Ne dò lettura:

« Il Ministero farà compilare e presenterà entro otto mesi alla Camera un progetto di massima per una ferrovia da Eboli a Reggio di Calabria pel litorale tirreno. »

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Non posso ac-

ettare questa proposta, sebbene il Governo non si rifiuti di prendere in esame la questione di una ferrovia da Eboli a Reggio di Calabria. Quest'argomento formerà parte integrante degli studi che ho promesso al Parlamento per preparare la legge sulla classificazione delle linee ferroviarie.

CADOLINI. Se mi permettete, dirò brevi parole per svolgere la mia proposta.

Quando parlai la prima volta, durante questa discussione, mi estesi alquanto nel dimostrare la necessità di una ferrovia da Napoli a Reggio lungo il litorale tirreno; dimostrai in quell'occasione quale importante servizio possa rendere questa ferrovia, sia per la Calabria, sia per le comunicazioni della Sicilia con Napoli e colla capitale del regno.

Le ragioni allora esposte, e che ora non ripeterò, valgono a provare quanto sia opportuno che si abbia fin da questo momento a dare incarico al Ministero di far compilare e di presentare poscia alla Camera gli studi di questa linea. La mia proposta è limitata dal medesimo desiderio che si facciano studi i quali valgano a porci in grado di meglio apprezzare il concetto di questa ferrovia.

Non so perchè il Ministero voglia rifiutarsi ad assumere un così tenue compito; non so poi come intenda di comprendere questa ferrovia nel disegno di legge che vuol presentare intorno alle ferrovie complementari, quando non l'abbia prima fatto studiare. Egli dice che della costruzione d'una nuova ferrovia calabrese si parlerà allorquando dovremo discutere quella legge, in conseguenza non accetta l'incarico di farne gli studi; ma anche un idiota il capirebbe: per potere risolvere in quella occasione il problema della costruzione di questa ferrovia, importerà soprattutto che la linea sia stata studiata.

Veramente io credo che l'onorevole ministro quando risponde che non vuole accettare l'incarico di fare questi studi, o non avea punto compreso di che si trattasse, o non avea pensato che la sua risposta implicava una enorme contraddizione collo scopo stesso che egli si propone col presentare quello schema di legge.

Io pertanto insisto nella mia proposta, che consiste nel dare incarico al Ministero di fare gli studi di una ferrovia da Eboli a Reggio di Calabria.

PRESIDENTE. Interrogo se la proposta dell'onorevole Cadolini è appoggiata.

(È appoggiata).

Essendo appoggiata, la metto ai voti.

Chi l'approva, sorga.

(Non è approvata).

Viene in seguito un'altra proposta dell'onorevole De Boni:

« Il Governo del Re, accordatosi con le società ferroviarie, stabilirà per decreto reale l'indennizzo che si dovrà dare agli impiegati della ferrovia che diventeranno invalidi, compiendo all'ufficio loro, e per cause dal medesimo dipendenti, ed alle vedove, ed agli orfani loro. »

Il Ministero accetta l'articolo proposto dall'onorevole De Boni?

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Non lo accetto.

DE BONI. Io dirò, a sostegno della mia proposta, poche parole. Le ragioni dell'articolo da me proposto mi sembrano evidenti. Il Governo, cedendo queste ferrovie ad una società, le abbandona pure la sorte de' suoi impiegati.

Io voglio ben credere che ci provvederà la società stessa; tuttavia ciò non toglie che il Governo non abbia a pensarci nell'atto della cessione.

Mi limito a dare queste semplici ragioni le quali mi sembrano richieste dalla natura del contratto.

Io amerei meglio... (*Rumori d'impazienza*)

Abbiamo sentito tanti oratori, alcuni dei quali parlano nero nero, e finiranno per votar bianco.

CRISPI. Bravo!

DE BONI. Io che non ho detto nulla fin ora e che voterò nero, credo di aver pure il diritto di dire alcuna cosa.

Se il Parlamento non vuol provvedere alla sorte degli impiegati, io non ci ho nulla a ridire; ma io avrò fatto l'obbligo mio, cercando di far sì che venga assicurata la loro sorte. Se molto noi dobbiamo chiedere da loro, dobbiamo anche adoprarcene affinché il Governo non li abbandoni.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Io non posso accettare l'emendamento dell'onorevole De Boni, non già perchè rifiuti il suo concetto in se stesso, o perchè mi stia poco a cuore la sorte degli impiegati, ma perchè già viene particolarmente provveduto nel presente progetto di legge per gl'impiegati dello Stato che debbono passare al servizio della compagnia.

