

TORNATA DEL 30 APRILE 1867

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

SOMMARIO. *Atti diversi = Risultamento e rinnovamento di votazione per la nomina di commissari. = Convalidamento di un'elezione. = Interpellanza del deputato Salaris sopra la costruzione delle ferrovie in Sardegna, e risposte del ministro pei lavori pubblici — Istanze e critiche dei deputati Cadolini e Serra Luigi — Osservazioni del deputato Speciale circa le ferrovie meridionali — Repliche del ministro — Proteste del deputato Massari G., e repliche dei deputati Cadolini e Serra — Osservazioni e spiegazioni del deputato Semenza intorno a quella società e ad altre, e risposte del ministro e del deputato Cordova — Altre repliche — La discussione è rinviata.*

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

CALVINO, segretario, legge il processo verbale della precedente seduta, che viene approvato.

GRAVINA, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

11,453. Il sindaco del comune di Bagno a Ripoli trasmette una deliberazione di quel Consiglio colla quale si fa piena adesione alla petizione inoltrata dal municipio di Casellina e Torri per l'estensione a tutto il regno del sistema d'esazione delle imposte dirette vigente nelle provincie toscane.

11,454. Centoventitrè cittadini di Ginosa in Terra d'Otranto invocano l'abolizione della tassa del 4 per cento sull'entrata fondiaria.

11,455. Quattordici commercianti e lavoranti di stracci del comune di Empoli in Toscana domandano una diminuzione di dazio d'esportazione sui cenci.

ATTI DIVERSI.

SALVAGNOLI. Domando che la petizione di numero 11,455, colla quale da alcuni negozianti si richiede che sia rivisto il dazio di esportazione sopra gli stracci, sia dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. La votazione per la nomina di due commissari per la Cassa militare ha dato il seguente risultato:

Schede	N° 216
Maggioranza	» 109

Ebbero maggiori voti gli onorevoli:

Piroli	133
D'Ayala	132

Tornielli 64; Monti Francesco 49; Corte 27; Farini 8; Borromeo 6; Malenchini 5; Brignone 5; schede bianche 5.

Rimasero così eletti gli onorevoli Piroli e D'Ayala.

Il risultato della votazione per la nomina del commissario di vigilanza della biblioteca della Camera è stato il seguente:

Schede	N° 224
Maggioranza	» 113

Il deputato Messedaglia ebbe voti 106; Macchi 43; Valerio 32; Ranalli 22.

Non avendo ottenuto alcuno dei candidati il numero di voti richiesto, si procederà al ballottaggio tra gli onorevoli Messedaglia e Macchi

(Segue l'appello nominale.)

Si lascia aperta l'urna per i signori deputati i quali non abbiano ancora votato.

(L'onorevole Faro presta giuramento.)

VERIFICAZIONE DI UN'ELEZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Sandonnini a recarsi alla tribuna per riferire sopra un'elezione.

SANDONNINI, relatore. Ho l'onore di riferire alla Camera sopra l'elezione del collegio di Formia avvenuta nella persona del signor Gigante Raffaele.

Il collegio di Formia è composto di sei sezioni ed il numero degli elettori iscritti è di 1223.

Alla prima votazione non intervenne un sufficiente numero di elettori, epperò si dovette procedere alla votazione di ballottaggio. In questa Gigante Raffaele ebbe voti 490 e Bonuomo Giuseppe ne ebbe 476.

Le operazioni elettorali avvenute in questa vota-

zione non presentano gravi irregolarità, se si prescinda solamente da una sola, la quale risulta da una protesta fatta davanti la sezione centrale di Formia. Essa fu appoggiata al seguente fatto: il presidente della sezione secondaria di Ponza alla prima votazione aveva recato il processo verbale della elezione all'ufficio centrale di Formia, ma in causa del mare tempestoso non potè tornare a Ponza pel successivo ballottaggio che doveva aver luogo il giorno 17.

Le operazioni elettorali della sezione di Ponza avvennero dunque senza l'intervento del presidente, sebbene intervenissero gli altri membri dell'ufficio; se non che nella mattina del giorno 17 abbonacciatosi il mare, il presidente della sezione di Ponza potè far ritorno alla sua sezione, e arrivò precisamente nel punto che tutte le operazioni erano state compiute: egli allora ricevendo dalla mano dello scrutatore, che aveva fatto le funzioni di presidente, il processo verbale firmato da tutti i membri e regolarmente redatto, ripartì per la sezione centrale, per presentarvi il risultato dell'avvenuto scrutinio.

Nacque allora contestazione se la presentazione di questo verbale fosse regolare, imperocchè ella era stata fatta dal presidente che non era intervenuto e non aveva assistito in persona alla votazione.

L'ufficio centrale dichiarò che questo fatto non portava nessuna irregolarità, imperocchè stava di fatto che il latore del verbale era realmente il presidente della sezione; stava di fatto che il processo verbale era stato redatto con tutte le formalità, e che era stato consegnato nelle mani stesse del presidente da quello scrutatore che ne aveva tenuto le veci nel giorno della votazione: quindi si ritenne che questa circostanza non portasse alcuna irregolarità che potesse condurre all'annullamento dell'elezione. Senonchè, dopo trasmesso il verbale alla Camera furono anche spedite delle proteste, secondo le quali risulterebbe che varie altre irregolarità che non apparivano dai processi verbali erano avvenute in diverse sezioni: primieramente facevasi cenno di pressioni che avrebbero avuto luogo in alcune sezioni di questo collegio, in cui si pretendeva che la votazione non fosse stata affatto libera; in secondo luogo si accennarono alcuni altri fatti i quali, se fossero stati sussistenti, avrebbero fatto dubitare della validità di questa elezione.

Si diceva che gli elettori di Ponza non avevano avuto notizia del risultato della votazione avvenuta nel primo scrutinio se non il giorno 17, ed appunto quando le operazioni del secondo ufficio erano incominciate, per cui gli elettori, non avendo avuto notizia in tempo, se dovesse avere luogo una seconda votazione di ballottaggio, non avendo potuto conoscere il nome dei candidati tra i quali doveva avvenire il ballottaggio, non avevano neppure potute molti di essi intervenire alla seconda votazione, qualora l'avessero voluto. Dicevasi poi che questa notizia non aveva potuto trasmettersi

alla sezione di Ponza, perchè il mare aveva impedito ogni accesso all'isola di Ponza, stante la stagione cattiva, e perchè lo stesso telegrafo non aveva potuto agire se non che il giorno 17.

In secondo luogo facevasi osservare che nella sezione di Formia erano intervenuti alla votazione il prefetto, il vice-prefetto ed il capitano dei carabinieri, i quali avevano votato ed erano rimasti nella sala durante tutto il tempo della elezione, tenendosi sempre vicino al tavolo dove gli elettori scrivevano le schede, e mostrando con atti di disgusto di disapprovare quando taluno scriveva nella scheda il nome di un candidato piuttosto che dell'altro. Aggiungevasi ancora che il tavolo non era abbastanza distante da quello ove era collocato l'ufficio, come prescrive la legge. Oltre gli accennati appunti, si diceva ancora in quella protesta, che molti illetterati erano stati ammessi a votare nelle sezioni di Formia e di Ponza, e che tuttavia non si era fatto nessun cenno di questa circostanza nei relativi verbali, e però si era mancato al prescritto della legge elettorale, poichè l'articolo 81 vuole che gli illetterati non sieno ammessi a votare, senonchè quando sieno autorizzati dal presidente a fare scrivere le schede da persone di confidenza, e sotto condizione che di tutto quello sia fatta menzione nel processo verbale per opera del segretario.

L'ufficio II, a nome del quale ho l'onore di riferire, avendo prese in considerazione le eccezioni che erano portate da queste proteste, credette bene rivolgersi al Ministero dell'interno, per avere delle informazioni speciali, dalle quali risultasse se questi fatti erano o no sussistenti, e si riservò, solo dopo conosciuta la risposta richiesta, di deliberare in merito alle fatte eccezioni. Dalle informazioni che si sono ottenute, si è rilevato che sta in fatto che il telegramma, il quale annunciava alla sezione di Ponza che doveva avere luogo il ballottaggio tra i due candidati che avevano ottenuti maggiori voti nel primo scrutinio, non arrivò a Ponza se non che il giorno 17, appunto come dicevasi nella protesta, quando le operazioni del ballottaggio erano già cominciate. Ma in pari tempo risulta da queste informazioni che, precedentemente al giorno 17, e precisamente al giorno 15, il vapore postale potè toccare l'isola di Ponza, distribuire i giornali, e così con quel mezzo si potè ottenere la notizia sicura che nella prima votazione non aveva avuto luogo la definitiva elezione, e che si era proclamato il ballottaggio.

In pari tempo dalle liste elettorali, le quali furono richiamate dall'ufficio, si rileva che alla sezione di Fondi furono ammessi quarantasette elettori illetterati, sebbene nessuna menzione di questo fatto esistesse nel relativo processo verbale.

Quanto alla sezione di Ponza, risulta da un certificato dell'ufficio elettorale che nessun elettore illetterato fu ammesso a votare, e che quindi la votazione in

quell'a sezione fu regolarissima, imperocchè non si contravvenne in alcun modo alle precise disposizioni della legge, come si pretendeva nella protesta.

L'ufficio prese in esame la eccezione proposta, e basatosi sulle ottenute informazioni, quanto a pretese pressioni avvenute, considerava che esse non potevano avere nessun fondamento nei fatti allegati, imperocchè, se il vice-prefetto e il capitano dei carabinieri furono ammessi a votare, ciò sarà stato evidentemente perchè essi erano compresi nelle liste elettorali e avevano la qualità di elettori, e se in tale qualità essi sono rimasti nella sala delle elezioni fino al compimento delle operazioni, questo fatto non può portare nessuna influenza sulla validità della elezione.

Quanto poi alla situazione del tavolo che nella protesta dicesi fosse non abbastanza discosto da quello a cui stava l'ufficio di Presidenza, è da osservare che se, secondo il prescritto dalla legge, il tavolo a cui debbono accostarsi gli elettori per iscrivere il loro voto debb'essere discosto e separato dal tavolo della Presidenza, doveva ritenersi abbastanza adempiuta questa prescrizione, poichè il processo verbale attesta che il tavolo stesso era separato e diviso da quello a cui erano seduti i membri dell'ufficio.

