

TORNATA DEL 24 MAGGIO 1867

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Convalidamento di quattro elezioni* = *Relazione della Commissione d'inchiesta parlamentare, fatta dal deputato Macchi, sull'elezione di Cotrone imputata di pressione* — *La elezione è convalidata secondo la proposta.* = *Interpellanza del deputato Marincola sulla Società Vittorio Emanuele e sull'inesecuzione delle ferrovie calabro-sicule* = *Spiegazioni del ministro pei lavori pubblici* — *Considerazioni e richiami dei deputati Valerio, Nicotera, Avitabile, Cortese e Asproni, e loro istanze per pronti provvedimenti* — *Proposizioni dei deputati La Porta e Volpe* — *Dichiarazioni e spiegazioni del deputato Cordova e del ministro* — *Risoluzione proposta dal deputato Valerio per la dichiarazione di decadenza della società e la continuazione dei lavori alle ferrovie calabro-sicule, oppugnata dal ministro guardasigilli* — *Risoluzioni proposte dal deputato Asproni e dal deputato Cortese ed altri* — *Considerazioni del deputato Nicotera in appoggio della proposta del deputato Valerio* — *Domanda e istanza del deputato La Porta* — *La discussione è rinviata.* = *Presentazione di disegni di legge: disposizioni per l'esecuzione delle sentenze, e la riscossione dei crediti gabellari; convenzione col municipio di Comacchio per l'amministrazione di quelle valli; provvedimenti sui ricorsi al tribunale di terza istanza in Venezia contro le sentenze del Consiglio di disciplina della guardia nazionale.* = *Rinunzia del deputato Ferrara.*

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

CALVINO, segretario, legge il processo verbale della precedente seduta, che viene approvato, e quindi espone il seguente sunto di petizioni:

11,519. Il Consiglio comunale di Cetraro, provincia di Cosenza, fa adesione alla petizione segnata col numero 11,439, presentata dalla Camera di commercio di detta provincia intorno alle condizioni finanziarie di quelle contrade.

11,520. Il Consiglio comunale di Vicenza, accennato il gravissimo carico imposto al suo bilancio per le spese obbligatorie addossate ai municipi e le infelici condizioni economiche di quel comune, dimostra quanto dispendioso sia il servizio di pubblica sicurezza, ed invita i rappresentanti della nazione a trovare modo nelle imminenti riforme di apportarvi riparo.

11,521. Quarantotto fabbricanti di carta del comune di Villa Basilica, provincia di Lucca, fanno istanza perchè venga tolta ai comuni la facoltà di gravare le manifatture di carta sotto il titolo di *dazio consumo*.

11,522. L'ex-religioso padre Geremia, da Stigliano, dell'ordine dei Minori Osservanti si rivolge alla Camera perchè voglia provvedere che gli sia corrisposta la pensione che la legge gli assegna.

11,523. Il Consiglio comunale di Caposele, nel Principato Ulteriore, espone alcune considerazioni in appoggio della proposta di legge presentata dal deputato Catucci intorno all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori, e propone modificazioni al Codice di procedura civile.

ATTI DIVERSI.

LAMPERTICO. Domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione 11,520 con cui la Giunta municipale di Vicenza richiama l'attenzione della Camera sopra i gravissimi inconvenienti che si sono verificati nel Veneto per l'introduzione ed applicazione della legge comunale e provinciale, e di quella sulla pubblica sicurezza.

(È dichiarata d'urgenza.)

ARRIVABENE. Prego la Camera a voler dichiarare di urgenza la petizione 11,409 presentata da 84 impiegati di Mantova, i quali chiedono, ed a ragione, d'essere esonerati di tutta o di una parte della trattenuta tuttora percepita dallo Stato sul loro stipendio. Questa trattenuta fu ordinata a saldare i tre mesi di anticipazione accordati dal Governo austriaco ai detti impiegati, perchè potessero fare le provvigioni necessarie durante il blocco.

(È dichiarata d'urgenza.)

MARTELLI-BOLOGNINI. Mi prendo la libertà di pregare la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione segnata col n° 11,521, con la quale 48 fabbricatori di carta, della provincia di Lucca, chiedono che la carta non sia compresa nella tassa del dazio-consumo perchè, secondo loro, arbitrariamente è stata imposta da alcuni dei comuni della nostra provincia.

(È dichiarata urgente.)

PRESIDENTE. L'onorevole Collotta chiede, per urgenti affari di famiglia, un congedo di dieci giorni.

L'onorevole Cantoni, dovendo assentarsi da Firenze per affari urgenti, chiede un congedo di quattro giorni.

(Questi congedi sono accordati.)

(L'onorevole Martinengo presta giuramento.)

VERIFICAZIONE DI ELEZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Grossi a voler venire alla tribuna per riferire sopra un'elezione.

GROSSI, relatore. In nome dell'ufficio I ho l'onore di riferire sull'elezione del collegio di Caulonia avvenuta nella persona del signor Campisi Angelo Raffaele.

Questo collegio è composto di sei sezioni: Caulonia, Gioiosa Ionica, Grotteria, Mammola, Stilo e Roccella Ionica.

Il numero degli elettori iscritti è di 692. Nel giorno 5 maggio si presentarono all'urna 451 elettori, i cui voti si divisero nel modo seguente: al signor Campisi Angelo Raffaele 315; al signor Marzano cavaliere Ettore voti 129; voti dispersi 4, nulli 3.

Avendo il signor Campisi Angelo Raffaele riportato 315 voti, e quindi un numero maggiore di quello prescritto dall'articolo 91 della legge elettorale, l'ufficio definitivo proclamò il suddetto signor Campisi Angelo Raffaele a deputato di Caulonia.

Tutte le operazioni furono eseguite con la massima regolarità; non vi sono proteste, non vi sono reclami, non vi sono osservazioni di sorta, per cui l'ufficio I mi ha dato l'onorevole incarico di proporre alla Camera la convalidazione della elezione avvenuta nella persona del signor Campisi Angelo Raffaele.

(La elezione è convalidata.)

NICOTERA, relatore. Ho l'onore di riferire alla Camera per mandato dell'ufficio II sulla elezione del terzo collegio di Napoli.

Il terzo collegio di Napoli si compone di sette sezioni ed ha 1658 elettori iscritti; nella prima votazione si presentarono a votare 380 elettori, e non essendo questo numero sufficiente a proclamare il deputato, si procedette al ballottaggio.

Nel ballottaggio si presentarono 586 elettori, e i voti andarono divisi così: al signor Pandola Ferdinando voti 300; al signor Nolli baron Rodrigo 282; voti dispersi nove, nulli quattro.

Le operazioni andarono tutte in perfetta regola; se nonchè in una delle sezioni, e precisamente in quella di Ponticelli, quando il presidente di questa sezione presentava i verbali alla sezione principale, fu osservato che alle liste elettorali, nelle quali si era proceduto alla votazione, mancava la controsegna del segretario, e vi era invece solamente quella dello scrutatore. Un altro elettore, rilevata questa mancanza,

protestava e credeva che questo motivo potesse portare l'annullamento dell'elezione.

Il presidente della sezione rispondeva che egli non credeva che l'articolo 82 della legge elettorale dovesse essere interpretato nel senso che la lista elettorale, sulla quale si era proceduto alla votazione, dovesse essere contrassegnata tanto da uno scrutatore quanto dal segretario, ma che credeva invece bastasse che una lista fosse contrassegnata da uno scrutatore, ed un'altra fosse contrassegnata dal segretario.

Il giorno dopo il presidente di questa stessa sezione scriveva un lungo ufficio al presidente della sezione principale, ed inviava una seconda lista contrassegnata dal segretario. Questa seconda lista, contrassegnata dal segretario, era inviata dal presidente della sezione principale al ministro dell'interno, e fa parte dell'incartamento.

Oltre a questo in un'altra sezione, essendosi presentato a votare un elettore analfabeto, fu interrogato dal presidente se egli avesse l'incapacità a scrivere per difetti fisici, oppure perchè non sapesse scrivere, e l'elettore rispose che egli era analfabeto. Allora il presidente dell'ufficio lo interrogò, se si trovava iscritto nelle liste precedenti; e l'elettore rispose che no.

L'ufficio elettorale, elevandosi a giudice, non ammise a votare quest'elettore, e l'elettore protestò, facendo anche osservare che altri elettori analfabeti erano stati ammessi a votare senza che una simile interrogazione fosse loro diretta.

L'ufficio ha esaminato lungamente le due quistioni, cioè la prima in quanto alla mancanza della firma del segretario sulle liste elettorali, e la seconda, cioè la esclusione dal voto dell'elettore analfabeto.

In quanto alla prima, sebbene l'articolo 82 della legge elettorale fosse abbastanza chiaro e quell'articolo richiedesse il controllo tanto di un segretario quanto di uno scrutatore, pure è parso all'ufficio che la mancanza della firma del segretario non potesse apportare nullità delle operazioni, tanto più che la seconda lista innovata si trova identica alla prima, ed il verbale della votazione è contrassegnato anche dal segretario. Per tutte queste ragioni dunque l'ufficio ha creduto di non poter ammettere, per la protesta di cui ho fatto parola, l'annullamento della elezione.

In quanto alla seconda questione, cioè quella della esclusione dell'elettore dal voto, l'ufficio ha considerato che l'ufficio elettorale non aveva il diritto d'escluderlo, perchè l'ufficio elettorale non è giudice delle liste elettorali, ma unicamente di certe questioni di fatto, che possono elevarsi nel momento della votazione. Ma in quanto a tutte le altre contestazioni che possono nascere, specialmente quelle che riguardano la lista elettorale, l'ufficio non ha altro diritto che quello di registrare la contestazione e di lasciarne la risoluzione alla Camera, che è giudice supremo.

Pur considerando che l'esclusione di quell'elettore

non altera per nulla il risultato della votazione, perchè il signor Pandola ha riportato 18 voti di più dell'altro; considerando che se è sacro il diritto dell'elettore escluso, non è meno sacro il diritto degli altri che hanno votato; per tutte queste considerazioni l'ufficio non ha creduto neppure che il secondo motivo potesse produrre nullità dell'elezione.

È per questo dunque che l'ufficio mi ha dato l'incarico di proporre alla Camera la convalidazione di questa elezione non senza però esprimere il suo parere in quanto alla necessità che le liste elettorali siano controllate tanto da un segretario che da uno scrutatore, e non senza esprimere un voto di biasimo all'ufficio elettorale che, rendendosi giudice delle liste elettorali, ha escluso dal voto un elettore.

(L'elezione è convalidata.)

ROGADEO, relatore. Per mandato del IV ufficio riferirò intorno all'elezione del commendatore Francesco Ferrara a deputato del collegio di Andria.

Dall'esame di questa elezione risultando che tutte le operazioni elettorali furono compiute regolarmente, e non essendovi alcuna protesta, l'ufficio venne nella deliberazione di proporre alla Camera la convalidazione di questa elezione.

(È approvata.)

GIACOMELLI, relatore. In nome del VI ufficio propongo la convalidazione dell'elezione succeduta nel collegio di Maglie nella persona del signor marchese Panciatichi Ferdinando.

Le operazioni furono regolari, non vi sono opposizioni, nè proteste di sorta, per cui l'ufficio VI ne propone l'approvazione.

(È approvata.)

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Macchi di venire alla tribuna per riferire intorno all'elezione di Cotrone.

MACCHI, relatore. Signori, la Commissione incaricata di esaminare i fatti che s'ebbero a lamentare nell'elezione del deputato di Cotrone, per vedere se essi fossero tali da renderla meno libera e legale, appena costituita, si fe' un dovere di recarsi immediatamente in quel lontano paese, sia per l'obbligo che i suoi membri sentivano di compiere colla massima sollecitudine il delicato ufficio loro affidato, sia pel desiderio di non lasciare, neppure un giorno più del bisogno, vacante in Parlamento lo stallo destinato al rappresentante prescelto da quegli elettori.

È bene sappiate, o signori, che la vostra Commissione, giunta a Cotrone, ebbe, al suo arrivo e durante il suo soggiorno, e specialmente al suo dipartirsi, tante e sì effuse e sì cordiali dimostrazioni di affetto, che ben si può da esse argomentare quanta sia la riverenza di quella fervida popolazione per la rappresentanza nazionale, e quanto l'amore per le libere nostre istituzioni. (*Bene!*)

Che al momento in cui venne proclamato l'esito

del primo squittinio nella sezione principale del collegio di Cotrone, il popolo abbia mostrato il suo malcontento con una manifestazione tumultuosa, a dilagare la quale l'autorità governativa stimò necessario l'intervento della milizia cittadina e della stanziaria, è un fatto innegabile, sul quale or s'attende il giudizio dei tribunali competenti; imperocchè, in quella occasione, vennero arrestati parecchi individui; alcuni dei quali furono dopo pochi giorni rilasciati in libertà, ed undici il giorno della nostra partenza stavano tuttavia in carcere, altamente invocando la più sollecita decisione dei giudici.

La vostra Commissione non era competente a indagare se e quanto fosse criminosa quella dimostrazione di simpatia per l'uno, e di avversione per l'altro dei due candidati. Il suo mandato naturalmente limitavasi a verificare se e quanto abbia esso contribuito ad impedire od a rendere meno libero nei cittadini l'esercizio del diritto elettorale, onde vedere se debba ritenersi valida e legale la elezione del deputato.

Come abbiamo detto, e come d'altronde alla Camera è già noto per la discussione che se ne fece nella tornata dell'8 aprile, i tumulti scoppiarono in Cotrone dopo le quattro pomeridiane del 10 marzo, dopo cioè che la votazione di quel giorno era già regolarmente compiuta; e dopo, anzi, che l'esito ne era stato ufficialmente proclamato.