In secondo luogo bisogna anche ricordare una circostanza di fatto.

La grande compagnia lombarda ha istituita una cassa di soccorso e di pensioni per gli impiegati, colla quale viene assicurato l'avvenire di questi concorrendo di concerto a formarne i fondi in parte la società concessionaria stessa ed in parte gl'impiegati con una tenue ritenuta sul loro stipendio. Con questa istituzione floridissima si ottiene un risultato che rende la sorte degli impiegati di quella società forse migliore di quella che sia la sorte degli impiegati del Governo; imperciocchè, sebbene gli impiegati dello Stato dopo una lunga carriera possano ottenere una pensione più cospicua di quella che avrebbero gli impiegati di queste ferrovie lombarde, è vero d'altra parte che questi ultimi, se loro sopravvenga una disgrazia che li renda inabili al servizio, possono subito fruire di alcuni vantaggi che non avrebbero gli impiegati dello Stato.

D'altronde anche presso le ferrovie dello Stato esiste già una cassa di soccorso che funziona bene.

Per conseguenza io credo che, senza che intervenga direttamente lo Stato, il risultato che vorrebbe l'onorevole De Boni si ottiene egualmente e si otterrà sempre più per iniziativa della società stessa e col concorso degli interessati.

DE BONI. Intese queste spiegazioni, che naturalmente assicuravano la sorte di questi impiegati, per non prolungare di più la discussione, ritiro la mia proposta per impedire che vi si voti contro.

PRESIDENTE. Ora viene la proposta dell'onorevole Soldi...

Voci. È partito. (Movimenti)

PRESIDENTE. La dobbiamo presumere ritirata. Si passerà ora agli ordini del giorno.

Il primo è del deputato Sineo, ed è così concepito:

« La Camera invita il Ministero a fare eseguire in breve termine gli studi di massima per una ferrovia da Cuneo a San Remo, e per altra da Saluzzo al confine francese, risalendo per la valle del Po. »

Il Ministero accetta quest'ordine del giorno?

JACINI, ministro pei lavori pubblici. Vi sono tre ordini del giorno di questo genere. Risponderò una sola volta per tutti.

PRESIDENTE. Viene in seguito l'ordine del giorno del deputato Romeo, così concepito:

« La Camera, considerando che la gran linea ferrata lungo le coste del mar Tirreno, dal confine francese a Salerno, è tutta decretata per legge, e parte è in esercizio, il resto in costruzione; che in un tempo più o meno lungo è destinata a percorrere anche le rive tirrene più meridionali della penisola fino a Reggio di Calabria, invita il ministro dei lavori pubblici a fare eseguire fra un anno, da ingegneri del genio civile, gli studi di massima sulla suddetta linea da Salerno a Reggio di Calabria. »

Poi un altro, ed è ultimo, del deputato Botta:

« La Camera invita il Governo a far procedere agli studi per il prolungamento della linea ferroviaria da Fiume Torto a Cefalù, e a provocare fra i comuni interessati una concorrenza alla spesa bisognevole alla costruzione, e passa all'ordine del giorno. »

Prego il Ministero di dire il suo avviso su questi ordini del giorno.

JACINI, ministro pei lavori pubblici. In generale non mi rifiuto di fare degli studi, ma quello che non posso accettare si è di compierli in un tempo prefisso. Colle molteplici occupazioni che ha il Ministero dei lavori pubblici, è impossibile che possa contemporaneamente attendere a tante incombenze.

Io prego la Camera a riflettere che, solamente il mandare ad effetto le disposizioni della legge sulle opere pubbliche, della legge sulle strade ferrate e del trasporto della capitale, esige un immenso lavoro da parte di tutto il personale disponibile del Ministero.

Io pertanto dichiaro che non mi rifiuto di fare questi studi, quando non mi sia posto un limite di tempo.

PRESIDENTE. I proponenti accettano queste dichiarazioni?

SINEO. Per eliminare la questione di tempo, se l'onorevole ministro vuole che si tolga dal mio ordine del giorno le parole « breve termine, » io non vi ho difficoltà.