Riguardo al telegramma il quale annunciava che doveva aver luogo il ballottaggio per non avere i candidati ottenuto nella prima votazione un numero sufficiente di voti, considerava l'ufficio vostro che, sebbene questo telegramma fosse giunto alquanto tardi, la notizia però del proclamato ballottaggio era pervenuta agli elettori in tempo debito sebbene con altro mezzo, e che in base di questa notizia portata dai giornali, erano stati gli elettori avvisati che doveva aver luogo il ballottaggio, come era stato reso noto il nome dei due candidati che avevano ottenuto il maggior numero di voti. Non eravi adunque per questa parte alcun motivo per ritenere invalidata l'elezione.

Restava la difficoltà maggiore, quella cioè che è dedotta dal fatto che nella sezione di Fondi 47 elettori illetterati erano stati ammessi a votare, della qual cosa non era fatta menzione nel processo verbale: pareva così che non fosse stato adempiuto il prescritto della legge la quale vuole che, ogniqualevolta si presentano degli elettori illetterati a votare nei collegi in cui sono ammessi, il presidente debba autorizzarli espressamente, ed il segretario debba far menzione dell'ottenuta autorizzazione a piedi del processo verbale. Se non che debbo far osservare alla Camera che, quantunque il segretario non abbia fatto menzione a piede del processo verbale dell'adempimento di questa formalità, tuttavia nelle liste elettorali, che servirono alle elezioni, di contro al nome degli elettori che erano ammessi a porre il proprio voto nell'urna, il segretario non solamente apponeva il proprio nome, ma accennava anche se il votante era o non era illetterato.

Dalche deriva che, quantunque la menzione di que-

sta formalità non sia stata accennata nel processo verbale dell'elezione, tuttavia risulta abbastanza osservata dacchè se ne trova un riscontro e un cenno nelle liste elettorali che servirono di base all'elezione, per cui si può questo ritenere come un equipollente della non adempiuta formalità, e si può ritenere che il prescritto della legge sia stato abbastanza compiuto quando, se non nel processo verbale, almeno nelle liste si trova accennato abbastanza che l'elettore sebbene illetterato fu ammesso a dare legalmente il proprio voto.

Per questo motivo l'ufficio II riteneva che nemmeno in questo fatto si potesse riscontrare una tale irregolarità che dovesse consigliare l'annullamento dell'elezione.

A compimento del mio mandato, debbo notare alla Camera che dall'esame delle liste elettorali le quali, come ho accennato, l'ufficio II ha richiamato per portarvi sopra il proprio esame, risulterebbe forse un'altra irregolarità della quale, sebbene non vi sia protesta formale, io credo debito mio dare notizia alla Camera.

Quest'irregolarità consiste in ciò che nelle liste elettorali di contro al nome degli elettori che diedero il loro voto si trova unicamente la firma di un membro dell'ufficio quanto alle liste elettorali della sezione di Fondi, e del solo segretario dell'ufficio quanto alle liste elettorali della sezione di Ponza.

La legge elettorale all'articolo 82 dispone veramente che, a fronte del nome di ciascun elettore che dà il voto, vi si apponga la firma di un membro dell'ufficio unitamente a quella del segretario. Sembrerebbe adunque che questa formalità prescritta dalla legge non fosse stata abbastanza osservata, mentre in una sezione un solo membro dell'ufficio, e nell'altra il solo segretario avrebbero apposta la loro firma di contro al nome degli elettori che davano il loro voto; ma sebbene questa irregolarità si debba ritenere veramente avvenuta stando al letterale prescritto della legge, tuttavia l'ufficio II non ha voluto ravvisare in questo un motivo sufficiente per annullare l'elezione, sia perchè quest'irregolarità non è abbastanza sostanziale per condurre alla conseguenza dell'annullamento dell'elezione, sia perchè in altri casi la Camera ha già spiegato su questo proposito la propria opinione avendo convalidate diverse elezioni, nelle quali si era verificata una irregolarità eguale alla presente.

Infine l'ufficio venne in siffatta opinione anche pel motivo che, non essendovi nessuna protesta, non essendovi nessun reclamo, ed essendosi questo fatto rivelato unicamente per una combinazione fortuita, l'ufficio non credeva di doverne tener conto specialmente all'effetto di invalidare l'elezione riscontrata nel resto affatto regolare. Per tutte queste ragioni, l'ufficio col mio mezzo, senza tener conto dei motivi di nullità che sono stati accennati nella protesta trasmessa alla Camera, vi prega a volere convalidare l'elezione del signor Gigante a deputato del collegio di Formia.

(L'elezione è convalidata.)

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO SALARIS.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interpellanza del deputato Salaris sopra la costruzione delle ferrovie della Sardegna.

Ha facoltà di parlare l'onorevole interpellante.

SALARIS. Io non ho bisogno di premettere alla mia interpellanza una dichiarazione che distrugga financo il sospetto di censura all'attuale ministro dei lavori pubblici.

Per fermo non ho dimenticato che nel dicembre del 1862 egli fu il relatore del progetto di legge per la concessione delle ferrovie di Sardegna nell'altro ramo del Parlamento; e anche meno ho dimenticato come egli sia stato il più strenuo difensore di quel progetto che, approvato da ambi i rami del potere legislativo, fu convertito in legge il giorno 4 gennaio 1863.

Io non dubito che l'onorevole Giovanola ritenga, come ministro, le opinioni e le convinzioni del senatore; e nell'apprezzare i motivi che mi spingono a fargli questa interpellanza egli vorrà anche tenersi lontano da ogni interpretazione che non sia conforme alla mia intenzione.

La legge di concessione delle ferrovie di Sardegna ha la data del 4 gennaio 1863. Nell'ultimo giorno di aprile del 1867 questa legge è ancora senza esecuzione. Dopo quattro anni non un mezzo chilometro di ferrovia in esercizio, e, quel ch'è più, non un atto che lasci la speranza della prossima ripresa dei lavori per ben due anni completamente interrotti. Non è a negarsi che molteplici lavori sono stati iniziati, non è a negarsi che le espropriazioni dei terreni per la costruzione della ferrovia sono state eseguite, non è a tacersi che il tronco, il quale da Cagliari conduce ad Oristano, se non perfetto, può affermarsi compiuto.

Alla società delle ferrovie di Sardegna nocquero, come a tutte le altre società ferroviarie, le condizioni del credito pubblico; anzi a quella nocquero maggiormente, in quanto che essa ebbe la sventura di sorgere fra i molteplici contrasti, ed i tempi non volsero secondi a vincerli. Anzi si accrebbero per modo che fu costretta di fronte ai medesimi di arrestarsi.

Io non entro nelle cose della società, la quale, come a tutti i miei colleghi ben consta, per due volte ricorse al Governo: la prima, salvo errore, sul finire del 1864, e la seconda sul principio del 1866. Nel 1864, allorquando per migliorare il sistema del servizio delle ferrovie, furono composti i così detti gruppi, e con fusioni di società diverse si rese a tutte più facile il compito, la società della ferrovia sarda non altro modestamente chiedeva, che la restituzione della garanzia, della somma cioè depositata a guarentigia dello Stato.

E questa somma chiedea per impiegarla nella continuazione dei lavori, e la chiedea dopo aver soddisfatto

le indennità dovute per la espropriazione de' terreni, dopo un cospicuo materiale trasportato in Sardegna per lo adempimento degli obblighi assunti.

Non basta, chiedea questa restituzione quasi in compenso della troppa indugiata consegna de' terreni adempibili che in forza della legge stessa di concessione dovea il Governo darle in libera e piena proprietà.

Lunga fu l'esitanza del Governo a concedere lo svincolamento della garanzia o, per meglio dire, la restituzione di questa somma; ma finalmente si dimostrò convinto della ragionevolezza della dimanda, ed un progetto di legge fu presentato alla Camera per autorizzare la restituzione della somma depositata, a condizione però che fosse esclusivamente destinata a proseguire i lavori, ed a calmare l'agitazione di un considerevole numero di operai condotti da tutte le parti in Sardegna, e rimasti improvvisamente senza lavoro, quale agitazione, prendendo vaste proporzioni, minacciava compromettere la pubblica quiete.

Questo schema di legge fu votato dalla Camera dei deputati senza discussione; ma non superò i primi stadi dell'esame nell'altro ramo del Parlamento. Naufragò negli uffici del Senato, ed al Governo mancò la energia necessaria perchè quel progetto si avesse l'onore della pubblica discussione.

Reietto quello schema di legge, fu negata una facilitazione che, mentre non aggravava le finanze dello Stato, poneva la società concessionaria in grado di disimpegnare gli obblighi assunti da un solenne contratto e di progredire alacramente negli iniziati lavori.

Dissi che codesto provvedimento non aggravava le finanze dello Stato, ed aggiungerò che il Governo non perdeva la guarentigia per la sicurezza dei patti stipulati; dappoichè non altrimenti si restituiva la somma depositata che vincolando i terreni adempibili in favore dello Stato, e togliendo alla società l'arbitrio di alienarli fin che in un certo numero di chilometri di ferrovia costruiti non avesse il Governo un'altra sufficiente e forse maggiore guarentigia.

Le condizioni finanziarie divennero peggiori; una crisi monetaria si rivelò persistente ad allontanare in Italia i capitali da ogni impresa industriale, e segnatamente dalle imprese ferroviarie, per guisa che il provvedimento, che avrebbe nel 1864 o nel 1865 sollevato la società della ferrovia sarda, divenne l'anno appresso insufficiente, anzi inutile affatto.

Nel 1866 infatti ribassati estremamente i nostri valori, la restituzione della somma di deposito era nulla o poco assai, come cessò di essere una seria garanzia al Governo medesimo. E intanto i lavori non furono ripresi, tutto fu lasciato in abbandono, il materiale giorno per giorno deperiva, e non era possibile lo sfuggire una perdita gravissima, che adottando altri temperamenti che modificassero il primo fatto. Questa necessità fu riconosciuta, e il giorno 12 febbraio 1866 una novella convenzione fu stipulata fra il ministro

dei lavori pubblici, ed il rappresentante della ferrovia sarda.

Io non saprei dire quale arcano intendimento dettasse quella convenzione; so ben dire però che essa ebbe il solo non invidiabile pregio di spargere nell'isola un generale sconforto.

Intanto uno schema di legge doveva approvare la novella convenzione, la quale profondamente modificava la legge del 4 gennaio 1863.

Questo schema di legge fu presentato alla Camera, fu discusso ampiamente negli uffizi e nella Commissione parlamentare. Dopo maturo studio la Commissione unanime convenne che la convenzione doveva modificarsi; e formolò le modificazioni nel senso di rendere possibile la immediata costruzione di tre tronchi di quella ferrovia, senza però esonerare la società dall'obbligo di compiere la intera rete e senza porre quest'obbligo sotto una condizione, se non impossibile, difficilissima, per guisa da farlo ritenere poco serio, anzi irrisorio.