Era lecito per altro il timore, od almeno il sospetto, che il malcontento popolare scoppiato a quel modo, e in quel punto, si fosse manifestato più o meno aperto anco nei giorni precedenti, per guisa da persuadere i più timidi fra gli elettori a non presentarsi all'urna, od i meno determinati a cambiare di voto. Era lecito per lo meno il dubbio che la lamentata dimostrazione del giorno 10 avesse una illegale influenza sulla votazione di ballottaggio del giorno 17.

Per schiarire questi dubbi, e per dissipare questi ragionevoli sospetti, la vostra Commissione pose ogni più diligente e scrupoloso suo studio. Chiamò a sè, anco dalle più lontane ed impervie sezioni, una buona cinquantina di testimoni, scelti fra le persone d'ogni opinione e d'ogni grado, appena che, o per una ragione o per l'altra, fossero reputati in condizione di poter conoscere o schiarire i fatti e rendere imparziale omaggio alla verità.

Di questi cinquanta testimoni chiamati, ben trentatré accorsero all'invito nostro con un amore ed una sollecitudine che è meritevole del più alto encomio e della più viva riconoscenza. Imperocchè molti di essi, per venire a noi, ebbero ad interrompere con non lieve sacrificio i loro negozi, ed a sopportare il disagio e il dispendio di lungo viaggio, reso incredibilmente difficile, e, pur troppo, non senza pericolo in quelle sì belle e feraci, ma tuttavia neglette contrade. Ed è questa la ragione per cui alcuni dei chiamati si trovarono nella materiale impossibilità di accorrere al nostro

invito; mentre altri non vennero per assenza o per malattia, che ebbero lo zelo di far constatare.

Taluno dei testimoni intervenuti ebbe a narrare come nel giorno di sabato, 9 marzo, la vigilia cioè della elezione, essendo arrivato alla natia Cotrone, dopo lunga assenza, il signor Gaetano Cosentini, altro dei candidati, i suoi amici e fautori siensi mossi ad incontrarlo con grida di evviva a lui, e di dispregio per il suo competitore. Dissero altri che in quel giorno medesimo si fossero uditi propositi minacciosi, tenuti da uomini dell'infimo volgo, uno dei quali si trova per ciò in carcere sottoposto a processo. I propositi erano questi: che, se l'indomani fosse riuscito eletto il Barracco, *la si sarebbe vista brutta*, e persino *che si sarebbe fatto sangue*.

Dall'attento esame delle cose e di testimoni molteplici, la vostra Commissione per altro ebbe a verificare in modo sicuro ed irrecusabile che tali sconvenienti parole, se pur vennero proferite, lo furono in modo così vago, da non essere personalmente dirette a chicchessia, e da non potere, per conseguenza, esercitare sull'animo di chicchessia influenza di sorta. Un solo teste affermò di avere inteso colle proprie orecchie le voci suesprese, mentre recavasi a votare; ma ben lungi dal lasciarsene imporre, egli proseguì per la sua via, e diede, come gli altri testimoni, il proprio voto a chi meglio credeva, limitandosi a dire in cuore suo che, se mai quelle ridicole chiacchiere di pochi ragazzacci si fossero fatte serie, a lui pure sarebbe bastato l'animo di tenere fronte alla violenza e di fare valere la propria ragione. Aggiunse poi il teste medesimo, che fu solo una celia puerile, e che l'occasione non venne di far prova del suo coraggio.

Oltre che, a togliere ogni ombra di dubbio, dal sindaco di quel luogo, che fu anche presidente definitivo della sezione elettorale di Cotrone, venne presentato alla Commissione vostra un elenco degli elettori iscritti, e di quelli che effettivamente si presentarono all'urna. Appare da esso come, con lodevole ed imitabile zelo, i cittadini di Cotrone abbiano esercitato tutti il sovrano diritto di liberi cittadini, essendo mancati all'appello soltanto quattro morti, e quei pochi che ne furono materialmente impediti o per assenza o per malattia, e quelli che, per sistematica astensione, eziandio nelle precedenti elezioni, mostrarono appartenere a quel partito politico che ora in Italia non vuol essere nè *eletto* nè *elettore*.

Quest'elenco, da cui risultando la presenza al comizio di tutti gli elettori, esclude persino la possibilità di una astensione per vergognose intimidazioni, venne minutamente verificato e controllato dalla Commissione vostra, che ora lo depone, insieme all'esame scritto dei testimoni e degli altri documenti dell'inchiesta, sul banco della Presidenza.

Nè si astenne dall'urna un vecchio elettore, di 90

anni compiuti, il quale, non sapendo scrivere, pregò il presidente della sezione a mettere per lui sulla scheda il nome del candidato di sua preferenza, senza temere di palesare con ciò il proprio voto, benchè fosse contrario a quello proclamato dalle turbe. Anzi, siccome egli sapeva a mala pena mettere insieme il proprio nome, non esitò di apporlo, quasi fosse a maggior garanzia e validità, a' piè della scheda. E siccome tra i vari testimoni da noi esaminati ve ne fu uno, il quale manifestò il sospetto che il povero uomo fosse stato indotto a mettere quella firma per maligna suggestione di un avversario del candidato da lui preferito, onde rendere così nullo il voto, la vostra Commissione si fe un dovere di veder chiaro quanto ci fosse di fondato in tanto sospetto.

Interrogò in proposito parecchi testimoni oculari; e chiamò a sè anche il nonagenario elettore; e dalle unanimi risposte potè convincersi che il sospetto era falso. Il buon vecchio, anzi, andò quasi in collera quando comprese essersi potuto credere che per malizia altrui avesse commesso quell'errore che, con schietto amore di verità, confessò doversi attribuire esclusivamente all'ignoranza propria; ragione per cui, messo di poi sull'avviso, non ebbe a ripeterlo nella seconda votazione.

Vi fu eziandio chi ebbe ad affermare che, qualche giorno prima del 10, a taluno fra gli elettori si fosse fatta minaccia che, ove avesse dato il voto al barone Barracco, *non sarebbe più tornato a casa*. Naturalmente la vostra Commissione si fe sollecita ad interrogare l'elettore in questione, il quale ebbe a narrare come la cosa fosse di assai più lieve momento, imperocchè la minaccia si sarebbe ridotta unicamente a *prenderlo a colpi di limone*. Ond'è che, senza tenere alcun conto di ciò, ei recossi liberamente all'urna, e non ebbe poi a soffrirne molestia di sorta.

Nello squittinio di ballottaggio è bensì vero che non comparvero i tre fratelli Barracco col loro agente Luigi Ferraro, i quali, dimoranti ad Isola in una loro villa, recaronsi a Cotrone per il voto del giorno 10; e, tornati all'indomani alla campagna, più non si videro. Ma, qualunque pure sia la causa della loro astensione, è da ritenersi spontanea e volonterosa, come volonterosa e spontanea fu l'astensione del competitore signor Gaetano Cosentini e di un suo prossimo parente. L'arrivo di grosso drappello di milizia, quand'anche non ci fosse stata altra ragione, avrebbe dovuto bastare, come infatti bastò, a rassicurare l'animo di tutti che, per la votazione del giorno diciassette non era più a temersi inconveniente o disordine alcuno. E si noti, per giunta, che nella settimana intercorsa tra la prima e la seconda votazione, il facente funzione di sindaco lodevolmente convocò quasi una trentina tra i più stimati ed influenti padri di famiglia, onde metterli tutti nell'impegno di adoperarsi alla più completa osservanza dell'ordine pubblico, circostanza anche questa

che, per quanto chiara e plausibile, non mancò di porgere materia di indebite accuse.

Ciò quanto alla sezione principale di Cotrone. Ma la Commissione vostra pensò di estendere le sue indagini anco alle sezioni più esigue e più lontane, per vedere se mai fosse possibile rintracciare un fatto che avesse influito sul voto degli elettori. Furono chiamati testimoni da più paesi, e, vogliamo ripeterlo ad onor loro, quasi tutti accorsero di grand'animo al nostro invito, ad onta dei più gravi sacrifici, e quelli cui fu impossibile venire, non mancarono d'inviare buone giustificazioni. Pressochè unanimi provarono i testimoni colle loro risposte che l'elezione erasi compiuta colla massima regolarità. Solo nella sezione di Cirò vi fu chi ebbe ad affermare essersi affisse un proclama insolente e minaccioso per chi avesse dato il voto all'uno piuttosto che all'altro candidato. Se vero, questo fatto sarebbe forse bastato solo a rendere nulla la elezione. Per il che la Commissione vostra mise una cura precipua per verificarlo; e, senza badare a perdita di tempo od a spesa, chiamò a sè dalla lontana sezione parecchi testimoni; fra i quali non mancarono i più importanti, cioè il sindaco del luogo che fu presidente provvisorio, ed il presidente definitivo della sezione elettorale.

E dalle concordie risposte di cotesti signori fu provato all'evidenza che, se talvolta la lontananza, la paura o le preoccupazioni di partito possono esagerare o sconvolgere il senso delle cose, in questa circostanza lo avevano completamente travisato. Un proclama invero, anzi due, vennero affissi sulla piazza di Cirò, al luogo delle solite pubblicazioni ufficiali; ma fu opera, non di anonimi faziosi contro la libertà del voto, sibbene dell'egregio presidente della sezione, nel lodevole intento di assicurarla, facendo esso appello alla concordia degli animi, ed eccitando ciascun elettore a votare liberamente, secondo la propria coscienza.

Dopo di che la vostra Commissione, fattosi ormai un esatto criterio ed un giudizio sicuro sulla verità delle cose, stimò conveniente di por termine a' suoi lavori, onde tornare il più presto possibile in mezzo a voi a rendervi conto della sua missione, ed a riprendere la sua parte ai lavori parlamentari, senza trascinare più in lungo l'inchiesta, accrescendo, senza bisogno, gl'incomodi dei cittadini e la pubblica spesa.

Concludiamo dunque:

Visto che i disordini accaduti a Cotrone nel pomeriggio del 10 marzo non influirono a scemare nè la libertà del voto, nè il numero dei votanti;

Visto che le operazioni elettorali del primo e del secondo squittinio si compirono in tutte le sezioni colla massima regolarità;

La vostra Commissione unanime è d'avviso che la elezione del signor Gaetano Cosentini a deputato di Cotrone debba essere senz'altro convalidata.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti le conclusioni dell'ufficio che sono per la convalidazione dell'elezione fatta dal collegio di Cotrone, in persona del signor Gaetano Cosentini.

(Sono approvate.)

BREDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BREDA. Ieri all'ordine del giorno dell'ufficio, a cui io appartengo, era la discussione sul progetto di legge di liquidazione dell'asse ecclesiastico che invece non fu discusso, avendo alcuni dell'ufficio, ed anche il presidente dello stesso, dichiarato esserne stata sospesa la discussione dalla Presidenza della Camera.

Epperchè io mi faccio ardito a pregare l'onorevole presidente affinchè questo progetto di legge venga discusso, cominciando da domani, negli uffici, giacchè la mancanza della convenzione, la quale arriverà in seguito, non parmi motivo sufficiente per restare sospesi in una discussione di tanta importanza, la quale durerà per molti giorni. Per quanto importante essa sia, la convenzione non può esserne che l'appendice.

PRESIDENTE. La Presidenza l'aveva di già messa all'ordine del giorno, ma sette sopra i nove uffici, non la Presidenza, ne hanno deliberato la sospensione. Quando gli uffici decideranno di voler avere di nuovo sott'occhio il progetto per occuparsene, la Presidenza si farà premura di metterlo nuovamente al loro ordine del giorno.

INTERPELLANZA DEI DEPUTATI MARINCOLA E MARSICO SULLA CONDIZIONE DELLA SOCIETÀ VITTORIO EMANUELE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interpellanza dei deputati marincola e Marsico sulle coadizioni della società *Vittorio Emanuele*. L'uno o l'altro degli onorevoli interpellanti ha facoltà di parlare.

MARINCOLA. Dopo la dichiarazione dell'onorevole presidente del Consiglio, e dopo il voto della Camera nella tornata di avant'ieri, gli animi si rassicurarono da una certa perplessità in cui si stava pei lavori pubblici approvati dal Parlamento, se sarebbero contenuti nella misura delle forze delle finanze. Senonchè in questa perturbazione non va esente chi prende interesse al compimento delle linee calabro-sicule le quali, nell'interessare generalmente il paese, interessano da vicino non meno che undici provincie dello Stato abitate da quattro milioni di italiani.

Se domani la Basilicata, le tre Calabrie, le sette provincie siciliane si rivolgessero al ministro dei lavori pubblici per domandargli come si va avanti nei lavori delle calabro-sicule, il ministro direbbe « è la società *Vittorio Emanuele* incaricata di questi lavori, vi è una convenzione. Lo Stato non può mettere sul suo bilancio delle somme che si debbono erogare da una società concessionaria. »

Bisogna dunque portare la luce su questo stato di cose: noi camminiamo tutti in un equivoco per quanto si riferisce alla *Vittorio Emanuele*; paese e Governo, tutti camminiamo sopra un equivoco: questo è un affare chiuso dentro una nube che non si può altrimenti dissipare che colla fiaccola della verità.

Il ministro dei lavori pubblici addì 19 novembre 1866 stipulava colla *Vittorio Emanuele* una convenzione, la quale mette capo a queste parole: « Visto che la società *Vittorio Emanuele* non è in grado di continuare i lavori, il Governo assume di anticipare 18 milioni da erogarsi a tre milioni al mese reputandosi cominciato dal 1° ottobre 1866, e terminare alla fine di marzo 1867. La società *Vittorio Emanuele* alla sua volta assumeva l'obbligo al 1° aprile 1867 di farsi trovare ricostituita nei mezzi di continuare i lavori. È venuto il 1° aprile 1867, siamo prossimi al 1° giugno, domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se sono stati spesi i 18 milioni, a tre milioni al mese, fino al 31 marzo 1867; domando al signor ministro dei lavori pubblici: al 1° aprile 1867 la compagnia *Vittorio Emanuele* si fece trovare in condizione tale da intraprendere i lavori? Si sono fatti lavori per 18 milioni per conto dello Stato sino al 31 marzo? Dal 31 marzo in poi ha lavorato la *Vittorio Emanuele* con propri mezzi? Domando: la *Vittorio Emanuele* esiste o non esiste?