Del resto mi asterrò anche dallo sviluppare il mio

TORNATA DEL 12 APRILE

ordine del giorno, ricordando alla Camera che lo sviluppo si trova negli atti del Parlamento subalpino. Si aggiunga che la linea di Cuneo a San Remo, risalendo la Vermegnana e scendendo per Val di Roia, è divenuta eminentemente strategica per la difesa dello Stato. Esiste già per questa linea un tracciato cui occorreranno poche modificazioni. Fu eseguito, come dissi l'altro giorno, da un abile ingegnere, il signor Cerotti, generale del genio.

Circa la linea da Saluzzo a Gap, destinata a creare un ricco scambio di prodotti tra la provincia di Cuneo ed i dipartimenti francesi delle alte e delle basse Alpi e delle bocche del Rodano, a mettere in comunicazione i nostri porti dell'Adriatico col golfo di Lione, e ad aprirci una linea diretta dall'Italia alla Spagna, essa diventerà presto popolare nella Francia meridionale, ove è appoggiata da uomini ragguardevoli.

Debbe premere al Governo d'Italia di profittare di queste buone disposizioni.

PRESIDENTE. Persiste che sia messo ai voti il suo emendamento?

SINEO. Per far più presto mi limito a prender atto delle dichiarazioni del signor ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Botta persiste nel suo ordine del giorno?

BOTTA. Prendo atto delle dichiarazioni del signor ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Romeo prende anch'egli atto di queste dichiarazioni?

ROMEO. Io persisto nel mio emendamento. La prego di metterlo ai voti.

PRESIDENTE. Domando se l'ordine del giorno del deputato Romeo è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo metto a partito.

(È respinto.)

Interrogo se è appoggiato quello dell'onorevole Botta. *Una voce.* Qual'è?

PRESIDENTE. Quello che sta a pagina 8 del fascicolo 19.

Esso è così concepito:

« La Camera invita il Governo a far procedere agli studi per il prolungamento della linea ferroviaria da Fiume Torto a Cefalù, e provocare fra i comuni interessati una concorrenza alla spesa bisognevole alla costruzione, e passa all'ordine del giorno. »

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, lo metto a partito.

(Non è approvato.)

L'onorevole deputato Boggio testè domandava che cosa faremo domani.

A questo riguardo debbo sottoporre alcune considerazioni alla Camera.

Sono giunte a me alcune voci che, taluni deputati, ed anche in un certo numero, intendessero di partire.

Io non lo credo, imperocchè ho troppa fiducia nel patriottismo degli onorevoli deputati, per essere ben persuaso che ciò non è, che ciò non può essere.

Per quanto nel complessivo e generale interesse, onde s'informa il presente progetto di legge, vi potessero essere più particolarmente toccati degli interessi locali, io sono persuaso, anzi convinto che nessun'altra considerazione tenne qui gli onorevoli deputati se non la considerazione del bene generale di tutto lo Stato.

Consequentemente io tengo per fermo che non un sol deputato vorrà allontanarsi finchè siano votati i provvedimenti di eguale, ed anzi di maggior importanza, i quali sono preparati alla discussione.

Ora questi sarebbero il prestito ed i provvedimenti finanziari.

Si possono dunque domani stesso discutere.

Per conseguenza io parto dal principio che gli onorevoli deputati, sul cui patriottismo io fo il massimo assegnamento, staranno qui finchè siano queste gravissime leggi deliberate.

Sarebbe pertanto mio intendimento che domani mattina alle otto la Camera si radunasse, come di consueto.

In principio della seduta si discuterebbe una qualche legge di minore importanza e poi si metterebbe in discussione il progetto di legge del prestito dei 425 milioni.

La Camera sa altresì come sia in corso di stampa, e credo sarà distribuita fra mezz'ora, la relazione sui provvedimenti finanziari.

Ved'ella adunque che i lavori sono in pronto, e di quanta gravità, di quanta importanza ognuno il comprende.

Non dubito io pertanto che ciascuno si troverà al suo posto; che ciascuno si recherà a dovere di consacrare ad essi cotesti giorni, che restano. Le splendide prove di patriottismo e di abnegazione date sinora da voi mi sono arra sicura, che non avrò confidato invano.

Ritengo quelle voci pertanto fallaci, impossibili! (*Benissimo!*)

BOGGIO. Vorrei proporre una sola variante, che, cioè la discussione del progetto di legge indicata dall'onorevole presidente avesse principio nella seduta pomeridiana; siccome ora si sta distribuendo la relazione sui provvedimenti finanziari avremo tempo stasera e domattina ad esaminarli.

PRESIDENTE. La relazione sul prestito è già distribuita.