Codeste modificazioni accettabilissime sì per parte del Governo, come per parte della società concessionaria, furono dalla Commissione comunicate al ministro dei lavori pubblici, sottoposte al di lui apprezzamento con invito di riformare con sollecitudine, e col consenso dell'altra parte contraente, la convenzione del 12 febbraio 1866 nel modo indicato dal controprogetto fatto dalla Commissione.

Dopo ciò un silenzio da sepolcro sulla convenzione del 12 febbraio 1866, non più una sillaba sulla ferrovia di Sardegna. La Commissione stessa parlamentare non ebbe una risposta. Quella Commissione cessò di esistere senza conoscere quale fosse stato l'apprezzamento che il ministro aveva fatto dei suoi studi e del suo lavoro.

Ed è veramente incresevole il vedere che le opere già eseguite si vadano dilaguando, e che un capitale di oltre 6 milioni sia per essere irremissibilmente perduto!

Io non dirò delle speranze legittimamente concepite e troppo presto deluse delle popolazioni sarde, le quali per la devozione, per il rispetto che hanno altissimo al potere legislativo ed alle leggi, erano ben lungi dal sospetto che una legge si potesse lasciare così stranamente cadere.

Non dirò dei danni gravissimi derivanti da tanta inerzia; e tacerò ancora dei provvedimenti, or sono pochi mesi, emanati a facilitare, non solo la costruzione di altre ferrovie, ma fin anco a cuoprire enormezze di riprovevoli amministrazioni.

Molto meno starò qui a fare confronto dell'importanza di questa o quella ferrovia; abborro, lo dirò schiettamente, da somiglianti confronti. Io desidero che in tutte indistintamente le provincie del regno vi sia questo facile mezzo di comunicazione, divenuto onnai una necessità per tutti. Ferrovie in tutte le

provincie del regno, sì, niuna esclusa; ferrovie dunque anche in Sardegna. Tutte le provincie devono essere trattate con eguale misura, perchè in tutte devonsi riconoscere gli stessi doveri e gli stessi diritti.

Permettetemi dirlo francamente, comuni debbono essere i benefizi, se comuni si vogliono i sacrifici.

Ora quale onere non fu esteso ed imposto alla Sardegna? Non dovrà quella provincia ancora partecipare a' benefizi d'una ferrovia? È questione di giustizia, e basta, perchè io confidi nella Camera e nella lealtà del signor ministro.

Io nè sollevo, nè accetto discussioni su argomenti secondari. Il tempo gioverà a rischiararli, a distruggere certe prevenzioni, a smentire calcoli su dati della cui esattezza può fondatamente dubitarsi.

Oggi vi ha una legge di concessione; legge che ebbe il voto del Parlamento. Il Parlamento stesso la rispetta, essa deve essere eseguita; la ferrovia sarda deve essere costruita.

Se i primitivi patti per fatali condizioni di tempi, non sono possibili, dovranno subire quelle modificazioni necessarie, ma l'opera deve essere compiuta.

Nessuna concessione, che io mi sappia, fu mantenuta nella sua primitiva integrità; tutte subirono più o meno delle modificazioni, e spesso anche con ulteriori gravezze dello Stato. Sarà dunque per la sola Sardegna giusto il pretendere che si mantengano fermi i patti della primitiva concessione? Non si dovrà pensare a salvare in qualsiasi modo da irreparabile perdita un cospicuo capitale ed a dissipare il malcontento e l'opinione omai radicata nelle sarde popolazioni, che ad esse si pensa sol quando si vogliono balzelli, anticipazioni d'imposte, prestiti forzosi e sacrifici di sangue?

Una ultima considerazione io vorrò sottoporre al giusto apprezzamento della Camera e del signor ministro.

Tutti ricorderanno come la concessione della ferrovia sarda si presentasse come il miglior ritrovato a risolvere un'altra questione gravissima, la cui soluzione più volte tentata, più volte fallì.

Intendo parlare della questione degli ademprivi, farne un cenno solamente, non trattarla, solo per dimostrarvi quale sia oggi il deplorabile stato delle cose, che pure bisognerà fare, ad ogni costo, cessare.

Arrestata la questione della ferrovia, per necessaria conseguenza dovrà rimanere insoluta la questione degli ademprivi.

Ma, o signori, oggi restano le cose in uno stato peggiore di quello in cui erano dieci, venti anni addietro.

La direzione demaniale, obbedendo alla legge, ricusò ogni ingerenza su quei terreni, ed ha ragione.

Le operazioni dello scorporo a favore della società furono compiute, il sorteggio eseguito, ma la divisione restò senza effetto.

La società della ferrovia ricusa prendere parte, si

fa estranea a tutte queste operazioni, i comuni non sanno a qual partito appigliarsi; intanto tutto è nella incertezza, nella confusione; ma non basta: i comuni e le provincie cominciano a risentirne gravissimi danni.

A parte che una massa considerevole di terreni lasciata in abbandono principia a rincoraggiare la pastorizia nomade a danno dell'agricoltura, basterà solo considerare la impossibilità in cui sono i comuni e le provincie di esigere i centesimi addizionali, che dovrebbero ripartirsi su codesti terreni.

Come ognuno sa, prima della legge 4 gennaio 1863 i centesimi addizionali provinciali e comunali si corrispondevano in ragione di questi terreni dalle direzioni demaniali, le quali in oggi non più li corrispondono.

Ora non li paga il demanio dello Stato, non la società della ferrovia, la quale non venne al possesso di questi terreni che sono nel più assoluto abbandono; dunque non resta che codesti centesimi addizionali ricadano sui possessori degli altri terreni. Quanto ciò sia grave, niuno può ben immaginarlo. Non vi ha comune che non abbia estremamente gravato il suo bilancio, in questo anno segnatamente in cui con apertura di lavori stradali dovette somministrare lavoro alla povera gente, alla quale i proprietari, per le infelici condizioni in cui trovansi, rese ancora più gravi dall'ultimo raccolto compiutamente fallito, non poterono e non possono provvedere.

Ma è egli possibile che i possessori degli altri terreni possano sopportare ancora ulteriori gravezze, quelle gravezze che dovevano ripartirsi su di una maggiore e più estesa massa di terreni?

Le cose fin qui esposte dimostrano ad evidenza che urge provvedere. E basterà certo questo fuggevole cenno per convincerne la Camera ed il signor ministro; dappoichè non è nè utile, nè giusto il protrarre uno stato di confusione, che aggrava i contribuenti, ed è un serio ostacolo alla costituzione della proprietà ed al desiderato progresso dell'agricoltura.

Signor ministro, eccovi l'oggetto della mia interpellanza.

Io desidero conoscere le vostre intenzioni sulla ferrovia di Sardegna; desidero sapere se intendete costringere la società a compiere i lavori della ferrovia; se voi provvederete in modo che un capitale non spregevole non vada perduto, se voi vorrete per giustizia far sì che la legge 4 gennaio 1863 (modificata secondo le esigenze delle circostanze) non continui ad essere per la Sardegna la più amara irrisione.

Desidero sapere se voi vorrete usare una eguale misura per tutte le concessioni ferroviarie, senza escludere la concessione della ferrovia di Sardegna.

Confido che le vostre parole mi dispenseranno da una replica, dappoichè non dubito ch'esse saranno per essere soddisfacenti, e mi faranno riconoscere nell'attuale ministro il senatore Giovanola, il relatore, il sostenitore del progetto di legge della concessione

della ferrovia di Sardegna. Intanto io ascolterò le vostre dichiarazioni, e prego fin d'ora l'onorevolissimo presidente a riservarmi la parola dopo la risposta del signor ministro.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. L'onorevole interpellante esordì il suo discorso rammentando la parte da me presa nell'altro ramo del Parlamento all'approvazione della legge della concessione delle ferrovie della Sardegna. L'opinione che in allora spiegai come senatore, io la conservo, e intendo di rimanervi fedele negli atti della mia amministrazione. Io non ho punto cambiato idea circa la grandissima utilità che può derivare alla Sardegna dalla costruzione delle ferrovie; credo anzi che questa opinione sia stata divisa dai miei onorevoli antecessori, perchè i loro atti, che per ragione d'ufficio ebbi ad esaminare, mi dimostrarono come costantemente si preoccupassero di venire in aiuto dell'impresa, non appena la società si trovò in situazione da far dubitare che non potesse regolarmente proseguire i suoi lavori.

L'onorevole interpellante già vi ricordò, o signori, le varie proposte del Ministero presentate sulle ferrovie sarde al Parlamento; ed io concordo perfettamente nella storia da esso lui esposta; solo mi rincresce di non poter nulla dire circa alla proposta ch'egli accennò fatta dalla Commissione della Camera al ministro de' lavori pubblici, la quale, per quanto egli asserisce, sarebbe rimasta priva di risposta.

Io devo dire che, dalla diligente ricerca di tutte le carte, di tutti gli atti avvenuti, non fu dato trovare alcun indizio. Potrei citare la testimonianza di un distinto membro di questa Assemblea, il quale si assunse un paziente e coscienzioso spoglio di tutte le pratiche concernenti l'impresa delle ferrovie sarde, e ne presentò non ha guari un rapporto assai circostanziato al Consiglio delle strade ferrate; neppure in esso v'ha traccia di simile controprogetto. Io non so come la cosa sia avvenuta; quel che è certo si è che il ministro che reggeva la cosa pubblica al principio dell'anno, presentò uno schema di legge di un solo articolo, con cui si domandava autorizzazione al Parlamento di trattare per l'acquisto delle azioni e delle obbligazioni delle società per opere pubbliche, sussidiate e garantite dallo Stato, la cui situazione finanziaria fosse tale da non ispirare fiducia nel loro compimento. Io credo che se quel progetto fosse stato convertito in legge, il ministro nelle trattative che egli doveva poscia praticare, non avrebbe di certo dimenticato le ferrovie della Sardegna.