Nel primo caso, non v'è ragione perchè lo Stato debba portare d'ora innanzi sul suo bilancio delle somme per i lavori della *Vittorio Emanuele*, e siamo già certi che le ferrovie saranno subito compiute.

Nel secondo caso, se la *Vittorio Emanuele* non esiste, il Ministero deve provvedere con un progetto qualunque onde assicurare la continuazione dei lavori di una rete di ferrovia che interessa undici provincie, che interessa quattro milioni di contribuenti, che interessa l'ordine generale dei rapporti degli Italiani fra di loro, i quali, affratellati come sono d'interessi, di legislazione, di sistema monetario, di esercito, di tasse, non possono stare disgiunti. Noi abbiamo sopportato sacrifici d'ogni maniera per congiungere queste popolazioni e farne una famiglia; non si ha il diritto di chiedere ogni maniera di sacrifici per congiungerle e farne una famiglia; e poi tenerle disgiunte per non urtare gl'interessi di una compagnia di negozianti. Una soluzione qualunque si deve trovare. Il Parlamento ha votato la linea, ha riconosciuto questa necessità; le calabro-sicule debbono essere un vero, come è un vero una legge del Parlamento.

I modi come si debba andare all'esecuzione furono determinati. Si stipulò una convenzione; la società *Vittorio Emanuele* assunse i lavori e coll'articolo 23 del suo contratto approvato dal Parlamento, e coll'articolo 13 della convenzione 19 novembre ultimo stipulò che, venendo il termine in cui doveva darsi mano ai lavori, venuta la scadenza in cui i lavori si

dovevano ultimare, se non si fosse adempiuto all'articolo 23 del contratto 9 luglio, questo sarebbe risolto di pieno diritto.

Domando ora al signor ministro: cosa mai si è fatto per l'esecuzione di questi patti? E se questi patti non vi fossero, che cosa si è fatto degli articoli 209, 210, 211 e 212 della legge sulle opere pubbliche? Domando io come si saltò a piè pari sulla legge, colla tolleranza di ordine tutt'altro che generale. Domando che si vada ad un espediente, affinchè le popolazioni finiscano di vivere nel disinganno e nella lusinga.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Io non mi era affrettato a chiedere la parola all'onorevole presidente perchè, essendo l'interpellanza firmata da due deputati, credeva che qualcuno volesse ancora aggiungere altre osservazioni, e mi riservava di rispondere complessivamente; ma poichè sono eccitato a rispondere, dichiaro che, allorchè io venni al Ministero, trovai che si stava lavorando sulle ferrovie della Calabria e della Sicilia per conto del Governo, per mezzo dell'impresa generale, che aveva assunto già dalla società concessionaria la costruzione di quelle linee.

I lavori per conto del Governo si erano intrapresi in forza del decreto regio 3 novembre 1866, il quale dichiarava essere la continuazione immediata dei lavori delle strade ferrate nelle provincie siciliane e calabresi di pubblica necessità ed urgenza; quindi assegnava 18,000,000 da spendersi in sei mesi decorrendi dal 1° ottobre.

Per effetto di questo decreto il Governo procedeva ad una convenzione colla società concessionaria e coll'impresa costruttrice, per la quale l'impresa col consenso della società *Vittorio Emanuele*, che dichiarava di non essere in grado, cogli attuali suoi mezzi, di provvedere alla continuazione dei lavori sulle ferrovie, l'impresa, dico, assumeva di continuare i lavori per conto del Governo, impiegando approssimativamente 3 milioni al mese. Era inoltre stabilito nella convenzione che se alla scadenza del 31 marzo 1867 la società non avesse dimostrato di essersi procacciati i mezzi necessari per fare fronte ai propri impegni, il Governo fosse in diritto di pronunziare la decadenza dalla concessione. Il Ministero cui io succedeva, quantunque fosse già trascorso il 31 marzo, non aveva creduto nè di sospendere i lavori, nè di pronunziare la decadenza. Io ho pensato...

VALERIO, MARINCOLA, NICOTERA. Chiedono la parola.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Io ho pensato che sospendendo i lavori si andava incontro alle conseguenze che il decreto regio 3 novembre aveva avuto in mira di prevenire.

Ho dovuto riflettere che dichiarando la decadenza, s'incorreva per necessità nella conseguenza di avere una lunga interruzione dei lavori, giacchè non altri-

menti si poteva pronunziare la decadenza che per virtù dell'articolo 251 della vigente legge sulle opere pubbliche, e quindi bisognava applicare gli articoli successivi 252, 253 e seguenti, i quali prescrivono delle formalità assai lunghe tanto nell'interesse dei concessionari, quanto nell'interesse del Governo.

Una seconda ragione, che mi vietava di dichiarare la decadenza, si era questa: che sarebbe stato inopportuno ed intempestivo far cessare una concessione senza avere in pronto un sistema per continuare quei lavori, che il Parlamento con vari voti e con ripetute leggi aveva riconosciuti di necessità nazionale.

Una terza considerazione dissuadeva il Governo dall'immediato pronunziamento della decadenza, era la perturbazione che poteva derivarne a scapito di altre imprese che anch'esse non si trovavano in condizioni molto prospere.

In vista di queste condizioni, io ripeto, l'interesse generale del paese, secondo anche il consiglio di persone autorevoli, richiedeva che si continuassero i lavori, poichè non essendosi spesi tutti i diciotto milioni, avevamo ancora somme sufficienti per progredire per tre mesi almeno.

Io credo che durante questi tre mesi il Governo del Re, continuando gli studi già iniziati dal mio antecessore, potrà mettersi in grado di presentare al Parlamento una nuova combinazione, mercè la quale si possa provvedere alla continuazione dei lavori, che sta a cuore di tutti di non abbandonare.

Intanto ho la compiacenza di poter assicurare la Camera che gli studi sono proseguiti colla massima diligenza ed attività, e che spero non sarà lontano il giorno in cui avrò l'onore di presentarne i risultati al Parlamento per quelle determinazioni che saranno opportune nello scopo di continuare i lavori riconosciuti necessari per l'interesse generale, e di continuarli senza maggiori aggravii dello Stato, e fors'anche colla speranza di diminuirli gli aggravii immediati.

Dippiù posso dire che, per effetto della convenzione che ho citata, furono eseguiti lavori sopra tutti i tronchi da quella convenzione preveduti, e perciò per la linea di 144 chilometri da Taranto a Rossano si spesero a tutto il 25 aprile 1867 2 milioni e 720 mila lire; su quella da Lazzaro a Bianconovo di chilometri 60, 1 milione 367 mila lire.

Nell'isola di Sicilia poi si erogarono lire 637,000 per terminare il tronco da Messina a Catania di chilometri 95, il quale tuttochè aperto al pubblico mancava ancora di qualche opera di finimento. Sul tronco da Catania a Lentini di chilometri 28 si impiegarono lire 1,434,000, e malgrado che il tronco da Lentini a Siracusa non fosse compreso fra quelli, di cui si devono continuare le costruzioni, si è provveduto alle opere conservatorie dei lavori già fatti, specialmente nella galleria d'Augusta, con un dispendio di 107,000 lire. Finalmente sul tronco della linea da Palermo a

Lercara di chilometri 40 si spesero 2,282,000 lire: così in totale la spesa al 25 aprile ammontava a lire 8,548,000. Si calcola che a quest'ora, al 25 maggio, si saranno fatti lavori per altri 2 milioni. Altri 2 milioni devono costare presuntivamente i ponti metallici provvisti dall'impresa d'accordo col Governo per sollecitarne la costruzione, come pure si ebbero a provvedere dei legnami per 700 mila lire, per ponti ed altre opere di costruzione. Si presume poi che vi sieno circa 500 mila lire di spese da liquidare, ed altre 250 mila lire importi il personale tecnico di sorveglianza.

Riassumendo, si può calcolare quindi che a questa ora dei 18 milioni se ne siano spesi od impegnati 14; per cui resta la somma di 4,000,000 la quale si suppone che possa bastare abbondantemente per arrivare sin verso la fine di luglio.

Dovete però aver presente, o signori, che non su tutta la linea calabrese si potrà lavorare nella stagione estiva con uguale alacrità per effetto della malaria che si sviluppa e che impedisce... (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*... ai lavoranti di accorrervi in buon numero.

Dopo tutto ciò, posso assicurare la Camera della ferma volontà del Ministero di far progredire i lavori con sollecitudine, e della sua intenzione di presentare, prima che la Camera si scioglia e abbastanza in tempo per essere discusso in questo periodo di Sessione, un progetto per provvedere stabilmente alla sorte delle ferrovie calabro-sicule.

Questa è la mia risposta; desidero che sia abbastanza soddisfacente per gli onorevoli interpellanti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO. L'interpellanza degli onorevoli Marincola e Marsico porta innanzi alla Camera una grave questione. Tale questione parmi siasi fatta ancora più grave per le risposte date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Risaliamo un momento ai principii. Tutti i deputati che appartennero alle antiche Legislature, tutti quelli che s'occuparono degli affari del paese, pel quale è di tanta importanza tutto ciò che tocca alle condizioni deplorabili delle società ferroviarie, tutti, dico, sanno quale fosse la posizione della società *Vittorio Emanuele* fino dall'anno 1865.

Questa società è sorta per una cessione fatta dall'antica società *Vittorio Emanuele* allo Stato d'una ferrovia, la quale si è pagata con una rendita di due milioni ed un quarto circa, e per la contemporanea concessione delle strade ferrate calabro-sicule.

Ricordano tutti come questa società dovesse costituirsi con un capitale determinato, e sanno pure tutti a quest'ora che quando per la prima volta nel 1865 si dovettero rivedere le condizioni di questa società, si è

trovato che la medesima non esisteva, che non era che un fantasma di società.

Fu allora che il Governo invece di procedere secondo avrebbe dovuto, invece di spingere attivamente l'adempimento degli obblighi, e, dove gli obblighi non erano eseguiti, applicare la legge da lungò tempo dimenticata dal Governo italiano; fu allora che si cercò di dare sostanza, di dare esistenza a questa società con un decreto che diede facoltà al Governo di alienare una parte del prezzo, della rendita dirò meglio, che rappresentava il prezzo delle strade ferrate vendute dalla società *Vittorio Emanuele*, per applicare questo prezzo all'esecuzione dei lavori per le strade calabro-sicule.

Ricorderà il Parlamento, e ricorderanno soprattutto quelli che appartennero all'ultima Legislatura che la Commissione di cui era relatore l'onorevole mio amico La Porta trovò la cosa già quasi eseguita, cioè la rendita che si voleva alienare già quasi tutta alienata, e quindi si conchiuse che il decreto fosse convalidato con un progetto di legge.

Si sperava allora che veramente questi mezzi forniti a questa così detta società delle calabro-sicule potessero porre (si sperava da qualcheduno, da me non certo), potessero porre in grado questa società di costituirsi in un ente che avesse qualche elemento di vitalità, una qualche solidità di base.

È succeduto come dovea succedere: circa un milione e 500 mila lire di rendita che lo Stato doveva tenere e teneva come prezzo dell'antica strada ferrata da Torino a Susa, e da Torino a Novara, che non avrebbe dovuto consegnare a questa nuova società, fu consegnata, e fu allora pure data al Governo una garanzia, quella stessa garanzia di cui si parlò più tardi, cioè l'ipoteca sulle strade ferrate, che non sono della società!

Eravamo nello scorcio della Sessione, si credeva da molti che questa società potesse procedere, e si lasciò correre.

Ma, dico, le cose succedettero come dovevano succedere: i morti non si fanno risorgere. Dove non ci è vita, non basta una legge per metterla. E la società fu ritrovata morta da uno dei precedenti ministri, da quello stesso che, valendosi dei pieni poteri accordati colla legge 28 giugno 1866, stipulò la nuova convenzione, per cui dispose che lo Stato stanziasse ne' suoi bilanci 18 milioni per non interrompere l'esecuzione dei lavori.

Chi legge attentamente quella convenzione vi trova non solo la dichiarazione esplicita che quella società era morta, cioè che non aveva mezzi per provvedere alla continuazione dei lavori sulle ferrovie state a lei concesse, ma vi trova pure che in essa convenzione quella società figura quasi come un terzo incomodo. La vera convenzione non è fatta tra essa ed il Governo, ma piuttosto fra il Governo e la società costrut-

trice Charles, Picard e Vitali, se non erro, la quale aveva un contratto coll'antica società *Vittorio Emanuele*, colla quale direttamente il Governo assumeva di trattare per far eseguire i lavori. Interveniva nella stessa convenzione la società, ma interveniva piuttosto per essere testimone di ciò che si stabiliva fra il Governo e la società Vitali, Picard e compagnia, che per altro scopo.

Però in questa stessa convenzione si stipulava, e questo lo ricordava già l'onorevole Marincola, e lo ricordava pure l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che se ad una data epoca questa società non avesse dimostrato d'aver trovato quegli elementi di vita che allora le mancavano, il Governo finalmente si sarebbe messo sopra la via che le leggi segnavano, e sulla quale io credo che avrebbe dovuto mettersi da molto tempo prima.