BOGGIO. Siccome il prestito è connesso coi provvedimenti finanziari, secondo anche le dichiarazioni fatte dal ministro delle finanze, io domanderei che si concedesse domani mattina un po' di tempo per esaminare la relazione che ancor resta a distribuirsi.

PRESIDENTE. Perdoni! Il tempo è breve, e questa discussione sul prestito si protrarrà; quindi se noi possiamo guadagnare qualche ora nella discussione generale, sarà un gran bene.

Egli è del resto troppo evidente che non occorre per la discussione generale sul prestito di aver sott'occhio la relazione sui provvedimenti finanziari.

Questo è il motivo per cui insisto onde la Camera domani, dopo alcune leggi di poca importanza, e la cui discussione non può durare oltre alle nove, voglia intraprendere la discussione sul prestito.

SELLA, *ministro per le finanze*. La relazione sopra i provvedimenti finanziari è stampata e sta distribuendosi.

Ora la discussione generale relativa ai provvedimenti finanziari, relativa al progetto di legge che concerne il prestito, mi immagino che debba essere una discussione generale la quale tocchi anche alquanto la questione finanziaria, per modo che poco importerebbe che se ne facesse una sola. Epperò mi permetterei di suggerire che per la maggior brevità vi fosse una sola discussione generale, la quale andasse innanzi all'uno ed all'altro di questi due progetti di legge, tanto più che essi furono presentati come un disegno di legge solo; ed allora mi permetterei di chiedere che si volesse, quando fosse chiusa la discussione generale, e si venisse alla discussione particolare, cominciare ad esaminare il progetto di legge riguardante i provvedimenti finanziari.

BOGGIO. Bene! bene! È alle otto od all'una?

SELLA, *ministro per le finanze*. In questo caso insisto perchè non si perda neppure un istante di tempo. Alle 8, se qualche legge di minore importanza si vorrà discutere, lo si faccia pure; ma appena finita la discussione di qualche legge di minor conto che si credesse indispensabile, si entri in materia, imperocchè mi pare che, non ostante la miglior volontà, il tempo stringe grandemente.

BOGGIO. E l'incameramento?

SELLA, *ministro per le finanze*. Verrà. (*Conversazioni*).

Non vorrei che le ultime mie parole relative alla strettezza del tempo s'interpretassero da qualcheduno nel senso che il Ministero abbia abbandonato l'idea di discutere e votare la proposta di legge relativa alla soppressione delle corporazioni religiose. Il Ministero non ha dimenticato il voto della Camera pel quale si stabilì di discutere il mattino ciò che concerne la soppressione delle corporazioni religiose, e nelle ore pomeridiane ciò che riflette i provvedimenti finanziari. Se non che l'emendamento testè presentato dall'onorevole mio collega non è ancora distribuito. Crediamo che lo sarà domattina di buon'ora; ma non possiamo chiedere alla Camera che cominci domattina alle 8 la discussione sopra un emendamento il quale forse non avrebbe ancora neppure potuto essere distribuito ai deputati.

Questa è la sola ragione per cui non chiesi che domattina si ponesse in discussione la soppressione delle corporazioni religiose; ma, secondo la deliberazione già presa dalla Camera, è ben inteso che nel giorno seguente si comincerà nel mattino la discussione relativa alla soppressione delle corporazioni religiose.

CADOLINI. Si vorrebbe almeno sapere se la prima seduta dopo la giornata di domani sarà dedicata a discutere la legge intorno alla soppressione delle corporazioni religiose.

PRESIDENTE. Ma è naturale! Io dissi che la Camera sarebbe riunita per deliberare sopra i lavori in pronto; la ragione di fatto sta sopra tutto; questo è quello che dissi. Trovo in pronto la legge sul prestito ed i provvedimenti finanziari: io invito la Camera a riunirsi per discutere, per deliberare sovr'essi.

Per non essere ancora in pronto il voto della Commissione sulla soppressione delle corporazioni religiose, o, dirò meglio, la nuova sua relazione sugli emendamenti testè presentati dall'onorevole ministro guardasigilli, non è perciò che non s'abbia a far nulla. Il presidente certo non potrebbe dire cosa che contraddica alle deliberazioni della Camera; la Camera deliberò che nelle ore del mattino si discutesse il disegno di legge sull'asse ecclesiastico e sulle corporazioni religiose, nelle pomeridiane le leggi di finanza. Sta bene, e si farà. Ma se quel lavoro non è ancora in pronto, non si avranno perciò a discutere le leggi di finanza? Nulla v'ha da essere di pregiudicato, e nulla vi sarà di pregiudicato; ma intanto che quello s'attende, questo che è preparato alla discussione si discuta, si faccia. Questo è ciò che io dissi, questo è ciò che io prego.