Ma, come ognuno sa, poco dopo la presentazione di quella proposta, e prima ancora che gli uffici della Camera potessero prenderla in esame, si chiuse la Sessione, e nel frattempo subentrò un nuovo ministro dei lavori pubblici. Il mio immediato predecessore, con una saggia circospezione, della quale io mi onoro di rendergli testimonianza, non potè assumersi di imme-

diatamente ripresentare alla Camera il divisamento del suo antecessore sopra questa ardua, immensa questione delle opere pubbliche, sussidiate o garantite dallo Stato; ma, come coscienza voleva per formarsi un adeguato concetto dell'argomento, ebbe ad iniziare profondi e diligenti studi, i quali non si possono dal ministro compire nel suo gabinetto, ma vogliono essere preparati col raccogliere laboriosamente e diligentemente i molti, svariati e complicati elementi di fatto che si trovano dispersi presso le varie amministrazioni del Governo e delle società. Ne avvenne che al momento dell'ultimo cambiamento di Ministero i dati non erano ancora raccolti, malgrado la sollecitudine e la intelligenza spiegata dal mio antecessore.

Appena ebbi l'onore di essere chiamato in questa amministrazione, fu prima mia cura di occuparmi dello studio di siffatti problemi che abbracciano tanta massa d'interessi gravi ed urgenti e dai quali dipende in gran parte l'assetto economico del paese. Imperocchè noi non possiamo dimenticare che non si tratta soltanto della Sardegna. Se dovessimo rivolgere le nostre sollecitudini soltanto alle strade sarde, io credo che avrei a quest'ora tutti gli elementi per formarmi un giudizio. Ma noi siamo in condizioni tali, che un giudizio prematuro dato sopra una sola di simili imprese, potrebbe avere conseguenze pregiudizievoli e fatalmente irrevocabili sopra le altre.

È una questione che vuol essere esaminata e discussa sotto tutti i punti di vista prima di adottare un provvedimento qualsiasi, perchè qui non è a tenersi conto unicamente delle generali convenienze, come, per esempio, quando si discute di introdurre o regolare un'imposta, circa la quale se Parlamento e Ministero vanno d'accordo, la questione è terminata; ma qui ci sono dei terzi, cioè delle società le quali hanno contrattato collo Stato; vi sono dei capitalisti che impegnarono il loro danaro; vi sono finalmente degli stabilimenti di credito i quali tengono in portafoglio una quantità di titoli di queste imprese. Di più dobbiamo giusti riguardi agli stranieri, che ci fornirono i propri capitali per fecondare le risorse del nostro paese.

È questione non solo di molte centinaia di milioni, ma è questione grandemente complessa, nella quale sono impegnati il credito e l'onore della nazione, che richiede perciò una grandissima delicatezza e grandi studi per poterla sciogliere convenientemente.

Io affermo che tutti i miei studi sono rivolti principalmente allo scioglimento di questo arduo problema, ma confesso francamente che oggi non mi trovo ancora in grado di poter dire a quale partito sarò per appigliarmi.

Quello che posso dire fin d'ora, si è che non intendo pregiudicare nessuna delle questioni attinenti alle strade ferrate; che quando mi sarò formato un criterio, senza troppo presumere delle mie deboli forze, e dopo consultati gli uomini più esperti e competenti

in questa materia, io presenterò le mie deduzioni al Parlamento, essendo mia ferma intenzione di non impegnare per nulla il voto e l'azione della rappresentanza nazionale, alla quale mi farò stretto debito di riservare una intiera libertà di giudizio.

L'onorevole proopinante si è lagnato come nei provvedimenti straordinari, adottati dal Ministero in forza dell'autorizzazione a lui data colla legge che venne discussa in questa Camera il 21 giugno 1866, nulla si fosse fatto per la Sardegna.

Veramente la società concessionaria avea domandato che il Governo acconsentisse a lei quella riduzione temporaria di oneri che formava soggetto del disegno di legge presentato, se non erro, nel febbraio 1866. Lo prego di avvertire che vi ostavano due difficoltà. La prima stava nell'impegno preso dal ministro davanti alla Camera, sulla riserva dell'onorevole Asproni, che il Governo non si sarebbe creduto abilitato a dar forza di legge alla proposta relativa alle strade della Sardegna. L'altra difficoltà era ancora più seria e consisteva in ciò che l'autorizzazione data al Governo era limitata in guisa che nessun nuovo onere dovesse venire alle finanze dello Stato, e non fosse arrecato alcun mutamento alle basi fondamentali dei contratti.

Ora l'autorizzare la società concessionaria delle ferrovie sarde a ritardare per un tempo indefinito la costruzione della maggior parte delle linee concesse, era tal mutamento radicale dei primitivi termini del contratto, che non era in facoltà del potere esecutivo di consentire.

Si dice che si sono dati denari a molte società perchè i lavori non rimanessero interrotti, e che non si è dato nulla alle società ferroviarie della Sardegna.

Come ebbi l'onore di dichiarare l'altro giorno, mentre mi reco a debito di difendere gli atti delle amministrazioni precedenti nei casi in cui ho il convincimento ch'esse abbiano soddisfatto al debito loro, non mi troverei ancora in grado di discutere in oggi sul merito di tutte le concessioni, di tutte le anticipazioni che si fecero alle società di ferrovie in virtù della citata legge.

La discussione verrà naturalmente quando il Parlamento dovrà pur troppo di nuovo occuparsi delle condizioni di quelle imprese che, inabilitate alla rigorosa osservanza delle condizioni di propria esistenza, reclamano provvedimenti che solo è in potere del Parlamento di accordare. Non dico quali saranno le deliberazioni che avrò l'onore di proporre, ma è indubitato che il Parlamento sarà di nuovo chiamato a deliberare su quest'oggetto.

E se la discussione non venisse in campo per una proposta specifica, potrà avere luogo inevitabilmente in occasione della discussione del bilancio; e quando si tratterà di stanziare i fondi per le sovvenzioni dovute alle società, potrà allora ciascun deputato esporre il suo pensiero in ordine ai modi tenuti in queste sovvenzioni.

Intanto mi sia lecito di notare che v'è una differenza sostanziale fra le condizioni in cui si trovavano le ferrovie della Sardegna, e quelle delle altre consimili imprese.

Le altre linee, come sono le romane, le calabro-sicule, le meridionali, avevano già dei tronchi in esercizio, e decorrevano a loro favore sovvenzioni e guarentigie in somme anche rilevanti. Non mi faccio difensore qui di ciò che si è fatto, ma dico che queste società avendo già il diritto di percepire dal Governo, a breve intervallo, delle cospicue somme, si è potuto, colle debite cautele, anticipare loro complessivamente i fondi necessari alla continuazione dei lavori. Ma ciò non si poteva fare per le ferrovie sarde, le quali non rendevano niente.

Mi si osserverà che si è fatto qualche cosa anche per altre strade, le quali non erano in esercizio.

Per la ferrovia di Savona, se ben mi ricordo, il Governo anticipò un milione. Ma l'anticipò ai comuni i quali si erano obbligati a dare all'impresa il concorso di vistose sovvenzioni. Così pure il Governo si è obbligato sotto certe condizioni ad anticipare una somma, se non erro, di 5 milioni, ma bisogna notare che là esisteva un'impresa in attività di costruzione, si verificava la condizione della legge che volle prevenire l'interruzione dei lavori; mentre invece per la Sardegna non vi poteva più essere interruzione perchè i lavori restavano sospesi fino dal 1865. Il Governo avrebbe dovuto fare un'impresa nuova, e quindi cominciare a discutere colla società concessionaria, e dire: poichè voi non lavorate, io ho diritto di farvi decadere o di proseguire la costruzione a vostro carico. Bisognava quindi imprendere una minuta ricognizione dei lavori già fatti, esporsi a lunghe ed intricate contestazioni giudiziarie; cosa ben lontana dalle intenzioni del Parlamento quando votava il paragrafo della legge che commetteva al Governo di provvedere con decreto reale al modo di impedire la sospensione dei lavori di costruzione.

L'onorevole preopinante chiede che si riformino i primitivi patti della concessione, la quale egli pure riconosce ormai insufficiente allo scopo divisato.

Questo provvedimento è per necessità subordinato alla soluzione della questione principale.

Quando il Governo del Re avrà a presentare le sue proposte al Parlamento, le presenterà cumulativamente o separatamente, ma prima avrà formato il suo piano per tutte le analoghe concessioni; e allora sarà il caso di vedere che cosa converrà di fare. Io non posso a meno di ripetere l'assicurazione che il Governo è animato dai medesimi sentimenti di dovere, di giustizia e di benevolenza per promuovere lo sviluppo della prosperità egualmente in tutte le parti del regno.

Come già dissi la prima volta che ebbi l'onore di parlare in questo Recinto, pel momento attuale il compito del Governo è ben diverso da quello che fosse

qualche anno fa: ora abbiamo davanti a noi il problema di essere o non essere.

La meta assegnata ai comuni sforzi della Camera e del Ministero è la restaurazione delle finanze, la quale ci comanda istantemente di far sosta nei generosi ardimenti, di procrastinare alquanto la soddisfazione di desiderii per se stessi giusti e plausibili, ma la cui impazienza ci condurrebbe all'estrema rovina. Se non sappiamo arrestarci a tempo, dovremo poi arrestarci per necessità quando sarà troppo tardi per provvedere alla salvezza del paese. Credo che quelle provincie le quali maggiormente aspettano i benefizi delle costruzioni di grandi opere pubbliche, hanno interesse più di tutte le altre a che la forza finanziaria dello Stato si convalidi e rinvigorisca, poichè sono esse le prime destinate a sentirne il vantaggio. Se invece esse per insofferenza di indugi volessero costringere lo Stato a perdurare sopra la via che condurrebbe alla prossima rovina, esse dovranno risentire più che tutte i fatali effetti dello sfinimento delle forze del paese. Parmi di non aver altro da aggiungere per non abusare dell'indulgenza della Camera.

Non so se la mia risposta potrà soddisfare l'onorevole interpellante. Frattanto lo ringrazio che mi abbia offerto l'occasione di spiegare maggiormente in proposito le mie idee, le quali, non solo avranno per effetto di mostrare le intenzioni del Governo in quanto alle ferrovie sarde, ma possono fino ad un certo segno tranquillare le apprensioni di altre provincie, le quali, pel necessario ritardo alla presentazione di nuove proposte in ordine ad altre opere che più loro stanno a cuore, sarebbero tentate di accagionare il Governo di poca sollecitudine a loro riguardo.

Tutti siamo egualmente compresi dal dovere che la critica situazione della finanza ci impone; ci sentiamo animati dal medesimo impegno di porre in salvo i vitali interessi della nazione, e di assicurarne il migliore avvenire.

PRESIDENTE. Il deputato Cadolini ha ora facoltà di parlare. Però io prego tanto lui quanto gli altri che hanno domandato la parola a stare, per quanto è possibile, nei limiti dell'interpellanza fatta dal deputato Salaris.