Ora, l'epoca fissata fu il 31 marzo. Prima del 31 marzo doveva quella società dimostrare d'aver mezzi sufficienti a procedere. Non l'ha fatto. I ministri che tennero il portafoglio dei lavori pubblici prima della onorevole persona che ora siede a quel banco non hanno creduto di applicare la legge; l'onorevole ministro attuale non crede pure di applicarla.

Quale n'è la ragione?

La ragione, diceva l'onorevole ministro, è cotesta: io non credo conveniente di sospendere i lavori. Ed io dico che cotesta sarebbe buona ragione se fosse ragione vera; ma ragione vera non è.

L'esistenza della società *Vittorio Emanuele*, esistenza, come ho detto, fittizia, effimera dalla sua origine fino al giorno d'oggi, e lo dimostrerò più tardi, non ha nulla a che fare coll'esecuzione dei lavori: l'esecuzione dei lavori procede ora, e non si poteva fare altrimenti, direttamente tra il Governo e la società costruttrice, intraprenditrice dei lavori, la società Vitali, Picard, Charles e compagnia. Nella stessa convenzione, che è accettata da questa società costruttrice, è prevista anche la circostanza in cui si dovesse dichiarare la decadenza della società *Vittorio Emanuele*, ed è prevista anche la facoltà in quella circostanza al Governo di sospendere i lavori senza dare indennità; ma questa sospensione non è nè obbligatoria per una parte, nè obbligatoria per l'altra; e nessuno mi verrà a dire che la società costruttrice prenderebbe pretesto dalla circostanza della decadenza della società *Vittorio Emanuele* per sospendere i lavori. Questo non è nello interesse della società costruttrice, e certo quella società costruttrice non farà cosa che sarebbe così contraria ai suoi interessi medesimi.

Non esiste dunque questa condizione di cose. Se non esiste, perchè, domando io, questo passare continuamente sulle leggi, questo camminare eternamente in una via di negazione di tutto ciò che è dignità, serietà di Governo, l'esecuzione vera dei contratti fatti e delle leggi sancite dal Parlamento?

Io ho detto che l'esistenza della società *Vittorio Emanuele* fu fittizia dalla sua origine, come lo è ancora oggi. Mi bastano poche parole a dimostrarlo.

Io trovo nella relazione fatta dall'egregio mio amico l'onorevole La Porta, nella tornata del 20 marzo 1866, sul progetto di legge presentato dal Governo il 21 dicembre 1865, uno stato firmato dall'ingegnere capo direttore di quella società, il quale porta per titolo *Quadro riassuntivo indicante: 1° il capitale sociale, a seconda dell'articolo 5 dello Statuto; 2° il capitale che la società aveva disponibile al momento della concessione, ecc. ecc.*

Ricorda la Camera, e se ne potrà forse fare meglio persuasa ricorrendo alla convenzione costituttrice della società *Vittorio Emanuele* in società delle ferrovie calabro-sicule, convenzione approvata con legge 25 agosto 1863, nella quale all'articolo 18 è prescritto che: « La società è autorizzata (leggo l'articolo stesso) « a realizzare il capitale necessario per l'adempimento « degli obblighi assunti colla presente convenzione per « due quinti in azioni e per tre quinti in obbligazioni.

« A tale effetto, entro due mesi dalla data della promulgazione della legge che approverà la presente « convenzione, la società concessionaria è obbligata « a formare nei modi stabiliti dagli statuti la somma « di 100 milioni di lire *esclusivamente* in azioni che « verrà applicata alle ferrovie calabro-sicule. »

Or bene, o signori, come si è costituito questo capitale di 100 milioni *esclusivamente* in azioni e che doveva servire di cauzione all'emissione delle obbligazioni? Noi troviamo scritto nello stato firmato dall'ingegnere capo direttore di quella società, annesso come allegato alla relazione dell'onorevole La Porta, noi troviamo scritto quanto segue:

« 1° Capitale sociale fissato in lire 250,000,000, che « si forma così:

« 85,000 azioni antiche, che la società	
« <i>Vittorio Emanuele</i> teneva in portafoglio	L. 42,500,000
« 115,000 azioni nuove. »	57,500,000
« Obbligazioni da emettersi in ragione dei	.
« tre quinti del capitale totale azioni	
« ed obbligazioni »	150,000,000
« Totale eguale come sopra L.	250,000,000

« 2° Capitale che la società aveva disponibile al momento della concessione L. 106,250,000.

« Valore di 85,000 azioni che la società aveva in portafoglio e che (noti la Camera) furono sottoscritte « dagli imprenditori generali dei lavori.

« Denaro in cassa (Questo nome è dato a « questo *valore!*) L. 42,500,000

« Valore di un numero di obbligazioni « corrispondente ai tre quinti del capitale azioni ed obbligazioni che la

A riportarsi. L. 24,500,000

Riporto. L. 42,500,000

« società era in diritto, a termine

« dello statuto, di tosto emettere.

« Valori in portafoglio (Così è indicato « precisamente!) » 63,750,000

« Totale capitale disponibile L. 106,250,000

E così si riesce a formare quella somma, che si chiama disponibile, di 106,250,000 lire! Ora debbo io adoperarmi molto per dimostrare ad uomini che conoscono gli affari, per dimostrare loro che i 106,250,000 lire sono *verba vacua, verba, verba, praetereaque nihil?* Che cosa vogliono dire quelle 85,000 azioni sottoscritte dagli'intraprenditori generali? Chi è che non sa che in tutte queste grandi intraprese di centinaia di milioni, le imprese generali che accettano di firmare delle azioni, prendono queste azioni come un soprappiù del prezzo del lavoro che assumono?

Chi è che non sa che quando si dice capitale in azioni, si deve parlare non di un capitale da versarsi ancora, ma di un capitale versato, perchè questo capitale possa dare un diritto, quel diritto che danno le leggi, di emettere su questo capitale delle obbligazioni!

Io lo ricordo, ho sentito con piacere un'autorevole voce in una delle sedute recenti, nella tornata del 30 aprile ora trascorso, parlando di questa società, dire la pura, la nuda, la cruda verità: e questa persona faceva pur parte del Consiglio della Corona insieme a quello stesso ministro che ha firmata la convenzione del 17 novembre 1866. L'onorevole Cordova vi notava come infatti questa società fosse fallita; e vi avvertiva come fosse da badar bene, e dovesse la Camera andare ben guardinga, entrando in cotesta discussione, a non volere con degli ordini del giorno, con delle espressioni di desiderio che potessero avere origine da buone intenzioni, ottime ed onestissime, ma che non entravano nel fondo della cosa, cercare d'indurre il Governo sopra una falsa strada.

Questa non era, non fu mai la mia intenzione, o signori! Chè da lungo tempo io richiamo in ordine a queste cose il Governo a quella norma che sola dovrebbe essere la conduttrice dell'azione governativa, a quella norma stessa a cui l'onorevole personaggio che siede ora sul banco del Ministero, reggendo il portafoglio dei pubblici lavori, dichiarava volere informate le proposte tutte che egli ci sarebbe venuto facendo.

Io credo, o signori, che se una volta non si comincia a colmare il baratro profondo che ci sta minacciando, e che in massima parte è dovuto alle facilità, alle indulgenze per parte del Governo rispetto alle società ferroviarie, io credo che se una volta non si comincia a colmare questo baratro, arriverà il tempo in cui non avremo più la forza sufficiente per mettervi riparo.

Badate, o signori, che cosa succede in questo frattempo. Il Parlamento colla legge del 28 giugno 1866

si preoccupava del pericolo che ci si faceva balenare davanti agli occhi della sospensione di tutti questi lavori; e deplorabilmente, svestendosi della sua autorità, ne investiva il Ministero dicendogli: ad ogni modo provvedete a che i lavori non cessino. L'intenzione era ottima, lo scopo rispondeva ad una necessità. Io son lontano dal voler portare una parola di critica contro le intenzioni che mossero il Parlamento a dare quei pieni poteri; ma vedete, o signori, che cosa è succeduto!

Il Governo non si occupò solamente della prosecuzione dei lavori, il Governo volle anche mantenere in una vita fittizia questa società, ed intanto che cosa è succeduto dall'ottobre 1866 sino al maggio 1867? Dico dall'ottobre, benchè la convenzione porti la data del novembre, poichè già dal primo ottobre quella convenzione si eseguiva, prima ancora che fosse pubblicato il decreto che la facoltava per virtù dei pieni poteri.

Ma passiamo sopra a queste irregolarità, andiamo al fondo della quistione. Che cosa è succeduto da quel tempo sino ad ora? È succeduto che voi col danaro dei contribuenti avete, dall'ottobre 1866 sino ormai al giugno 1867, mantenuto a spese dei contribuenti una società che non ha vita, una società che non ha fatto, che non può far niente. Chi ha pagato gli interessi delle azioni emesse e sottoscritte, ma pagate mai? Chi ha pagato l'enorme stato maggiore della società *Vittorio Emanuele*? Chi ha pagato gl'interessi di quelle obbligazioni che figurano come depositate e che il Governo ha stipulato di poter ritirare, come se bastasse che tra il Governo e la società *Vittorio Emanuele* si stipulasse di potere svincolare i pegni che la società *Vittorio Emanuele* aveva dovuto dare ai banchieri per figurare di aver danaro nelle sue casse?

Io comprendo bene fino ad un certo punto le conclusioni dell'onorevole ministro. Egli ha detto: io verrò fra qualche tempo davanti a voi con un progetto. Fra qualche tempo! Siamo al fine di maggio, il giugno ed il luglio ci stanno sopra. Lo sa bene l'onorevole ministro che a tutte le cose c'è un limite, e così anche alla possibilità dei lavori della Camera.

Dobbiamo venire ad un certo punto in cui ci troveremo nelle stesse condizioni del 28 giugno 1866, ed in cui per provvedere in qualche modo dovremo di nuovo pregare i ministri di assumersi sopra di loro tutta l'autorità di quel bene o quel male che possono?

Di più, io noto all'onorevole ministro che nemmeno ciò che egli desidera potrà realizzarsi. Una volta bisogna avere il coraggio di affrontare seriamente questa questione, una volta bisogna mettere il coltello nella piaga. Le carni incancrenite bisogna tagliarle, e scavarle da ciò che c'è ancora di sano; se no la cancrena si spanderà per tutti gli organi della potenza d'Italia.

Mi riassumo, o signori.

La sospensione dei lavori non è conseguenza necessaria, nè pur temibile dell'esecuzione della legge. L'esecuzione della legge è una necessità morale, è una

necessità finanziaria; l'esecuzione della legge non impedisce nè disturba il ministro nelle operazioni che egli intende di proporci per le altre società.

Per tutte queste ragioni, io spero che la Camera vorrà trar partito da questa interpellanza che io fui molto lieto di aver visto proposta, e di averla vista proposta appunto da deputati di quella parte che una volta troppo facilmente si lasciava sgomentare quando si parlava di queste società, temendo che la morte di queste fosse la morte delle loro ferrovie. A quest'ora hanno dovuto imparare ed hanno veduto che le ferrovie hanno mantenuto quelle società, ma quelle società non hanno fatto le ferrovie. A quest'ora hanno imparato e veduto che se si vogliono fare le ferrovie, bisogna uscire da quella profonda e non pulita carreggiata nella quale eravamo entrati. (*Bravo!*) Io spero adunque che la Camera vorrà concludere questa interpellanza con una deliberazione seria, la quale sia il primo passo per entrare in un'era nuova in questa materia. (*Bravo! Bene!*)

MARINGOLA. L'onorevole Valerio mi ha risparmiato gran parte delle osservazioni che io mi proponevo di fare al signor ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole Valerio ha sviluppato la questione sopra il duplice principio d'interesse e di morale.

È un giuoco di parole, quella di società *Vittorio Emanuele* egli ha detto; è un giuoco di parole la società *Vittorio Emanuele* io ripeto; è un'immoralità il voler tollerare questi congegni colpevoli, ed io a queste idee consento e le ripeto.

Secondo le parole dell'onorevole Valerio, la società *Vittorio Emanuele* è morta, non esiste più, e sui morti non si parla altrimenti che di riposo...

VALERIO. Non è mai esistita.

MARINGOLA... Non vi è forza umana che possa farla rivivere. Non ci sono congegni, non ci sono combinazioni possibili per far esistere ciò che non esiste, per far esistere milioni che non sono mai esistiti.

Che se fossero esistiti questi milioni, io domanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici: il giorno in cui voi contrattaste colla società, o con chi per essa, le domandaste voi se la società Parent aveva versato l'ammontare delle 85,000 azioni da essa sottoscritte? Come? Si danno ad una impresa 18,000,000 per guadagnare una metà col danaro nostro sui cottimi, per fare 10,000,000 di lavoro e prenderne 18, per lavorare con una tariffa tutta diversa da quella colla quale essa paga i cottimisti? Si specifica una tariffa tutta speciale per l'impresa, ed essa ne fa un'altra coi cottimisti, e l'Italia paga la differenza? Io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: i lavori che si sono accertati, rispondono alle somme pagate? Se noi paghiamo coi nostri danari, abbiamo diritto di pretendere che i lavori che si fanno, corrispondano ai milioni che paghiamo, e che queste somme non vadano a beneficio di chi lavora con una tariffa di conto proprio.

Questa è una digressione. Ritorno all'argomento speciale.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici (non è al ministro attuale che io rivolgo le mie parole, in quanto che io parlo col ministro del 19 novembre e poi domanderò al ministro del 12 aprile), domando io, quando si concludeva questo nuovo contratto con quest'ente che si chiama impresa costruttrice, e che io non so qualificare se sia la personificazione della *Vittorio Emanuele*, o una mistificazione della società Parent, io non entro in queste qualifiche; il Ministero che confidava una serie di lavori per l'ammontare di 18 milioni, domandò a questo rappresentante della società Parent: dimmi, il tuo principale ha versato quei 42 milioni, ammontare delle 85,000 azioni sottoscritte? a queste domande come si risponde, o signori? Col presentarci dei bilanci rovinosi; si grida, si strepita, il paese è aggravato, il paese è impegnato; capisco che il paese è aggravato, ma questo aggravamento è la conseguenza delle malversazioni che si fanno del pubblico denaro.