L'onorevole Cadolini fa qualche proposta?

CADOLINI. No.

Molte voci. Al posto. Non si vota ancora.

LANZA, *ministro per l'interno*. Secondo l'intendimento del Ministero, non si richiederebbe una relazione particolare sull'emendamento relativo alla soppressione delle corporazioni religiose presentato testè dall'onorevole nostro collega il ministro di grazia e giustizia, ma si è solo comunicato alla Commissione perchè possa esaminarlo ed avere una opinione formata quando verrà in discussione. Per il che la dilazione posta alla discussione del disegno di legge sull'abolizione delle corporazioni religiose è unicamente determinata dalla considerazione che sinora non è stato distribuito ai deputati l'emendamento suddetto; ma appena ne sia seguita la distribuzione e sia trascorso un lasso di tempo sufficiente perchè i deputati possano esaminarlo, io credo che in allora dovrà immediatamente aver luogo la discussione sopra questo schema di legge.

Io stimai bene di dare queste spiegazioni perchè non sorgesse il dubbio che si dovesse ancora attendere una elaborata relazione scritta e stampata dalla Commissione, la qual cosa potrebbe forse differire talmente il tempo per la discussione da mandare a vuoto la deliberazione già presa dalla Camera.

DI SAN DONATO. Domando la parola.

Io non chiederò che l'emendamento stato presentato dall'onorevole guardasigilli sia mandato agli uffici, ma che sia convocata la Commissione per vedere se lo accetta.

CADOLINI. Domando la parola.

LANZA, *ministro per l'interno*. L'onorevole San Donato non era forse presente quando il ministro di grazia e giustizia ha presentato l'emendamento al disegno di legge sulla soppressione delle corporazioni religiose; egli ha aggiunto che, secondo le deliberazioni prece-

TORNATA DEL 12 APRILE

genti prese dalla Camera, questo emendamento fosse immediatamente comunicato alla Commissione: cosicchè questa parte del voto dell'onorevole San Donato è già fin d'ora esaudito.

DI SAN DONATO. In questo momento poi mi si dice che la Commissione non è a Torino. (*Rumori*)

PRESIDENTE. La maggior parte dei membri è a Torino, e stia persuaso che essi si riuniranno; anzi l'onorevole relatore Corsi arrivò ieri sera appunto per questo.

DI SAN DONATO. Domando almeno se questo emendamento sia stato comunicato alla Commissione.

Voci. Ma se fu presentato solo adesso!

PRESIDENTE. Il deputato Farini Domenico ha la parola per presentare una relazione.

RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA LEVA SUI NATI NEL 1845.

FARINI D., relatore. Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione sul disegno di legge presentato dal ministro della guerra per la leva sui nati nel 1845.

PETTITI, ministro per la guerra. Io insisto molto presso la Camera perchè voglia votare questo progetto di legge prima di sciogliersi; essa capirà come non si possa fare a meno della legge sulla leva (*Si! si!*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita, e la discussione di questo schema di legge sarà dichiarata d'urgenza.

L'onorevole Ricci Giovanni ha la parola per presentare una relazione.

RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER UNA CONVENZIONE POSTALE CON LA GRECIA.

RICCI G., relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per una convenzione postale colla Grecia.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

VOTAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PEL RIORDINAMENTO E L'AMPLIAZIONE DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO.

PRESIDENTE. Si passa ora allo squittinio segreto sul disegno di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

(*Segue lo squittinio.*)

Risultamento della votazione:

Presenti	247
Votanti	244
Maggioranza.	123
Voti favorevoli.	156
Voti contrari.	88
Si astennerò.	3

(Allievi, Restelli, Ferrari.)

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per cessione al municipio di Napoli di terreni e fabbricati posseduti dallo Stato.

Discussione dei progetti di legge:

2° Prosciugamento del lago di Agnano;

3° Autorizzazione al Governo del Re di contrarre un nuovo prestito;

4° Provvedimenti finanziari;

5° Soppressione delle corporazioni religiose e ordinamento dell'asse ecclesiastico;

6° Svolgimento della proposta di legge del deputato Crispi per modificazioni alla legge elettorale e per una indennità ai deputati.