CADOLINI. Mi duole che l'onorevole ministro non abbia tenuto conto delle condizioni speciali che sussistono riguardo alle ferrovie della Sardegna. I due fatti che furono notati in modo particolare dall'interpellante sono questi: primieramente che la compagnia delle ferrovie sarde ha già quasi condotto a compimento una parte della sua rete e che le linee già quasi costrutte non possono essere utilizzate perchè incomplete, e perchè manca il materiale mobile; in secondo luogo mostrava l'interpellante che l'urgenza di risolvere insieme a quella delle ferrovie l'altra gravissima questione dei beni ademprivili è assolutamente vitale per gl'interessi economici dell'isola.

Per la qual cosa, se ritardiamo ancora una soluzione, quei beni continueranno a rimanere di dubbia proprietà ed infruttuosi pel paese e per lo Stato; e così le ferrovie in quella parte che sono già costrutte, oltre a non servire al paese, restando abbandonate andranno in deterioramento.

Il signor ministro, come sogliono frequentemente i ministri, ha trovato un mezzo per coprire sotto una questione generale, una questione speciale, dicendo che pel momento non trova il mezzo di risolverla. Io non farò accuse all'onorevole ministro, che da poco tempo sta al potere, di non avere ancora trovata la desiderata soluzione. Di questo io non gli faccio rimprovero, solo vorrei che egli si persuadesse che importa risolvere la questione delle ferrovie sarde separatamente da quella generale, che riguarda le altre compagnie, le cui condizioni non hanno nulla di analogo con quella di cui si tratta. Anche l'anno scorso, prima che si parlasse di venire in sussidio di tutte le altre compagnie, le quali hanno già aperto al pubblico una parte delle loro ferrovie, il Ministero ha creduto di fare una proposta speciale per la Sardegna, la quale tanto più doveva farsi separatamente, inquantochè andava a modificare i patti fondamentali delle concessioni, cioè tendeva a differire la costruzione d'una parte di quella rete.

La Commissione parlamentare, nominata l'anno scorso e di cui ebbi l'onore di far parte, rinviava al Ministero la proposta, consigliando alcune modificazioni e invitando il Ministero stesso a intraprendere nuove trattative colle compagnie, per poscia ripresentare alla Camera la convenzione modificata.

L'interpellante fermava in modo particolare l'attenzione del ministro su questo punto, e su questo punto l'onorevole ministro dichiarava di non avere informazioni; io quindi prego l'onorevole ministro a prendere in peculiare esame la proposta che la Commissione parlamentare l'anno scorso faceva, e ad esaminare se sia il caso di fare una proposta speciale per risolvere questa questione, la quale assolutamente non ha nulla di analogo o di comune con quella generale che riguarda le altre compagnie.

Dopo ciò vorrei cogliere l'occasione per ricordare al ministro dell'agricoltura e commercio la necessità di presentare un progetto di legge forestale di cui ebbi altre volte l'onore di fare domanda formale ai passati ministri i quali assunsero sempre l'impegno di presentarlo; la quale cosa viene opportuna in questo momento che trattasi di beni ademprivili, nei quali sussistono molte foreste, e che trattasi della Sardegna ove molte foreste furono barbaramente devastate.

Colgo dunque l'occasione per rinnovare al Ministero l'invito di occuparsi della questione forestale, che in Italia pur troppo è sempre stata in un modo non degno della nostra civiltà dimenticata.

SERRA LUIGI. L'interpellanza che ha mosso al ministro

dei lavori pubblici l'onorevole mio amico e collega Salaris, a mio avviso, è una rinnovazione dell'istanza espressa in una petizione che l'onorevole Macchi, con quella sua facondia e lealtà d'animo che lo rende a noi tutti carissimo, riferiva alla Camera il 23 gennaio, riportandone una splendidissima votazione.

Parve allora lecito ai Sardi di sperare ancora sull'avvenire della Sardegna, dal momento che persino l'ex-ministro Jacini, che sicuramente non si manifestò mai soverchiamente tenero delle cose della Sardegna, non esitò a dichiarare quella petizione degna dell'attenzione della Camera e dell'intero Ministero.

Oggi l'onorevole ministro Giovanola presso a poco ci ha detto le stesse cose, colla sola differenza però che, mentre l'ex-ministro Jacini promise molto e fece nulla, probabilmente l'attuale ministro dei lavori pubblici promette meno ma farà di più, se è vero ciò che io credo, che in lui l'intelligenza vada di pari passo colla lealtà del carattere.

Non isfuggono di certo ad alcuno dei rappresentanti della Sardegna i molti ostacoli che oggi, anche più che nel gennaio scorso, possono opporsi alla pronta esecuzione dei lavori di ferrovia, e delle opere stradali, in genere, della Sardegna. Ben noi sappiamo che, non avendo attualmente il Ministero le piene facoltà che aveva allora il Gabinetto del quale era parte l'onorevole Jacini, ogni nuova combinazione relativa alle ferrovie od alle opere stradali della Sardegna oggidì non può procedere speditamente, come allora avrebbe proceduto. Molti degli onorevoli miei colleghi qui presenti rammenteranno di certo come della mancata opportunità io facessi severo rimprovero all'onorevole ministro Jacini in una mia lettera del 5 dicembre, la quale ebbe l'onore d'essere non solamente riferita, ma commendata dai giornali più accreditati dell'Italia.

Ma oggi questi ostacoli il ministro Giovanola può per avventura superarli. E l'interpellante, ed io, ed i colleghi dell'isola, e la maggioranza, speriamo anche, del Parlamento animerà il Ministero a vincerli con un voto non dissimile da quello che si ebbe in occasione della primitiva interpellanza: e questo voto la Camera lo ripeterà anche oggi, se vorrà tenere in qualche conto le due fuggevoli considerazioni colle quali io lascierò ad altri di me più degno la parola.

Signori, da 50 a 60 milioni d'indennità annuali corrispondonsi dallo Stato per le diverse ferrovie che hanno tutte le altre provincie, mentre la Sardegna non ha ancora un solo millesimo di chilometro ferroviario; mentre le stesse strade rotabili non furono, dopo tante promesse, attivate l'anno scorso che per la sola somma portata per quell'anno in bilancio; mentre negli anni precedenti tale somma si portò in economia, perchè i lavori non si fecero.

E cotesto fu tutto lo splendido risultato delle tante promesse dell'intero Gabinetto del quale faceva parte l'onorevole ex-ministro Jacini!

MASSARI GIUSEPPE. Domando la parola.

SERRA LUIGI. Signori, pensate in ultimo se convenga o no al Governo, se convenga o no al Parlamento l'escoGITARE un pronto modo, come raccomandava l'interpellante, e come raccomandò già l'onorevole Cadolini, perchè pronta mano si dia ai lavori ferroviari della Sardegna, affinchè non avvenga che o sorga, oppure maggiormente si affermi nei Sardi la credenza che oramai l'unica salvezza per la Sardegna, sia di non più sperare salvezza.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Speciale.

SPECIALE. L'onorevole Cadolini e l'onorevole Serra hanno svolte le poche idee che io aveva divisato di enunciare alla Camera, quindi sarò breve.

Però, siccome l'onorevole ministro ci faceva temere, anzi, dirò, ci fece minaccia di sospendere i lavori delle ferrovie nelle provincie meridionali... (*Il ministro pei lavori pubblici fa segni negativi*) mi permetta l'onorevole ministro... ho forse frainteso? ma parmi che le sue parole suonarono in questo senso.... (*Nuovi segni di diniego del ministro*)

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Speciale: prima di tutto bisognerebbe sentire se l'onorevole ministro ha detto o voluto dire questo. Il discorso ch'ella fa continua in una ipotesi che odo essere impugnata.

SPECIALE. Allora io godo immensamente che l'onorevole ministro non abbia date queste assicurazioni, e che io abbia frainteso: prendo atto adunque delle spiegazioni del signor ministro. Tanto meglio; quei lavori che oggi procedono in un modo assai lento, saranno continuati con quell'alacrità che è nei desiderii dell'isola.

Giacchè ho la parola, e furono ricordate le strade ferrate delle provincie meridionali, mi permetto rivolgere all'onorevole ministro la seguente domanda:

Giunsero mai al suo dicastero le tante domande dei proprietari dei terreni occupati a servizio delle ferrovie? Giunsero mai al suo dicastero le tante domande dei lavoranti che col sudore del proprio lavoro speravano un pane nella propria mercede onde sfamare la misera famiglia e provvedere ai supremi bisogni della vita?

Se queste istanze a lui non pervennero, mi permetta fargli noto un *avviso* che si pubblica quotidianamente in quelle provincie, e di cui si manda una copia in ogni città del regno d'Italia, onde finalmente un giorno pervengano quei lamenti all'orecchio del signor ministro. L'avviso è concepito nei seguenti termini:

« Dal giorno 2 dello scorso gennaio si è aperta al pubblico servizio questa strada ferrata da Messina a Catania; frattanto in questa sventurata e reietta provincia nè i lavoranti chiamati alla costruzione, nè i proprietari del terreno occupato sono stati pagati. »

E qui segue una frase poco parlamentare, e che io tralascio per dignità della Camera.

Quest'avviso, se l'onorevole ministro ha desiderio

di leggerlo, si trova nel *Cittadino* di Aci Reale; lo trova affisso in Firenze, in via Calzaioli, ogni domenica, lo trova in piazza Carignano a Torino, lo trova in tutte le pubbliche piazze delle cento città d'Italia.

Finalmente ho ragioni di conoscere che la società costruttrice è in credito dal Governo, cosa che a dir vero mi ha recato una gran sorpresa.

Come? il Governo, che viene ad essere in debito verso la società e che oggimai ha le mani in questa arruffata matassa, non pensa a disbrigarla.... non pensa a pagare questa povera gente, la quale ritraeva da quei lavori il suo sostentamento?!