Domando io al ministro dei lavori pubblici del 19 novembre 1866, il giorno che la società *Vittorio Emanuele* vi disse: noi non possiamo continuare i lavori; gli domandaste che si era fatto delle 115 mila azioni liberate, e che, secondo gli statuti della società queste 115 mila azioni, rappresentanti 57 milioni e 500 mila lire figurano liberate per lire 200 ciascuna? Domando io al signor ministro: il giorno che scendeste al contratto, il giorno che scendeste a patti con questa gente, che voleste saltare a piè pari sulla legge...

CORDOVA. Domando la parola.

MARINCOLA... domandaste se si erano versate le 300 lire a compimento di ciascuna azione della serie di 115 mila azioni? Il giorno che voi prendeste le obbligazioni per garanzia degli impegni che assumeva la compagnia, domandaste se si erano emesse le altre 115 mila azioni sulla terza serie per avere la società il diritto di emettere delle obbligazioni? Vedeste se la società aveva esaurito il suo attivo per potere avere diritto a contrarre debiti? Quando voi, signori, contrattaste colla società *Vittorio Emanuele*, in che stato erano le sue cose? Se il Ministero trovò che aveva i milioni, perchè fece quel contratto? perchè spese i denari del paese per continuare i lavori?

Se poi la compagnia non aveva i sognati milioni, il Governo, per un principio di morale, non doveva transigere; il Governo non doveva riconoscere la società Parent, nè autorizzarla a continuare i lavori, mentre la medesima era debitrice verso la società *Vittorio Emanuele* dell'ammontare di 85,000 azioni, per la somma di 42,000,000. Dove sono i milioni che sparirono prima che fossero cominciati i lavori? Come si può tollerare una compagnia che fallisce prima di cominciare?

Questi sono scandali che non si vedono che da noi,

che non si tollerano che da noi, e sui quali il paese porta le più severe apprezzazioni, e non risparmia altezze di nomi.

È questa una questione d'alta moralità, bisogna che cessi questo mercato, è d'uopo che finalmente si entri nella via dell'obbedienza alla legge, poichè quando si viola la legge, quando tale violazione si fa per opera di coloro che debbono essere della legge i custodi, gli abusi si propagano, e nessuno può più maravigliarsi che l'amministrazione sia manomessa e scompigliata. Ma se i diritti del paese non furono tutelati al 19 novembre, dovevano esserlo al 1° aprile, quando la società aveva fallito a' suoi impegni. Allora comincia la responsabilità dell'attuale ministro, non voglio dire una responsabilità che gli pesi come un fatto proprio, ma intendo parlare di una responsabilità morale, per la quale non avrebbe dovuto dare l'esempio di una deroga alle leggi, imperocchè questi esempi non sono mai di utile alla morale pubblica. È questione di giustizia, è questione di morale.

Ma perchè si vegga che gl'interessi del paese non furono tutelati, si sappia che si stipulò, nella convenzione del 19 novembre, che lo Stato prenderebbe iscrizione per le somme che si andavano a spendere sulla ferrovia. Io domando: questa ipoteca si è presa per conto dello Stato? Oibò, niente di tutto questo!

Vi è qualche cosa di più inqualificabile, o signori: mentre il Governo dava alla società Parent i suoi danari per fare i lavori, la società Parent andava a prendere iscrizione sulla ferrovia che si stava costruendo coi danari del Governo.

Sono passati per le mie mani, ed, ove d'uopo, li rassegnerò alla Camera, i *bordereaux* d'iscrizioni a favore della compagnia Parent per 13 milioni, contro l'impresa concessionaria, per somme che si spendevano da noi, e che ora servono a garantire ed a tutelare gl'interessi della società Parent; ed in un giudizio di graduazione la società Parent, o chi per essa, si troverà innanzi allo Stato nel diritto e nelle ragioni ipotecarie contro la società *Vittorio Emanuele*, e sui nostri diritti si è dormito, come si dorme sui nostri reclami.

È per questo ch'io grido, o signori, e mi brucia il cuore di vedere elevato a sistema un congegno colpevole, che non può camminare; e qualunque sia l'eloquenza di un difensore di questa compagnia, non potrà mai dimostrare che i cadaveri sono viventi.

NICOTERRA. Sembrerà forse fuori tempo l'agitare in questo momento una questione che non è quella della liquidazione dell'asse ecclesiastico, o quella della tassa sul macinato, ma io credo che la questione che oggi trattasi nella Camera non ha minore importanza, nè della questione pella liquidazione dell'asse ecclesiastico, nè di quella della tassa sul macinato. La questione delle strade ferrate in Italia, e specialmente nelle provincie che ne sono prive, è questione amministrativa ed eminentemente politica.

Detto queste poche parole per richiamare l'attenzione della Camera, osserverò che tanto dalle parole pronunciate dall'onorevole ministro, quanto da quelle degli onorevoli miei amici che mi hanno preceduto, resta ancora un equivoco. Si dice: è un giuoco di parole, la società *Vittorio Emanuele* è morta. Ma io per intendere che una società od un individuo è morto, debbo concepire che qualche volta sia vissuto; e nel caso presente credo che la società *Vittorio Emanuele* non è vissuta mai; perchè sino dal suo nascimento gli è mancata la condizione indispensabile di vita, i capitali. Resta quindi assodato che la società *Vittorio Emanuele*, mutata in società delle calabro-sicule, non è mai vissuta. Credo parimente poi che è un giuoco, e non è neppure vissuta mai la società costruttrice. Che è questa società costruttrice? Un tranello, un giuochetto tra la società *Vittorio Emanuele* che non è vissuta mai, e la società costruttrice che tutto al più è vissuta come la prima componendosi degli stessi interessati.

È ormai tempo, si dice, che questi scandali finiscano. Ed io osservo che sarebbe stato più utile, più conveniente al paese, che questi scandali non si fossero mai avverati. Nè mai si sarebbero avverati, se una legge sulle incompatibilità parlamentari vi fosse stata. (*Benissimo! Bravo!*) Io non sono tenero dei ministri, ma comprendo anche la loro condizione. Quando uomini, che dovrebbero rappresentare gl'interessi del paese, diventano parte di certe società, mi rendo ragione della posizione di un ministro; quindi dico che se qualche cosa è a deplorare, questa è la mancanza che perdura d'una legge sulle incompatibilità parlamentari. Se questa legge vi fosse stata, probabilmente molti scandali non si sarebbero avverati (*Bene!*), ed il paese non avrebbe il diritto di indurne che questo accade perchè gl'interessi suoi sono spesso travati dagl'interessi personali. Distinguo nella risposta che ha testè data l'onorevole ministro due questioni diverse.

Egli ha detto: Noi, il mio predecessore ed io, sorpassando su ciò che prescriveva la legge, non abbiamo creduto di dichiarare decaduta la società, perchè ciò facendo avremmo dovuto sospendere i lavori.

Distinguo, dico, le due quistioni. Non perchè il Governo avrebbe iniziati gli atti per dichiarare decaduta la società, ne sarebbe venuto, come conseguenza necessaria, la sospensione dei lavori. La decadenza della società è effetto di una legge precedente, la continuazione dei lavori per conto dello Stato è effetto di una convenzione posteriore; ora, il Governo avrebbe potuto benissimo iniziare il giudizio per la decadenza della società, senza sospendere i lavori pei 18 milioni risultanti dalla convenzione; che anzi, se il Governo così si fosse regolato, i 18 milioni risultanti dalla convenzione si sarebbero realmente spesi. E qui osserverò all'onorevole ministro che i 14 milioni che egli crede siasi spesi su quella linea, se si facesse ad esaminare minutamente, vedrebbe che non sono tutti

stati spesi in lavori, ma una parte di essi, e forse la parte principale, ha servito per mettere certe pezze ai guai, che non sono pochi, della società concessionaria. E ad affermar questo, basta riscontrare gli atti dei tribunali di commercio di Torino, di Firenze e di altre città; da essi si vedrà quante e quante cause ha questa società, quanti e quanti debiti pesano sovra di lei; debiti non sempre onesti, poichè avviene qualcuno che rappresenta deposito di rendita che gli appaltatori avevano fatto, e che la società ha alienato.

Io certamente non posso muovere tutto il rimprovero all'attuale ministro dei lavori pubblici; comprendo che egli non può tenersi responsabile degli atti precedenti alla sua amministrazione, ma credo che l'onorevole ministro, trovando, allorchè assunse il portafoglio, che la convenzione non era stata eseguita, da quel momento egli avrebbe dovuto cessare dal continuare i pagamenti alla società, ed invece avrebbe dovuto rivolgersi direttamente agli appaltatori e fare eseguire da essi i lavori senza l'intermediario della società.

La qual mediazione della società non è che costi poco o nulla: essa costa (e, quando l'onorevole ministro lo volesse, potremmo fargliene la dimostrazione colle cifre e coi contratti) per lo meno il 50 per cento.

Ma non è solo in quanto all'inadempimento delle spese pe lavori, che io credo l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe dovuto portarvi sopra tutta la sua attenzione; ma avvi anche un altro fatto che non meno avrebbe meritata la sua sollecitudine. Non una delle condizioni convenute da questa società è stata osservata.

Se l'onorevole ministro non è perfettamente informato del modo con cui procedono i lavori su quella linea, non mi sorprende, e mi rendo ragione del come questo avvenga. Egli non può ottenere delle esatte informazioni sullo stato dei lavori, sul modo come si conducono i lavori, e, dirò di più, sulla loro solidità; poichè in molti punti si eseguono (e questo non solo dalla società calabro-sicula, ma da altre società) in modo tale che, anche quando le ferrovie saranno finite, anche quando l'Italia vedrà il bel giorno di poter viaggiare in ferrovia da un punto all'altro, non so per quanto tempo vedrà durare queste strade ferrate.

L'anno scorso io ho osservati alcuni tratti di strade ferrate, e credo che in meno di un decennio lo Stato si troverà nella condizione di dover rifare quei lavori, poichè furono fatti sull'arena ed in tanta prossimità del mare, che è impossibile possano conservarsi; quelle linee sono un poco di poesia.

Dunque io diceva che comprendo benissimo come all'onorevole ministro dei lavori pubblici mancano le notizie esatte; e ciò è da attribuirsi in parte alla non osservanza dell'articolo 33 del capitolato 9 luglio 1863. col quale articolo è stabilito che il personale tecnico della società deve essere composto per 4/5 d'italiani

presi per ciascuna categoria, per non dare i posti alti ad ingegneri non nazionali.

Ebbene, signori, gli ingegneri di questa società (ed io ho lo stato nominativo, che, se manca al ministro, mi offro di fornirglielo), gli ingegneri di questa società sono nella seguente proporzione:

I francesi, e non sempre di quei francesi che amano la libertà e la nazionalità nostra, ma spesso di quelli che si trovavano nell'esercito del Papa al 1860 col generale Lamoricière, sono sulla linea di Messina 7, sulla linea di Catania 5, sulla linea di Reggio 17, che formano 29; e, fatta la dovuta proporzione, sulla linea di Palermo e di Taranto il numero degli ingegneri francesi è tale, che vi dà un complesso di spesa a favore degli ingegneri esteri (oltre le 30,000 lire annue assegnate all'ingegnere capo *Féret*) una spesa di 290,000 lire all'anno.

Qui mi si presentano, o signori, due riflessioni. La prima è che queste 290,000 lire, che pur sono sudore dei contribuenti, invece di andare spese in gran parte a beneficio di nazionali, che come tutti sono contribuenti, vanno a beneficio di esteri. E la seconda considerazione è ancor più grave, cioè che questi ingegneri, non potendo avere tutto quell'affetto che gli ingegneri del paese avrebbero per l'opere che riguardano il proprio paese, mandano delle informazioni che non sono esatte, creano ad ogni istante delle difficoltà tra la società e i sotto appaltatori, ed il ministro, dovendo ritenere esatte le loro informazioni, si trova in condizione di non poter sapere la verità.

Senza dilungarmi di più, e senza spendere molte parole per fare intendere alla Camera la gravità di questa questione, avendo la Camera poc'anzi udito dal relatore della Commissione che si è portata a Cotrone, poche parole, ma eloquenti, che dimostrano le infelici condizioni in cui versano quei paesi; ripeto oggi in pubblico ciò che diceva l'altro giorno all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ho tanta fede nella sua coscienza, nella sua onestà, che, se egli per poco volesse girare quelle provincie, sentirebbe, quanto sentiamo noi, il dolore delle condizioni in cui versano, e vedrebbe come è vero che in quei paesi i lavori pubblici sono divenuti soggetto di caricature e di scherno, da farne dei quadri che si mandano all'esposizione, dedicati al ministro dei lavori pubblici, rappresentanti il modo come ancora si viaggia nelle tre Calabrie e nella Basilicata, che ingenerano nel pubblico una credenza, non vera, ma giustificabile, che cioè il Governo lasci completamente in abbandono quel paese; che poco o nulla ne curi i principali interessi; e quando in un popolo si ingenera una credenza di questa natura, sono incalcolabili i mali che possono derivare.