Dette queste poche parole, io spero che l'onorevole signor ministro mi onorerà di una sua risposta.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. L'altro giorno, quando l'onorevole Salaris annunciò la sua interpellanza io mi recai a debito di pregarlo che specificasse meglio l'oggetto della domanda. Ora credo che la Camera mi renderà giustizia, se sostengo che un ministro, venuto al potere da poche settimane, in momenti così difficili, e sotto il peso di gravissimi studi, non sia obbligato di conoscere esattamente tutto quello che si è fatto nel suo dicastero e di rispondere improvvisamente a tutte le questioni che gli possono essere dirette: se l'onorevole deputato che ebbe ultimo la parola, vuole da me delle spiegazioni sulla questione delle strade calabro-sicule, io non ho misteri da fare, io sono a disposizione della Camera per le possibili spiegazioni; ma mi diano, signori, il tempo di procurarmi gli elementi necessari; parmi che questa sia giustizia, niente altro che stretta giustizia. (*Segni di assenso*)

PRESIDENTE. Il signor ministro ha pienamente ragione. Io anzi mi era fatto un dovere di avvertire l'onorevole Cadolini e con esso tutti gli altri che avevano dopo di lui chiesto di parlare, a non uscire dai termini dell'interpellanza fatta dal deputato Salaris. (*Il deputato Cadolini accenna di voler parlare*) Non mi lamento dell'onorevole Cadolini. (*Ilarità*)... Infatti, già altre volte la Camera ebbe a notare che nell'occasione d'interpellanze, soprattutto intorno a strade ferrate, moltissimi sentivano il desiderio di aggiungere domande che si riferivano ad altre ferrovie, cosicchè si allargava soverchiamente il campo dell'interpellanza.

Proseguia il signor ministro.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Se me lo consente il signor presidente, io risponderò solo pochissime parole alle osservazioni dell'onorevole Cadolini, poichè le cose dette dall'onorevole Serra parmi non richiedano maggiori risposte di quelle da me date all'onorevole Salaris. L'onorevole Cadolini osservò che almeno una parte delle linee sarde era presso al suo termine e che con poca spesa si potrebbe porla in esercizio.

Mi rincorre ch'egli non sia stato informato esattamente. La società ha speso, non già otto e più milioni, ma, giusta i documenti ufficiali, essa spese la somma di lire 6,652,950, e le opere furono fatte sopra tre

tronchi lontani: da Cagliari ad Oristano chilometri 93; da Decimomannu a Iglesias chilometri 37; da Porto Torres a Sassari chilometri 20; ha lavorato così sopra 150 chilometri. A mettere in esercizio questi 150 chilometri mancano ancora circa sette milioni per le sole opere stradali, e poi altri tre milioni per provvista del materiale mobile; volendo utilizzare quindi il lavoro già fatto, come lodevolmente desiderano l'onorevole Salaris e l'onorevole Serra, bisognerebbe che qualcuno andasse in Sardegna a portarvi la somma di dieci milioni. Or bene, chi li spenderà? La società concessionaria ha sospesi i lavori perchè appunto non trova i danari per andare avanti; li spenderà il Governo? Ma il Governo non potrebbe assumere la continuazione dei lavori sopra linee che formano la proprietà privata di una società prima che sia pronunciata la decadenza della concessione. Anche supponendo perento il diritto dell'impresa, affinché lo Stato potesse continuare i suoi lavori, bisognerebbe che il Parlamento desse i fondi; e dico il vero, io non so, se venissi qui a domandarvi dieci milioni per ultimare questi tronchi delle ferrovie sarde, quale accoglienza troverebbe la mia domanda. (*Segni dubitativi*)

Dicevano ancora gli onorevoli preopinanti: ma voi dovete sciogliere la vertenza delle ferrovie sarde indipendentemente dalle altre concessioni posteriori. Ma, signori, l'annessione colle altre imprese analoghe si presenta inevitabile. Se noi dicessimo oggi: provveda lo Stato alla costruzione delle ferrovie sarde, perchè la società concessionaria non può o non vuole provvedervi, l'argomento sarebbe indubbiamente sfruttato dalle altre imprese che trovansi in condizioni somiglianti.

Se cominciamo a dichiarare la decadenza di questa concessione, anche le altre minacciate di egual fato dovranno sospendere immantinentemente i lavori, e la perturbazione diventerebbe universale; se il Parlamento e il Governo vogliono applicare rigorosamente la clausola delle concessioni, ne viene l'indeclinabile necessità di applicare lo stesso trattamento a tutte; quindi inevitabile la sospensione di tutti gli altri lavori. Non sono io che vorrei sospesi i lavori tuttavia in corso; ma questa sarebbe la fatale conseguenza di un provvedimento che si volesse precipitare per la Sardegna. Che se noi venissimo qui a chiedervi 10,000,000 per le ferrovie sarde, sarebbe questo un precedente invocato da altre società, che pur sembrano bisognevoli dei soccorsi del Governo, onde avvalorare le rispettive domande. Non so quindi dove andremo, non so quando il Parlamento potrebbe lusingarsi di conseguire l'assetto anche approssimativo delle finanze, qualora si venisse ad aggravare maggiormente il bilancio dello Stato di qualche altro centinaio di milioni. Il desiderio espresso, come ho detto e lo replico, sarebbe perfettamente legittimo, se lo Stato avesse i mezzi di soddisfarlo: ma credo che dobbiamo avere la pazienza di

rassegnarci a sopportare le conseguenze dell'impresa che più di ogni altra deve stare a cuore di tutti, che è quella di assicurare l'esistenza del nuovo regno, il quale, finchè non abbia posto in sodo le sue finanze, non avrà nè forza, nè consistenza, nè godrà considerazione nel consorzio delle civili nazioni.

MASARI GIUSEPPE. Non entro nella discussione; intendendo solamente dire due parole in difesa di un amico assente, dei cui atti, come ministro dei lavori pubblici, è stato testè parlato con molta e non so quanto meritata severità: mel perdoni l'onorevole Luigi Serra. Se l'onorevole Jacini fosse qui presente (e spero che lo sarà presto) saprebbe difendere e giustificare pienamente il suo operato. Come ministro, egli ha potuto far bene o far male; ha potuto errare, questa è un'altra questione, sulla quale il giudizio di ciascuno di noi, il giudizio della Camera è liberissimo.

Di una sola cosa posso assicurare la Camera e l'onorevole Serra, ed è che nei suoi atti, come consigliere della Corona, l'onorevole Jacini operò sempre con pieno conviucimento, con tutta coscienza, e non fu mosso da altro sentimento che non fosse quello di una profonda devozione all'interesse pubblico. (Bravo! *a destra*)

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Io volevo solamente...

SERRA LUIGI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Perdoni, ho già accordato facoltà di parlare all'onorevole Cadolini: non dureranno molto le spiegazioni ch'egli intende di dare.

CADOLINI. Io sento il dovere di rispondere all'onorevole Massari che non si può pretendere che quando cade in acconcio di esaminare l'operato d'un ex-ministro, per ciò solo che questi non rientrò nel Parlamento, la Camera non possa discutere i suoi atti. Quello che diciamo qui viene pubblicato e l'onorevole ex-ministro è ; adrone di rispondere per le stampe o in quell'altro modo che crede: egli ha la responsabilità degli atti che ha compiuti come ministro, e sarebbe un pessimo precedente e sarebbe cosa strana che qui si volesse impedire di parlarne ed, ove occorra, di censurarli. (*Bene! a sinistra*)

Debbo poi rispondere all'onorevole ministro il quale crede, riguardo ai lavori eseguiti per le ferrovie della Sardegna, che io sia stato male informato. Forse i miei occhi possono avere mal servito al loro ufficio; ma io non parlat per relazione, perchè i lavori a cui ho inteso accennare sono lavori che ho visitati personalmente.

PRESIDENTE. L'onorevole Serra ha domandata la parola per un fatto personale, ma ha preso la sua difesa l'onorevole Cadolini. (*Uarità!*)

SERRA LUIGI. Perdoni: ho qualche cosa da aggiungere per mio conto.

Io ringrazio l'onorevole Cadolini della difesa che ha

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Semenza.

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

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

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

Voci. Non c'è questa legge.

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

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

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

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

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

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

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

GIOVANOLA, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

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

ricorse al ministro del *Foreign Office*, e mandò per mezzo del suo ministro plenipotenziario alla Corte del Re d'Italia una rimostranza al Governo italiano, indicando come gli interessi inglesi erano compromessi. A questa rimostranza cosa ha risposto il Governo italiano? Io, signori, ho dovuto arrossire come italiano! Ha risposto con una lettera diretta alla compagnia nella quale diceva: « se la compagnia non comincerà i lavori entro un mese la si pronunzierà decaduta. » Di poi si è sequestrato persino alla compagnia gli interessi dei 3 milioni di rendita che sono depositati presso la Cassa dei depositi e prestiti.

Voi comprendete, o signori, che bisogna porre riparo a questo inconveniente e vi dirò che i direttori della compagnia inglese sono negozianti i più rispettabili d'Inghilterra. Il signor Grenfell presidente della compagnia è uno dei direttori della Banca d'Inghilterra. In Inghilterra più di una volta mi sentii ripetere che le compagnie e gl'individui fidenti nel Governo italiano e nella nazione italiana, avendo messo il loro danaro in imprese italiane nella speranza di un profitto, trovarono invece che non poterono avere nessun dividendo non solo, ma che avevano perduto i loro capitali. Le azioni delle ferrovie sarde hanno dieci lire sterline pagate, gli azionisti erano pronti a pagare altre dieci lire sterline, e malgrado ciò oggitutti dicono: Perderemo tutto piuttosto che dare una sola lira ancora all'Italia. Però prima che io lasciassi Londra i direttori mi hanno detto: Quando vedremo che il Governo italiano si mette sulla via della giustizia, riconoscendo che il sussidio dei 200 mila ettari ci mancò al tempo opportuno, in modo da non lasciarci continuare i lavori, allora noi saremo pronti a far altri sacrifici per terminare le linee in costruzione.

Ora un'ultima spiegazione. Potrà forse credere taluno che i 200,000 ettari a titolo di sussidio non fossero contemplati nella legge. Ma al paragrafo 36 della convenzione si è detto: « La società non potrà, durante la costruzione delle strade a lei concesse alienare in tutto od in parte i terreni ceduti, nè tagliare i boschi d'alto fusto, se non farà prima constare alla prefettura della provincia di avere speso nella costruzione delle ferrovie il triplo del prezzo che sarà a ricavarci dalla vendita, o di quello attribuito ai boschi da tagliarsi... »

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Semenza, che io le faccia osservare una cosa; e poi, se crede, continuerà. Ella ha piena facoltà di parlare, non ostante lo scrupolo che aveva accennato in principio; però, senza allontanarsi dai limiti e dall'oggetto dell'interpellanza.

SEMENZA. Io sto nei limiti; questa è una questione vitale...

PRESIDENTE. Io leggerò l'interpellanza dell'onorevole Salaris. Così la Camera giudicherà se ella stia nella questione.