Quindi, senza dilungarmi di più, credo di rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e nello stesso tempo alla Camera; ho fatto precedere il ministro alla Camera, affinché egli si

persuada che non è spirito d'opposizione, ma convinzione profonda che nasce dalla necessità in cui versa il paese; la preghiera è questa; egli ha detto: Il Governo studia e presenterà un progetto di legge per porre riparo a tutte queste cose; è inutile che ci facciamo delle illusioni, la Camera, quando avrà discusso il progetto di legge sull'asse ecclesiastico ed i bilanci, si prorogherà, ed è sperare già troppo se al principio d'ottobre potrà nuovamente riunirsi. Fino al mese d'ottobre il Ministero studierà questo nuovo progetto; a quell'epoca avremo a risolvere un'altra questione gravissima, qual è quella dei bilanci del 1868, e siccome quella discussione non può compiersi in pochi giorni, così passerà tutto il resto dell'anno senza che questo progetto possa venir discusso dalla Camera.

Io mi rammento di una dichiarazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e confermata dall'onorevole ministro dell'interno, cioè che per tutto il corso di quest'anno non si sarebbero fatte altre spese oltre quelle stanziato per la linea telegrafica, che l'altro giorno abbiamo notato, e per il porto di Malacocca...

RATTAZZI, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per l'interno*. Scusi, ho parlato dei progetti di legge che si erano presentati, non delle spese già deliberate.

NICOTERA... noi non possiamo sperare che si facciano opere nuove, e per le opere già iniziate ci assiste la disgrazia, che ci sono piovute addosso tutte queste società di falliti, non però falliti coloro che le hanno formate; e questa è la disgrazia principale, i denari stanno nelle casse di certi concessionari, e non in quelle degli azionisti, ed in ciò io mi unisco all'onorevole Cordova, che affermava che alcuni presentando dei progetti per costituire delle società, hanno fatto gl'interessi loro e non quelli della società e del paese. Se l'onorevole ministro non ci presenterà qualche cosa prima che la Camera si scioglia, egli ingenererà nel paese la convinzione che per quest'anno spese nuove non se ne faranno, che le spese vecchie è impossibile continuarle, perchè le società sono fallite, e debbono essere liquidate. Non è possibile procedere in questo modo.

Formulo quindi la mia preghiera all'onorevole signor ministro nei seguenti termini: spendere per conto dello Stato ciò che rimane dei 18 milioni, senza che passi per mano delle società costruttrici, per impedire che dei quattro o cinque milioni se ne spenda uno od uno e mezzo in lavori, ed il resto lo s'impieghi dalla società per aggiustare certi affari scaduti, per i quali ci sono delle sentenze di tribunali di commercio in corso; rivolgendosi il Governo direttamente agli appaltatori esistenti, ed in difetto ad altri che non mancheranno di presentarsi; e, per quanto riguarda poi la decadenza della società ed il modo come regolare

questa questione ed il successivo andamento delle opere, presentare un analogo progetto al Parlamento prima che si proroghi.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Comincerò dal rispondere all'ultimo degli onorevoli preopinanti.

Egli mi ha eccitato a spendere i quattro milioni che restano, mediante altre imprese che non siano la società costruttrice. Io credo che questo provvedimento andrebbe affatto contro lo scopo che egli si propone: perchè, per quanto si vogliano supporre improvvidi gli atti seguiti anteriormente, e dei quali dichiaro assolutamente di non voler far giudizio, pure questi atti nei rapporti coll'impresa costruttrice hanno un carattere contrattuale posto sotto la salvaguardia dei tribunali, i quali li farebbero rispettare, ove mai lo Stato pensasse di potersene svincolare. Lo Stato pertanto non ha più verso di essa libertà d'azione, e non so, quando si facesse decadere la società concessionaria, se cesserebbero i diritti dell'impresa... (*Interruzione*) sarebbe questa una questione legale, che si potrebbe portare avanti ai tribunali...

NICOTERA. Domando la parola per una dichiarazione.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Vi sono tanti legali nella Camera, e credo non tutti mi daranno torto.

Perciò sebbene trovi plausibile il desiderio dell'onorevole Nicotera, non lo ritengo effettuabile a fronte degli impegni esistenti.

Dobbiamo ricordarci, o signori, che il Parlamento fa le leggi, ma che il farne rispettare la esecuzione spetta ai tribunali.

Quanto poi alla asserzione dell'onorevole preopinante, che i danari pagati all'impresa costruttrice sono realmente dati alla società concessionaria, mi perdoni se gli rispondo che non mi pare esatta, perchè non fu fatto pagamento alla società costruttrice che sopra certificati di agenti del Governo, dopo che questi avevano riconosciuta l'entità delle opere, per le quali è dovuto un corrispettivo: resta quindi impedito che i danari dello Stato servano a soddisfare i debiti, o a dar guadagno alla società concessionaria. Questa rimane affatto estranea.

Il Governo non riconosce che la impresa costruttrice, e non la paga che per opere riscontrate e per le provviste eseguite per servizio della strada. Ma si dice: la società costruttrice fa dei cottimi, sui quali guadagna il 50 per 100. Io lo ammetto, ma questo lo fanno tutte le altre società. Quando si costituisce una generale impresa per opere grandi, certamente essa richiede una certa larghezza nel determinare i prezzi, poichè non deve soltanto far conto dell'importo della esecuzione materiale delle opere, ma benanco di tutte le spese generali per direzione, studi, provvista di capitale e di materiale, eventualità di opere difficili, ecc.

Può bene quindi avvenirne che la società appalti alcuni chilometri di strada con ribassi rilevanti, ma avrà altri chilometri per i quali i prezzi convenuti col Governo saranno di gran lunga inferiori al costo effettivo, e dovrà appaltarli per un corrispettivo assai maggiore di quello che dal Governo percepisce.

Ognuno sa che ciò si verifica sempre sopra una lunga linea di strada, e che vi ha così un compenso fra i tronchi i quali costano assai meno di quello che si corrisponde e gli altri che superano talvolta di una metà il prezzo pel quale sono con una media messi in conto.

Per calcolare quindi i guadagni di una vasta impresa bisognerebbe non aver riguardo ad alcune opere speciali, ma poter fare la somma complessiva di tutti i lavori per vedere a quanto ammontano in confronto dei prezzi generali. Siffatte società industriali, che assumono un'importanza quasi europea, che si trasportano in paesi nei quali non è nemmeno tanto agevole nè facile la vita, devono avere guadagni sicuri e debbono pagare largamente i loro agenti.

Parlando in tesi generale e senza alludere ad alcuna società, dirò che non si possono affermare quanti sieno i guadagni, qualora non si tenga conto delle difficoltà o delle spese che si possono incontrare per eseguire i contratti.

A questo proposito mi farò a rispondere anche alla questione della tariffa generale dei prezzi. La impresa costruttrice aveva colla società concessionaria un contratto, per il quale, mediante una somma chilometrica fissa, essa doveva fornire la strada ultimata. Quando venne la necessità per il Governo d'intervenire nei lavori, non poteva fare altrimenti che stabilire delle tariffe, perchè il Governo non voleva assumersi al momento l'impegno di condurre tutte le linee alla loro finale costruzione, ma soltanto intendeva spendere una determinata somma affinchè i lavori non rimanessero interrotti. Non poteva quindi adottare un prezzo chilometrico determinato, ma doveva stabilire il modo di liquidare il corrispettivo delle opere che avrebbe fatte eseguire col mezzo dell'impresa. Per fare questo, era necessario attribuire a ciascuna specie di lavoro corrispettivi che dovevano applicarsi per tutte le linee, sebbene queste fossero sparse in una grande estensione di territorio, e poste per conseguenza in diversissime condizioni di esecuzione.

L'impresa propose le sue tariffe dei prezzi in modo che, secondo la ragione del contratto già esistente fra la medesima e la società *Vittorio Emanuele*, la totalità dei prezzi ragguagliati al chilometro corrispondesse alla somma chilometrica convenuta colla società concessionaria. Il Ministero non accettò queste basi, e, dopo lunghissime discussioni convenne in una tariffa che, a giudizio de' suoi ingegneri, ed avuto riguardo alle circostanze di sopra accennate, non può per alcuna ragione dirsi esagerata.

Debbo poi assicurare l'ultimo degli onorevoli preopinanti, il quale rivolse a me una gentile, direi, invocazione, io devo assicurarlo che sento vivamente la necessità di provvedere (credo anzi questo uno de' miei principali doveri) per far cessare al più presto la situazione critica in cui si trovano quei paesi. Ma bisogna lasciar tempo al tempo, e non si possono improvvisare le grandi opere, tanto più quando si debbono compiere in paesi dove il clima non è troppo favorevole, dove spesso mancano le cose le più necessarie alla vita. In questi casi bisogna anche avere un riguardo alle circostanze, e non pretendere che si faccia l'impossibile.

Quanto poi alla questione degl'ingegneri impiegati nell'impresa, che mi disse essere quasi tutti francesi, io mi riservo di esaminarla; e se il Governo avrà il diritto di farli surrogare con ingegneri italiani, certamente non avrò la debolezza di tollerare un'infrazione al contratto. Ma io posso assicurare la Camera, che non è da questi ingegneri che il Governo attinge le sue informazioni, ma dal personale ordinario del genio civile, cioè da ingegneri degni di tutta la sua fiducia, da ingegneri di cui bisogna riconoscere l'abnegazione, ed i grandi sacrifici che fanno in servizio del paese, poichè con uno stipendio relativamente tenue e con indennità niente pingui, fanno una vita disastrosa in servizio generale dello Stato, ed in servizio particolare di quei paesi, i quali non dubito che ne sentiranno riconoscenza.

Io non voglio nemmeno assolutamente negare che fra questi vi possa essere stato qualcuno che abbia commesso qualche atto riprovevole; questo sarà possibile; ma prima di gettare accuse generiche sopra una classe d'uomini così benemeriti del paese, mi sembra che converrebbe citare speciali fatti riprovevoli; ed ove ciò avvenisse, sono disposto a provvedere immediatamente, ed anche a denunciare i colpevoli all'autorità giudiziaria, perchè il Governo vuole che ognuno faccia il suo dovere, ed è fermamente disposto a non tollerare nessun disordine.

La medesima considerazione io devo ripetere per rapporto alla società concessionaria. Io non conosco la società concessionaria: quello che ho fatto, o almeno quello che non ho fatto, perchè la mia azione finora è tutta negativa, quello che non ho fatto non fu per riguardi o per simpatia per la società. Io ho l'intima convinzione che l'interesse generale del paese, che l'interesse particolare dei luoghi ove sono le ferrovie in costruzione era di non pronunziare la decadenza immediata, perchè da questo atto non c'è niente da guadagnare, anzi c'è piuttosto da perdere, inquantochè si perderebbe dalle popolazioni la fiducia nel Governo...

VALERIO. Anzi, anzi!

GIOVANOLA, *ministro per i lavori pubblici*. Nel mio concetto è così; quando il paese vedesse decaduta la concessione e non sostituita immediatamente da un'al-

tra, mercè la quale l'opera non fosse interrotta, e riacquistasse anzi novello vigore, io credo che la fiducia nel Governo verrebbe ad essere menomata.

C'è poi la questione della sospensione dei lavori. Prego principalmente in questa parte l'onorevole Valerio, che ha parlato con molta eloquenza, lo prego di guardare gli articoli 251, 252 e seguenti della vigente legge sulle opere pubbliche. Se la società *Vittorio Emanuele* è stata riconosciuta dal Parlamento, avrà dei diritti da far valere davanti ai tribunali. Ora, perchè volete esporvi a delle contestazioni che si possono evitare, perchè volete generare nel paese una sfiducia, perchè volete adesso obbligare il Governo a fare atti che potrebbero tornare pregiudicevoli al paese? Ma, per carità, abbiate tolleranza! Se invece di essere su questo banco da poco più di un mese ci fossi da due mesi, sarei in grado di proporre al Parlamento provvedimenti definitivi: ma la gravità stessa delle questioni involute, che devono studiarsi maturamente e risolvere, mi è di scusa se ancora non l'ho fatto; e se non posso oggi assegnare il giorno, spero di potere compiere questo mio debito entro brevissimo termine ed abbastanza in tempo perchè la Camera possa prima di separarsi votare, se vuole, le proposte che le sottoporrà il Governo.

Un mese prima dell'ordinario congedo che prende la Camera, credo bastante tempo per potere esaminare, per poter votare la legge e stabilire una condizione normale di cose per le ferrovie concesse.

Ritornando alla questione della decadenza, debbo notare una circostanza che ho dimenticato. Astenendomi dal prendere una risoluzione, ho creduto, come credo ancora, di seguire l'opinione della Camera, poichè mi ricordo come nella discussione fatta qui l'anno scorso nella seduta appunto del dì 21 giugno 1866, in cui si votò la legge dei poteri straordinari, l'onorevole mio amico il deputato Sineo, che non vedo presente, aveva proposto un ordine del giorno così concepito:

« La Camera, nella fiducia che il Ministero non esiterà a promuovere la decadenza di quelle società che avessero mancato inescusabilmente ai loro impegni, passa alla votazione del paragrafo *d*. »

Quando poi il signor presidente chiese se la proposta era appoggiata, si riconobbe che la medesima non era appoggiata. (*Movimenti*) Che cosa significava questo? Significava che la Camera non aveva intenzione che si procedesse così severamente nella questione della decadenza...

VALERIO. Chiedo di parlare.

GIOVANOLA, *ministro per i lavori pubblici*. Anzi la Camera ha incaricato il potere esecutivo di provvedere con mezzi straordinari, con mezzi eccezionali a tenere in piedi le società concessionarie.

Questo è quello che ha fatto la Camera: allora fu votata una legge in proposito, ed a me non resta che di farla eseguire.

In questo non sono stato guidato nè da simpatia verso la società, nè da riguardi politici verso chicchessia, sieda o non sieda in questo od in altro recinto, ed abbia in qualche modo interesse in simili affari; io mi dichiaro affatto indipendente da ogni considerazione personale. Se pronunciando la decadenza avessi la coscienza di fare un vantaggio anche minimo al paese, la pronuncierei; ma dal momento che ho una convinzione diversa, crederei di mancare al mio dovere col pronunciarla.

Si è parlato eziandio della poca solidità delle costruzioni.

In questo vi può essere qualche cosa di vero. L'onorevole preopinante non ha detto se fossero di quelle che ora si eseguono sotto la immediata azione del Governo.

Le opere intanto che si stanno ora eseguendo non sono pagate dal Governo, se non si è riconosciuto prima che le medesime presentano le volute condizioni di solidità.

Naturalmente il ministro che sta qui non può vedere quello che si fa in Calabria od in Sicilia, e deve riportarsi al giudizio dei suoi agenti. Se però i signori deputati avranno informazioni particolari e positive a darmi, le accetterò sempre volentieri, e li assicuro che per parte mia non intendo transigere con nessuno; e sono ben contento ogni volta che mi si danno elementi che mi aiutino a far meglio il mio dovere, e ringrazierò sempre chi me li fornisce. Ma è necessario che le notizie siano positive, pratiche, che conducano a qualche cosa, e non siano lamenti generici che pur troppo talvolta si sentono, ma ben spesso si verificano infondati.

Se la Camera crede che i miei atti non siano tali da meritare la sua approvazione lo dichiaro, sin qui ho la coscienza di adempiere al mio dovere.

AVVITABILE. Ho chiesto la parola quando intesi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si preoccupava delle conseguenze che potevano derivare se mai la Camera voleva che si fosse eseguita la legge, che si fosse eseguito il contratto stabilito colla società *Vittorio Emanuele*. Il ministro si preoccupava di ciò, poichè riteneva che alcuni articoli della legge sui lavori pubblici, davano alla società *Vittorio Emanuele* dei diritti tali che sarebbe stato pericoloso per il Governo il chiedere la liquidazione della società.

Ma se l'onorevole ministro, in luogo di preoccuparsi degli articoli della legge sui lavori pubblici, avesse tenuto presente gli articoli della convenzione e del capitolato, la sua preoccupazione sarebbe cessata. Quando la convenzione ed il capitolato sono chiari e chiarissimi, a me sembra che non vi possa essere alcun serio timore.

Mi permetterà l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io legga l'articolo 3 del capitolato stabilito per i lavori:

« Ove però si verificassero i casi previsti nell'articolo 15 della convenzione suddetta, il Governo sarà in facoltà di far cessare questi lavori senza dover corrispondere alcun risarcimento. »

Or dunque, quando chiaramente sta scritto nel capitolato che il Governo può far cessare questi lavori, e non è obbligato ad alcun risarcimento, io non comprendo come l'onorevole ministro si possa tanto preoccupare degli articoli della legge sui lavori pubblici, che sono applicabili solo quando non esiste una speciale convenzione.

Io leggo inoltre nell'articolo 10 della convenzione:

« Gli effetti derivanti dalla disposizione dell'articolo 80 del capitolato annesso alla detta convenzione, i quali il Governo è in diritto di applicare fino ad oggi, ed i quali s'intendono soltanto sospesi in forza del presente atto fino al 31 marzo 1867, riprenderanno in quest'ultimo giorno tutto il loro vigore se prima di quel tempo la società non dimostrerà d'essersi procacciati i mezzi necessari per far fronte a tutti i propri impegni. »

È per ciò che, se la società prima del 31 marzo avesse dimostrato d'avere mezzi sufficienti da poter adempiere ai propri impegni, allora soltanto ciò che dice l'onorevole ministro andrebbe bene. Ma quando la società non ha a ciò adempito, i timori dell'onorevole signor ministro, io per me francamente non li comprendo.

Ma egli osserva: è utile che si dichiaro la decadenza di questa società, è utile che si faccia la liquidazione?

Io credo che sia utilissimo, poichè se altro vantaggio non se ne ricava, vi sarà sempre quello di dimostrare che l'attuale Governo italiano fa eseguire i contratti e le leggi, mentre sino a questo momento non si è eseguito un contratto, non si è mai eseguita una legge, quando si trattò di agire contro qualche società concessionaria.

Io che da poco tempo ritorno dalle Calabrie, conosco i lamenti di quelle popolazioni perchè non si proseguono i lavori, e conosco pure che tutti ritengono che la colpa è del Governo. Nessuno entra nel vero spirito delle difficoltà, tutti si arrestano all'apparenza la quale, francamente lo dico, è contro al Governo, e la ragione è che il Governo non fa eseguire i contratti e le leggi. Faccia il Governo il dover suo, faccia eseguire i contratti, faccia vedere che non intende favorire le società e vuole invece che la legge ed i contratti vengano severamente eseguiti, ed in questo modo soltanto potrà giustificare la sua condotta.

L'onorevole ministro dice: non sono io quello che non vuole eseguire la legge, è la Camera stessa che, quando nello scorso anno si è presentato un ordine del giorno in questo senso, non che approvarlo, non lo ha neanche appoggiato; come volete quindi che io assuma la responsabilità di fare quello che la Camera non vuol fare? Rispondo al signor ministro che la Ca-

mera nello scorso anno ha creduto di essere indulgente, perchè il ministro dei lavori pubblici d'allora dichiarava possibile che, mediante una novella convenzione, si potessero proseguire e completare i lavori; ma oggi che è già scorso un anno, che già spirò il termine della novella convenzione, come vuole il signor ministro che la Camera possa continuare in quel sistema che non ha prodotto alcun buon effetto?

L'onorevole ministro si preoccupa infine di un'altra cosa: egli teme che dichiarandosi la decadenza della società non possano continuarsi i lavori.

Io non comprendo che cosa abbia di comune la liquidazione della società con i lavori che si stanno eseguendo, per conto del Governo, da una società costruttrice. Io non entro a vedere se il Governo creda che questa società stessa possa e debba proseguire i lavori; voglio solo che, qualora il Governo creda che li debba proseguire l'istessa società, l'articolo 2 della convenzione del 29 novembre 1866 non rimanga senza effetto; esso è così concepito:

« I fondi che, in forza dell'articolo precedente sono destinati esclusivamente al proseguimento dei lavori saranno somministrati in ciascun mese direttamente agli appaltatori, in ragione dei lavori effettivi e delle provviste dai medesimi fatti dal giorno in cui sarà esecutoria la presente convenzione. Il prezzo di coteste lavori e di coteste provviste sarà stabilito sul costo reale dei medesimi. »

Ora, quando il Governo farà eseguire i lavori dalla società appaltatrice, terrà presente, spero, la circostanza gravissima, che ho inteso menzionare dall'onorevole interpellante, della doppia tariffa, ed eviterà che vengano pagati i lavori in modo diverso del loro costo effettivo. Pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di rispondere se il fatto della doppia tariffa sia vero o no. Secondo il menzionato articolo 2 del contratto, una sola dev'essere la tariffa, poichè in quell'articolo è detto chiaramente che il prezzo dei lavori e provviste sarà stabilito sul costo reale, vale a dire quello che effettivamente costano.

La doppia tariffa poteva esistere soltanto quando i lavori si eseguivano col primitivo contratto colla società concessionaria; allora era essa padrona di far eseguire i lavori a chi le pareva e piaceva, e pagare quel prezzo che meglio poteva fare; ma quando vi è un articolo del contratto stipulato direttamente colla società appaltatrice col quale si stabilisce che i lavori debbano essere pagati per l'effettivo costo, al prezzo reale che paga la società costruttrice ai sottoappaltatori, non può cumulare altro che le spese necessarie per l'amministrazione e direzione, e non già fare uso di due tariffe, una per pagare i lavori, ed un'altra per calcolarli al Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cortese.

CORTESE. Io appoggio interamente le conclusioni del

discorso dell'onorevole Nicotera, e soggiungo che il Governo non solo abbia il diritto di fare quello che egli ha chiesto, ma ne abbia, secondo me, anche il dovere.

Nella convenzione del novembre 1866 era stabilito un richiamo alla convenzione 25 ottobre 1863. Si diceva che essa rimaneva integra; che quel diritto che in quell'epoca si era già verificato, di pronunciare la decadenza della società, non rimaneva che soltanto sospeso fino al 31 marzo 1867; che se al 31 marzo talune condizioni non fossero state adempite, quel diritto di pronunciare la decadenza della società avrebbe dovuto ricevere la sua completa attuazione. Ora io non so come il Governo potrebbe mancare a quest'obbligo, che a lui è stato imposto e dalla convenzione e dalla legge che l'aveva approvata. Gli obblighi che la società aveva assunti erano, tra gli altri, cotesti:

« La società, si diceva coll'articolo 11, prima che abbia esecuzione il presente contratto, rimetterà al Governo lo stato preciso e particolareggiato di tutte le sue attività e passività, tanto in Italia, quanto in Francia. Questo stato fermerà parte integrante della presente convenzione. »

Ora, questo stato io lo cerco indarno, e credo che si farà lungamente desiderare. « Entro due mesi dalla data del presente atto, la società dovrà essersi concertata col Governo per la riforma dei suoi statuti, ponendo la sua sede definitiva nella capitale del regno, » e non so neanche se questo sia stato eseguito: credo di no.

« Entro lo stesso termine essa riordinerà la propria amministrazione nel modo il più economico. »

Ed io credo che neppure questo riordinamento abbia avuto luogo, per nulla, a giudicarne almeno dagli effetti, che sono ben diversi da quelli che sarebbero risultati da una vera e radicale economia introdotta nell'amministrazione.

La società adunque non ha adempiuto in veruna guisa agli obblighi che aveva assunto. Quel termine, il quale si era dato per prolungarle la vita, è scaduto, ed è irrevocabilmente scaduto; quindi credo che sia non solo diritto, ma debito del Governo, di pronunciare la decadenza della società.

Ma, diceva l'onorevole ministro, noi ci troveremmo forse imbarazzati presso i tribunali, se mai si facesse innanzi la società costruttrice a combattere il nostro diritto di pronunciare la decadenza della società concessionaria. Ma noi non abbiamo nessun contratto colla società costruttrice. Quando noi abbiamo stipulato colla società concessionaria che in taluni casi potevamo pronunziarne la decadenza e fare proseguire i lavori per conto del Governo, non c'è società costruttrice al mondo, la quale ci possa impedire l'esercizio di questo diritto. La società costruttrice in tanto può avere diritti, in quanto gliene poteva trasformare la società concessionaria, nè poteva questa

trasferire in essa diritti che si estendessero al di là di quelli che a lei medesima erano stati concessuti dal Governo.

Dunque non potremo trovarci in nessunissimo imbarazzo.

Ma, è conveniente, è utile pronunciare adesso questa decadenza. Noi abbiamo dati già 14 milioni dei 18 che furono destinati per la continuazione dei lavori; perciò ce ne restano ancora altri quattro: se questi quattro milioni noi li seguiamo a dare nel modo come finora è stato praticato, una buona parte di essi rimarrà nelle tasche di questa società costruttrice che non costruisce niente direttamente, e per metà o ancora meno, andranno nelle mani di quelli che sono effettivamente i veri e soli costruttori. Quindi noi avremo un lavoro di due milioni, pagandolo quattro, come è stato già detto. Ora, conviene egli pagare quattro un lavoro di due, quando si può ottenere un lavoro di quattro? Io credo che ognuno vede chiarissimamente che convenga avere il lavoro di quattro, e quindi, va endosi del diritto che nasce dalla legge e dalla convenzione, sia necessario far proseguire i lavori, che nessuno certo vorrebbe sospendere, dai cottimisti, ossia da quelli che lavorano effettivamente, e non dagli intermediari, che non vi sono per altro se non per ritenere una porzione del prezzo senza fatica di sorta da parte loro.

Noi abbiamo di già gettato diversi milioni, o signori, nelle bramosi canne di questa società concessionaria, e mi pare che essa, dopo il pasto ha più fame di pria. Onde credo che il pasto debba finalmente cessare prima, che si arrivi a un punto in cui la sua fame ingorda non sarà saziata, ma saranno rifiniti in noi i mezzi di soddisfarla. Salviamo dunque questi quattro milioni.

A proposito poi di questa interpellanza, mi permetto di ricordare al Governo un'altra obbligazione che aveva assunta solennemente rimpetto al paese coll'accettazione d'un ordine del giorno.

Rammerà la Camera come nella discussione che ebbe luogo il 18 aprile 1866, quando si venne ad approvare la convenzione colla società concessionaria, mercè la quale si proscioglieva una parte della cauzione che la medesima aveva dato, e le si imponeva l'obbligo di costruire la linea da Potenza, Contursi ad Eboli, si rammerà, dico, la Camera come allora fu presentato un ordine del giorno da me e da parecchi altri amici col quale si dichiarava che quelle somme che si davano alla società, in seguito del proscioglimento della cauzione, dovevano essere spese sui tratti in costruzione, fra i quali principalissimo quello che da Eboli mena a Contursi, poichè le non lievi spese già fatte si sarebbero perdute, se la continuazione dell'opera non avesse avuto luogo.

Presentato quest'ordine del giorno, l'onorevole ministro Jacini si affrettava a dichiarare che egli era lietissimo d'accettarlo dall'onorevole amico Cortese, ma siccome le cose che si promettono agli amici si dimen-

ticano più facilmente, così l'onorevole Jacini pare che anche in quell'occasione, e dopo, abbia dimenticato la promessa fatta all'onorevole amico Cortese.

Egli diceva che l'importanza di quella linea era grandissima, che il Governo la considerava come una delle linee più interessanti e più vitali, come quella che doveva congiungere le calabro-sicule a Napoli per la valle del Bisento, Potenza, Contursi ed Eboli.