L'interpellanza è questa: « Io desidero sapere dal

signor ministro, se egli intenda con sollecitudine provvedere a che quei tronchi i quali sono già bene avviati, debbano essere compiuti, oppure debbano rimanere ancora degli anni nello stato attuale colla perdita dell'immenso capitale che vi si è già impiegato. Vorrei sapere se egli si proponga di porre rimedio a questo deplorabile stato di cose. »

Io la richiamo ai termini dell'interpellanza, non solo perchè m'impone questo dovere il regolamento, ma per un'altra ragione che tutti sanno, e che ci obbliga di affrettarci, per quanto è possibile, a por termine a questa discussione. Il tempo vola, ed ella sa che dobbiamo andare tra poco ad adempiere un pietoso ufficio.

SEMENZA. Se si crede di rimandare la discussione a domani, io non ho difficoltà; ma non avrei che ad osservare una cosa sola, ed è che da quest'articolo risulta che, quando la compagnia avesse speso, come l'onorevole ministro ha detto, 6,600,000 lire sulle ferrovie, aveva il diritto di vendere per 2,200,000 lire; ma questi terreni non avendoli avuti, come poteva la compagnia venderli e profittare del sussidio?

In riassunto, io dico che la compagnia non ha avuto il sussidio, quindi non andò avanti non per colpa sua, ma per effetto di circostanze da lei indipendenti; e per questo motivo non c'è nessun diritto di dichiararla decaduta.

GIOVANOLA, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole preopinante ha pronunziato non so se una difesa per la compagnia concessionaria delle ferrovie sarde od una requisitoria contro il Ministero italiano; io debbo dichiarare per l'onore del Governo che non posso accettare la discussione su questo terreno; nè l'interpellante onorevole Salaris, nè io, nella risposta a lui data, abbiamo accusato la società, ed io in specie mi sono guardato bene dall'entrare in alcun particolare che potesse menomamente detrarre alle pretese che possa avere la società verso il Governo, perchè simili pretese possono da oggi a domani divenir oggetto di contestazioni giudiziarie.

Il Governo ha il dovere di far rispettare i contratti da chi li ha assunti, ed io non so come chi è stato concessionario di un'opera pubblica, quantunque ora ne sia disinteressato, possa con evidente parzialità per le prime pretese, farne oggetto di discussione nel Parlamento. Io non so se sia lecito ad un deputato di sollevare in questa Camera delle questioni che, per loro natura, debbono essere portate davanti ai tribunali. (*Benissimo!*)

Io veramente, come ministro non solo, ma come italiano, ho il dovere di protestare contro questa asserzione, che gli atti del Governo nazionale hanno fatto arrossire gli Italiani sulla piazza di Londra (*Bravo! a destra*); rispetto le opinioni di tutti, ma credo che il Parlamento non possa tollerare l'espressione di simili giudizi. Protesto, lo ripeto, contro le cose dette dal

preopinante, e prendo pel Governo le più ampie riserve.

Il Governo è animato ne' suoi atti dal costante sentimento della giustizia. Esso non vuole opprimere le società, ma vuole pure tutelate le ragioni del paese, e non permetterà mai che i contribuenti sieno oppressi dalle esagerazioni della speculazione privata. Credo di non dovere aggiungere altro; la Camera apprezzerà le ragioni della mia riserva. (*Bene!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Cordova.

CORDOVA. Onorevole signor presidente, io ho presenti le parole colle quali poco fa ella ha richiamata la Camera a ricordare il pio ufficio che tra poco si deve adempiere; in conseguenza non abuserò della facoltà che mi concede, e non potendo fare la dimostrazione di quanto aveva a dire, perchè il tempo mi manca, mi basterà di protestare sin d'ora che quanto ha detto l'onorevole Semenza intorno ai precedenti delle ferrovie sarde non è esatto, e ciò che è stato detto dall'onorevole Speciale relativamente ai precedenti che concernono l'adempimento dei doveri della società delle calabro-sicule è molto meno esatto....

SPECIALE. Domando la parola per un fatto personale.

CORDOVA. come all'epoca in cui potrà venire in discussione quest'incidente, che potrà formare oggetto di un'interpellanza a parte, io avrò l'onore di dimostrare alla Camera.

Io prego la Camera di voler considerare gravemente le parole che ultimamente ha pronunziate l'onorevole signor ministro pei lavori pubblici. L'esperienza m'insegna che a forza di ordini del giorno, a forza di dichiarazioni che si procacciano, provocando i ministri, qualche volta si stabiliscono nelle aule parlamentari spiacevoli precedenti che poi si portano dinanzi ai tribunali per danneggiare gl'interessi dello Stato. (*Benissimo!*)

Io prego la Camera, ogniqualvolta sarà chiamata ad interloquire sopra queste materie che possono formare oggetto di giudizio, ed in cui sono impegnati moltissimi milioni, ad avere la pazienza di sentire tutti gli oratori che possono con cognizione de' fatti prendere la parola sulle medesime materie e di essere molto cauta nell'emettere degli ordini del giorno, nel provocare delle dichiarazioni dal Governo, le quali poi tornano dannose allo Stato, vale a dire a tutti quanti.

Mi permetterò ora soltanto pochissime parole sull'incidente relativo all'onorevole Jacini. Io ringrazio l'onorevole Serra di avere ricordato alla Camera che la convalidazione dell'elezione dell'onorevole Jacini è sospesa, che è soggetta ad un'inchiesta: in questo modo egli ha risposto ad un'interruzione che facevasi intendere dagli stessi banchi in cui siede l'onorevole Serra, che l'onorevole Jacini è assente per propria colpa, che è suo dovere di trovarsi presente...

Voci a sinistra. No! no!

CORDOVA. Signori, vi fu quest'interruzione, e si faceva

dallo stesso banco in cui siede l'onorevole Serra. Io non dubito punto della buona fede dell'onorevole Serra, delle intenzioni sue, ma comprendo la ragione per cui l'onorevole Massari si sentì nella necessità di dare delle spiegazioni. L'onorevole Serra, certamente senza volerlo, quando parlò delle precedenti relazioni avute dai deputati sardi coll'onorevole Jacini, che molto aveva promesso, ed alle cui promesse non era seguito l'adempimento, contrapponendo ciò che egli sperava dall'attuale ministro, e giustamente sperava, disse che confidava che avrebbe proceduto con lealtà. L'impressione fatta da queste sue parole fu un'accusa di slealtà all'onorevole Jacini. (No! no! *a sinistra*) Io sono convinto che questo pensiero non era nella sua mente, ma questa fu l'impressione che ricevette la Camera. Quest'accusa non sarebbe giusta; e ne può far testimonianza l'onorevole Salaris, come pure l'onorevole Delitala, se fosse qui presente: mai vi fu slealtà nelle relazioni tra il ministro Jacini e la deputazione sarda. Al contrario io, che per alcune quistioni era d'accordo coi deputati sardi, e che perciò dava in certo modo torto al mio collega dei lavori pubblici, ebbi con essi a fare l'osservazione della nettezza con cui egli respingeva certe domande.

Ricorderò all'onorevole Salaris come in quella conferenza avuta coi membri del precedente Ministero, al quale si faceva allusione, quando si parlò di promesse, l'onorevole Jacini si mostrasse opposto al sistema Lombardi per la costruzione delle strade nazionali in Sardegna, come l'onorevole Delitala sostenesse quel sistema e facesse rimprovero al Governo di non averlo seguito, e come io secondassi gli onorevoli Delitala e Salaris, e con quanta difficoltà il Jacini si mostrasse disposto a sottoporre nuovamente ad esame la questione, esprimendo lealmente la sua contraria opinione. In conseguenza, l'onorevole Jacini, in questa questione d'opere pubbliche nella Sardegna, non dissimulava le sue convinzioni, ma le enunciava anzi risolutamente.

CADOLINI. Domando la parola.

CORDOVA. Io ricordo anzi che in questa circostanza l'onorevole Jacini mostrò nettamente la sua intenzione di non voler venire a trattativa ulteriore colla società delle ferrovie sarde; egli disse che la società non aveva adempito ai suoi doveri, che si trovava in istato di decadenza, e che altro non rimaneva a fare se non lasciare verificare tale decadenza, semprechè il Parlamento non volesse fare dei sacrifici pecuniari, ai quali certamente il Parlamento non è disposto, come ha detto il signor ministro dei lavori pubblici, e poi provvedere altrimenti. La questione suprema, o signori, è la mancanza di danaro (*Con calore*): arrabattarsi in tutti i sensi per voler aiuto di danari dal Governo, il quale non può fare ciò senza tradire gl'interessi dell'esistenza nazionale d'Italia, è volere l'impossibile.

Per mezzo di combinazioni ipotetiche, per mezzodi

atti e di scartafacci non si porta rimedio alla finanza, alla quale avete bisogno di pensare una volta per tutte, di porre da parte gli interessi locali, di tollerare che siano dilazionati gli adempimenti ai più legittimi desiderii delle varie parti d'Italia, affinchè il tutto, affinchè quello che forma la sostanza della nostra vita nazionale sia salvato. (*Bravo! Bene!*)

SEMENZA. Duecentomila ettari di terreno, ecco la storia delle strade sarde...

CORDOVA. Qual è la storia?

PRESIDENTE. Non interrompano. La parola spetta all'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Io desidero solamente fare osservare come male si apponesse l'onorevole Semenza quando disse che noi che abbiamo parlato in questa questione non eravamo informati dei precedenti. Noi eravamo al contrario benissimo informati della storia di questa impresa, perchè molti dei precedenti da lui accennati, stanno scritti dentro le relazioni e i documenti che l'anno scorso furono presentati alla Commissione della Camera alla quale noi appartenemmo. Ma certamente noi non siamo mai entrati e non dovevamo entrare e non entreremo mai a toccare quelle questioni che egli ha toccate e che non ci riguardano. (*Bene! a sinistra*)

Io ho creduto mio debito pronunciare queste parole, perchè non potrei essere solidale nella perorazione fatta dall'onorevole Semenza, e perchè, lo dichiaro esplicitamente, contro il mio solito, in questa parte sono d'accordo coll'onorevole ministro. (*Si ride*)

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Semenza.

SEMENZA. Non solamente ho chiesto di parlare perchè l'onorevole ministro pei lavori pubblici disse che non c'era altro rimedio che di dichiarare la società decaduta, ma ho voluto parlare perchè giustamente il Governo non potrebbe dichiarare la società decaduta, essendochè la società non potè continuare i lavori, appunto per il mancato sussidio di 200 mila ettari nel tempo opportuno.

Ecco la pura questione.

In quanto all'onorevole signor Cordova, il quale dice che i fatti circa la storia della società non sono esatti, io sono pronto a dargli particolarmente, per non troppo disturbare la Camera, tutte le spiegazioni che serviranno a provargli che io dissi il vero.

CORDOVA. Domando la parola per un fatto personale.

SPECIALE. Anch'io ho domandata la parola per un fatto personale. L'onorevole Cordova risponderà ad un tempo e all'onorevole Semenza ed a me.

PRESIDENTE. L'onorevole Speciale ha facoltà di parlare.

SPECIALE. L'onorevole signor Cordova con quella eloquenza che gli è ordinaria diceva alla Camera che i fatti da me esposti non erano esatti. Ma io non credo che la Camera debba rimanere sotto l'impressione di queste parole dell'onorevole Cordova.

CORDOVA. Domando la parola per un fatto personale **SPECIALE.** Mel perdoni l'onorevole Cordova, per quanto egli abbia potente e pronta la voce per gridare alto, ed affermare che quei proprietari e quei poveri giornalieri sono stati pagati, tuttavolta le loro tasche rimarranno sempre a vuoto. Dunque io pregherei l'onorevole Cordova a rispondermi francamente se è vero o no il fatto da me annunziato, cioè che molti di quei proprietari non sono stati pagati, pregandolo ad un tempo di non far confusione tra la società costruttrice che è in credito, e la società concessionaria. Il fatto certo si è, che solo furono pagati pochi privilegiati.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Cordova per due fatti personali. (*Si ride*)

CORDOVA. Comincio dal secondo.

Allorquando ho dette non esatte alcune enunciazioni dell'onorevole Speciale, non ho inteso parlare della circostanza che mi è ignota, ma che credo molto probabile, che i proprietari espropriati non siano stati pagati; ho inteso parlare dell'asserzione che il Governo fosse debitore verso la società delle calabro-sicule, e che perciò essa si fosse trovata nell'impossibilità di adempiere al suo compito.

Il Governo, lungi dall'essere debitore, è creditore di enormi adempimenti e di molte somme verso la società delle calabro-sicule...

SPECIALE. Si vedrà!

CORDOVA... ed il giorno in cui si saprà chi abbia fatto spargere la notizia data dall'onorevole Speciale, che certamente non la poteva dare del proprio fondo, forse la Camera apprenderà dal mio labbro le cause dello sbilancio, le cause del fallimento di fatto, per dir così, della società delle calabro-sicule.

Relativamente poi all'onorevole Semenza, il quale mi offriva di fare la dimostrazione che ciò che ha detto è esatto, io lo ringrazio di questa sua offerta, ma non è a lui che incombe di fare la dimostrazione dell'esattezza; egli ha già parlato, ha annunciato i fatti, è a me che incombe l'obbligo di dimostrarne l'inesattezza; e sono pronto a farla questa dimostrazione. Certo che la Camera, chiamata come è ora ad un pietoso ufficio, non vorrà prestarmi attenzione, ma se volesse...

Voci. Parli! parli!

CORDOVA. ... Signori, l'onorevole Semenza ha detto che causa del disordine in cui si trova la società delle ferrovie sarde era l'inadempimento del Governo a consegnare i 200 mila ettari di terreni ademprivili; che di questi terreni non erano stati consegnati che 18,000 ettari; che in questo modo per sua colpa erano mancate le risorse sulle quali aveva fatto fondamento la società delle ferrovie sarde; che la cagione per cui questi terreni non si consegnavano più, era che bisognava prima dirimere le questioni sulla natura ademprivile di questi terreni, e scioglierli dalle servitù comunali.

Or bene, signori, io debbo far conoscere alla Camera

che non è guari i promotori della società delle ferrovie sarde esponevano i reclami stessi al Ministero dei lavori pubblici; e se l'onorevole ministro dei lavori pubblici vuol ricercare tra i precedenti di questo affare troverà le relazioni fatte dal ministro di agricoltura e commercio in confutazione di quelle asserzioni. La condizione adempribile dei terreni non era di alcun ostacolo alla consegna dei 200 mila ettari di terreno alla società delle ferrovie sarde, perchè, sino dall'epoca in cui fu votata la legge di concessione, fu stabilito che cessavano i diritti adempribili per opera della legge sopra quei 200 mila ettari di terreno, ed erano riportati sovra altri terreni demaniali sottoposti ad uso comune in Sardegna; in conseguenza l'esistenza dei terreni che per opera della legge si potevano sottrarre al peso dei diritti adempribili non fu di ostacolo alcuno alla consegna delle terre.

Quale è la ragione, signori, perchè le terre non furono consegnate alla compagnia delle ferrovie? Perchè essa non le ha volute. Il Ministero di agricoltura e commercio è stato nella possibilità di dimostrare con documenti e con carte alla mano gli inviti fatti successivamente alla società delle ferrovie sarde, i rifiuti fatti dalla società di ricevere quelle terre, le preghiere e le istanze perchè questi terreni non fossero consegnati; la società esponeva di non avere abbastanza mezzi per custodire quei terreni, per pagarne la contribuzione fondiaria, e di non volersi esporre agli attacchi che potevano venirle fatti dai cittadini. Fu in seguito a queste istanze che, procedendo oltre il Ministero di agricoltura e commercio onde effettuare l'adempimento della legge come era suo dovere, ordinò che in luogo della compagnia fosse chiamato il prefetto ad intervenire, e negli ultimi tempi si incominciarono ad eseguire gli atti di consegna coll'intervento del delegato della prefettura.

La compagnia dunque non ricevette i terreni adempribili perchè non li volle, perchè tal fu la sua volontà; non è stato mai il Governo che si sia ricusato a concedere quei terreni. La compagnia intanto faceva cattivi affari, ma li faceva perchè fin da principio aveva fatto un cattivo contratto, tale essendo il contratto delle ferrovie sarde, di un paese in cui grandi sono le difficoltà di costruzione, ed in cui l'esercizio non poteva promettere sufficienti vantaggi.

Giova rendere questa giustizia a coloro che promossero l'opera delle ferrovie sarde; le loro domande furono così discrete che certamente non potevano conseguire un successo finanziario.

I membri promotori della società delle ferrovie sarde domandati in che essi fondavano la speranza del presuntivo introito, rispondevano che essi facevano assegnamento sui 200,000 ettari di terreni, mentre poi risultava che questa rendita non poteva neppure realizzarsi sin dal principio. Non c'è dubbio, la società delle ferrovie in quel tempo ebbe dal Mini-

stero di agricoltura e commercio un estratto dei documenti che esistevano in ufficio dal quale approssimativamente si potesse conoscere la rendita che potevano dare quei 200,000 ettari di terreni, che fu ritenuta, senza garantirla, di circa lire 600,000. Ma allora i promotori di quella società non erano interessati a diminuire l'apparenza de' profitti sperabili dalla impresa.

Signori, una lunga esperienza mi ha insegnato che ogniquale volta si tratta di promuovere una impresa, tutti i documenti che possono fare comparire questa impresa come vantaggiosissima sono ricercati dai promotori con molta avidità, poichè allora non altro ambiscono che potere accreditare le azioni che la rappresentano; allora tutti i dati, i documenti che magnificano le speranze della impresa sono buoni, ottimi, autentici, sicuri; tutto è buono per collocare le azioni; ma, venuta poi l'epoca della esecuzione dei lavori, la impresa non è più buona, i dati non sono veridici, e gli imbarazzi toccano a chi toccano. (*Movimenti*)

Allora si reclama contro il Ministero dei lavori pubblici o contro quello di agricoltura e commercio, contro al Governo italiano, contro tutti; questa è la verità.

Dapprima una impresa è ambita, lodata in Inghilterra e in Francia; tutti vogliono avervi parte; poi si grida contro il Governo quando gli affari vanno male. Così avviene che si accusi il ministro Jacini per avere risposto che, se in un mese la società delle ferrovie sarde non dava principio ai lavori, se ne sarebbe pronunciata la decadenza.

Ma in questo caso, o signori, si fa accusa contro il potere esecutivo di fare il suo dovere, di eseguire le leggi.

In verità noi siamo sottoposti ad un Codice di commercio, il quale vuole che tutte le società, tutti gli enti commerciali che non adempiono ai loro doveri ai termini di scadenza siano dichiarati in istato di fallimento. E come potrebbe un ministro, un membro del potere esecutivo, che deve essere l'esecutore delle leggi, far eccezione a questa disposizione del diritto commerciale, a favore d'una società?

Ci vuole almeno una decisione del Parlamento, una raccomandazione solenne del potere legislativo, perchè il ministro, astenendosi dal procedere a rigore di legge contro le società di opere pubbliche che non adempiono alle obbligazioni contratte, possa salvare la sua responsabilità; ma in Italia oramai la tolleranza e gli abusi di queste società commerciali è arrivata a tal segno che par convertita in legge; e per una strana anomalia, contro cui non si può abbastanza protestare, l'esecuzione della legge è rinfacciata come un delitto di cui dobbiamo vergognarci all'estero.

Io ammetto, o signori, che per ragioni politiche, per considerazioni economiche, di cui riconosco tutta l'importanza, si possa volere impedire la decadenza di una società industriale.

Io mi ricordo di aver sollecitato l'onorevole Jacini, di fare qualche atto che potesse curare la responsabilità nostra compromessa dal solo ritardo nel pronunciare le decadenze; e che ci permettesse di entrare nella via degli accordi. Tale era precisamente il progetto di legge, che egli presentava alla Camera, col quale domandava la facoltà di poter riscattare le azioni e le obbligazioni delle società di opere pubbliche. Allora io diceva tra me: quando avremo presentato quel progetto che accenna ai nuovi sacrifici da imporre alla finanza, non saremo imputabili di avere sospesi i procedimenti di rigore, se la Camera dei deputati non ci prenderà a sassate (*Si ride*); ma mi pare che il non essere stati presi a sassate, non è una ragione abbastanza valida per fare un'accusa al Ministero dei lavori pubblici di aver minacciata la decadenza ad una società che non è in grado di adempire ai suoi impegni.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Salaris. Io però propongo che si rimetta il seguito dell'interpellanza a domani.

Voci generali. Sì! sì!

La seduta è sciolta a ore 4 35.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito dell'interpellanza del deputato Salaris sopra la costruzione delle ferrovie della Sardegna;

2° Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni della legge d'imposta sulla ricchezza mobile e sull'entrata fondiaria;

3° Discussione del progetto di legge relativo alla costituzione del Banco di Sicilia in pubblico stabilimento avente qualità di ente morale.