L'ordine del giorno che fu allora presentato suonava così:

« La Camera, considerando che il Governo ha già speso pressochè un milione di lire per il tratto di ferrovia tra Eboli e Contursi;

« Considerando che questi lavori deperirebbero se non fossero proseguiti ed ultimati senza interruzione e che quindi andrebbe perduta la grave spesa già fatta;

« Considerando che nell'articolo 5 della convenzione si stabilisce che lo svincolo della rendita di cui ivi si parla si effettuerà in rate mensili non maggiori di lire 350 mila per servire al pagamento dei lavori che la società giustificherà man mano di avere eseguiti dal primo settembre 1865 pel compimento delle strade ferrate calabro-sicule in corso di costruzione;

« Considerando che, mercè la convenzione, il tratto fra Contursi ed Eboli viene a far parte delle calabro-sicule, e pei lavori già fatti debba considerarsi in corso di costruzione:

« Dichiaro che la condizione posta nell'articolo 5 della convenzione per lo svincolo della suddetta rendita comprenda nella sua generica espressione di strade ferrate in costruzione anche il tratto fra Eboli e Contursi, e passa all'ordine del giorno. »

Quest'ordine del giorno, accettato dal ministro fu votato dalla Camera, ma esso non è stato per nulla eseguito.

Io mi permetto in questa occasione di richiamarlo alla memoria dell'attuale ministro, e mi auguro migliore fortuna presso di lui di quella che non ebbi presso l'onorevole mio amico Jacini.

Quindi io, concludendo, appoggio interamente le conclusioni del discorso dell'onorevole Nicotera, cioè invito il Governo a valersi del diritto ed a compiere il dovere che gli viene dalla legge e dalla convenzione, di dichiarare la decadenza della società concessionaria delle calabro-sicule dalla concessione a lei fatta nel 1863.

PRESIDENTE. Sono state presentate due proposte: una dagli onorevoli La Porta, Gravina, Lovito, e l'altra dall'onorevole Volpe.

Se ne dà lettura:

GRAVINA, segretario. (Legge)

« La Camera, udite le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, nella fiducia che si continueranno i lavori, e si esauriranno per essi i 18 milioni assegnati dal decreto 3 novembre 1866, e che prima della proroga del Parlamento si presenterà un nuovo disegno di legge per provvedere stabilmente alla prosecuzione

e al compimento delle ferrovie calabro-sicule, passa all'ordine del giorno. »

LA PORTA. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. L'altra dell'onorevole Volpe è del seguente tenore :

GRAVINA, segretario. (Legge)

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del signor ministro pei lavori pubblici, e rilevando in esse come le intenzioni del Governo siano altamente favorevoli alla pronta attuazione di tutte le leggi votate dal Parlamento circa costruzioni di linee ferroviarie, massime nell'Italia meridionale, passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. In quanto agli ordini del giorno, ne lascio alla Camera la scelta.

Io aveva chiesto la parola unicamente per rispondere due parole all'onorevole preopinante.

Non entrerò nuovamente nella quistione legale, cioè, se la decadenza abbia o non abbia per effetto immediato la sospensione dei lavori; sopra questo punto l'onorevole mio collega guardasigilli potrà intrattenere la Camera, perchè io dichiaro che non mi sento di competere con l'onorevole Cortese, di cui ognuno conosce la dottrina legale. Il motivo per cui ho chiesto di parlare si è per rettificare quello che egli ed un altro preopinante hanno detto. Fu messo in dubbio che il Governo abbia fatto adempire alla società *Vittorio Emanuele* tutte le obbligazioni secondarie assunte colla convenzione del 17 novembre 1866; dico secondarie, perchè ci sono nella convenzione diverse parti, che si dovesse, ad esempio, prendere ipoteca sui tronchi ferroviari, che la società dovesse far constare del suo stato attivo e passivo, tutte queste obbligazioni vennero fedelmente eseguite. L'unica ed altra simile che non ha adempito la società è l'obbligazione capitale, l'obbligazione, cioè, di dimostrare nel termine di tre mesi di avere i mezzi per far fronte a tutti i suoi impegni: questo non l'ha fatto ed a questo non era in potere del Governo di obbligarla, perchè non vi arrivava l'azione del Governo. Ma in quanto a tutti quegli atti in cui il ministro poteva aver parte, dichiaro che il Ministero si è posto perfettamente in regola.

Così pure quanto all'ordine del giorno di cui ha dato lettura per ultimo l'onorevole Cortese, io farò verificare, se quanto la Camera ha in quella circostanza espresso sia eseguito; e se non fu, sarà mia cura di far sì che i legittimi desiderii della Camera sieno soddisfatti nei limiti possibili; ma non posso per ora fare alla Camera alcuna dichiarazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Marsico ha facoltà di parlare.

MARSICO. Veramente, dopo tutto ciò che si è detto in

questa discussione, io credo inutile d'intrattenere ulteriormente la Camera.

Io mi associò all'onorevole Marincola per fare questa interpellanza, imperocchè mi sono sempre preoccupato della necessità che le nostre strade calabre e la Sicilia avessero le loro strade ferrate, ed a tale oggetto nel 1864 e 1865 ho fatto analoghe interpellanze invitando il Governo ad obbligare la società *Vittorio Emanuele* a mantenere gl'impegni presi. Desideravo adunque fare al Governo un nuovo eccitamento per continuare alacramente i lavori fino al totale compimento delle nostre strade.

Ora, poichè il signor ministro dei lavori pubblici pare che assicuri la Camera che metterà tutta la sua premura a far proseguire i lavori, e promette in pari tempo che al più presto presenterà un progetto che assicurerà il completamento delle nostre ferrovie, così io prendo atto delle sue dichiarazioni e mi astengo di entrare in altri dettagli già svolti ampiamente dagli altri onorevoli preopinanti.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Asproni.
Voci. Ai voti! ai voti!

CORDOVA. Domando la chiusura.

ASPRONI. Non dirò che pochissime parole; sarò spiccio, brevissimo.

PRESIDENTE. Se quelli che hanno domandato la chiusura, non insistono, le darò la parola.

Voci. Sì! sì! Parli!

ASPRONI. Come si può chiudere a questo punto una discussione di questa natura? Credono forse che il paese non segua con grandissimo interesse queste discussioni sulle ferrovie?

Signori, noi siamo da tanti anni in perpetue querele per le ferrovie. Sono sempre sorte interpellanze per domandare che si facciano queste opere; vi sono sempre state delle promesse, e siamo sempre tornati da capo.

D'onde deriva questo? Deriva dalle prime indulgenze che si usarono alle società concessionarie. La prima indulgenza sapete dove comincia? L'onorevole ministro Giovanola se ne rammenterà: la prima indulgenza fu accordata alla società concessionaria delle ferrovie della Savoia. La società Lafitte aveva mancato ai suoi impegni, ed, invece di perdere il deposito che aveva fatto per garanzia, e che io domandava si applicasse in premio alla società che succedrebbe, ottenne migliorate le sue condizioni. D'allora in poi, condescendendo sempre a spese dello Stato, siamo venuti al punto che le società sono rimaste potentissime in faccia al Governo, ed hanno ottenuto tutto quello che hanno voluto, senza eseguire mai le loro obbligazioni con lealtà.

Quello che ci diceva l'onorevole Cordova quando si è discusso sulle strade ferrate della Sardegna, era verissimo. Bisogna fare eseguire fedelmente le convenzioni e non recedere mai; bisogna applicare inesorabilmente

le multe alle società che avessero mancato ai loro doveri; invece fu sempre preferito di largheggiare. E dovete considerare, o signori, quanto è difficile al Governo di resistere a società concessionarie di milioni; voi l'avete visto l'anno scorso quando avete dato un voto di fiducia al ministro delle finanze; è immediatamente entrata di mezzo la Banca. Adesso vedete, che deplorabili difficoltà avete da superare per rientrare nello stato normale. Ci vuole il voto di un corpo collettivo, di un corpo che non è individuo, di un corpo che non tema intrighi; ci vuole la forza del Parlamento. Signori, e anche questa forza parlamentare fu paralizzata! Questa è la verità; e perchè sia stata e sia ancora paralizzata ve l'ha detto francamente l'onorevole Nicotera. Questa influenza, che non è un segreto, vi paralizzierà sempre, finchè non avrete la virtù di combatterla con una legge la quale chiuda le porte del Parlamento in faccia a tutti gli intrighi, a tutti gli intriganti.

Si deve pur una volta avere il coraggio di dichiarare la decadenza delle società quando vi sono delle ragioni; ma che il Governo lo faccia da sè, lo credo molto difficile. Grandemente fu ammirato nel paese il più libero del mondo il presidente Jakson, cosa sorprendente, per aver messo il piede sul collo alla Banca privilegiata. Se ciò era arduo in una repubblica democraticamente costituita, come quella degli Stati Uniti d'America, potete conghietturare quanto sia difficile al nostro Governo. Bisogna che il Governo vi sia spinto dal voto della Camera; e se volete debellare queste società, le quali non sono altro che carie attaccata alle ossa della nazione, voi non avete che ad imporre il decadimento e la liquidazione. Bisogna che le strade ferrate sieno fatte. Dove non sono strade ferrate, vi è barbarie, vi è capitale morto, vi è interesse perduto per la nazione, vi è miseria; e questo non si deve permettere in nessuna parte del regno d'Italia. Ma, per fare queste strade senza mezze misure, dovete, procedere francamente. Liquidate tutte queste associazioni fedifraghe e fallite, riassumete tutte le opere delle strade ferrate, trovate il modo di poterle portare avanti con società più sode, e con altri mezzi che al potere esecutivo non mancano quando li vuole adoperare: questo è il segreto di farla finita con questi lamenti, con queste amare delusioni.

Quando il Governo vuol fare, trova i modi di far presto e davvero. L'avete visto: in due mesi ha costruito una ferrovia per la Venezia, perchè là la voleva senza tergiversazioni, mentre in tanti anni non ha fatto un palmo di strada ferrata in Sardegna. Mancano nella Basilicata; in Sicilia non ve ne sono che pochi tratti; cosa vergognosa.

Si parla della responsabilità dei ministri, ma noi non abbiamo forza; ci manca, più che la legge, il coraggio morale, tranne che in pochi di animo risoluti.

Una voce. Non vogliamo.

ASPRONI. Non vogliamo, perchè non abbiamo la forza morale e la forza del numero.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva che la Camera non voleva che si facesse questa liquidazione, e citava in proposito l'ordine del giorno presentato nella scorsa estate dall'onorevole Sineo, e dalla Camera respinto. Ma badi il signor ministro al tempo in cui fu proposto quell'ordine del giorno. Allora la guerra era imminente, ed in tempo di guerra non si fanno liquidazioni, anzi si versa l'oro a piene mani, perchè ci va di mezzo la fortuna e l'onore della nazione. Cessato il pericolo, dee cessare ogni considerazione che non sia conforme alla stretta giustizia. Compatisco il Ministero perchè in simili casi è difficilissimo rompere contro le grandi società già avvalorate di potenti mezzi d'influenza che paralizzano le forze anche dei più volenterosi. Oggi però è in vostro potere risolvere d'una volta la questione delle strade ferrate. Recitiamo il *mea culpa* tutti noi, od almeno quelli che componevano la maggioranza, poichè i partiti risoluti esistono sempre, ma in minimo numero, non hanno avuto la forza che occorreva. Ora dobbiamo avere il coraggio d'imporre ai ministri il da farsi. Quando le società ferroviarie mancano alle loro obbligazioni, il Ministero liquidi, proponga al Parlamento i necessari provvedimenti. Questo è il voto che dovete dare; in difetto continueranno gli abusi, e resteremo nelle mani di ladri stranieri e nostrani. Questa è la verità, grata o ingrata che torni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cordova.

CORDOVA. Signor presidente, sento la convenienza di rilevare gli attacchi che sono stati diretti dall'onorevole Marincola ad un antico ministro, del quale fui collega, relativamente alla concessione del novembre 1866, che fu anche oggetto delle deliberazioni del Consiglio dei ministri, alle quali in conseguenza io ebbi parte.

(Alcuni deputati trovansi in mezzo alla sala.)

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di ritornare al loro posto, onde gli stenografi possano intendere l'oratore.

CORDOVA. Le osservazioni fatte dall'onorevole Marincola a questa convenzione, che da altri onorevoli oppositori fu trattata con minore severità, si riferiscono a difetti di precauzione nel Governo prima che stipulasse questa convenzione, a difetti che si direbbero d'informazioni preventive.

Ho sentito l'onorevole deputato formulare le une dopo le altre tante interrogazioni, che il ministro dei lavori pubblici avrebbe dovuto, secondo lui, rivolgere ai contraenti prima di stipulare quella convenzione:

Che cosa avete fatto dei capitali? Avete voi sottoscritte le azioni? Avete tutte negoziate le obbligazioni? Dove sono le rimanenti azioni? Poi: che somme sono liberate, e dove sono i denari?

E tante altre interrogazioni egli voleva che si facesero alla società prima di stipulare; poi ha attaccato la convenzione soprattutto per l'argomento della duplice tariffa.

Finalmente ha parlato degli atti di esecuzione della convenzione stessa, perchè gli pare che a questi atti non si sia adempiuto, mentre poi il ministro dei lavori pubblici ha fatto sentire alla Camera come questi adempimenti siano stati eseguiti.

Perchè la Camera possa valutare questi attacchi, è bene che io richiami il suo pensiero al vero valore della convenzione del novembre 1866.

A quest'epoca la società delle ferrovie calabro-sicule, come tante altre società di strade ferrate, conoscendo i poteri che erano stati dati al Governo di provvedere perchè si evitassero le gravi crisi commerciali e finanziarie, si rivolse al ministro e domandò la somma di 25 milioni per poter andare innanzi nelle sue operazioni, per poter far fronte ai suoi impegni, tanto verso il Governo, quanto verso i privati. Questa domanda fu trasmessa dal Governo al Consiglio di Stato, il quale portò parere che non si potesse accogliere, e fece notare come i poteri che aveva l'amministrazione non si estendevano a tanto. Poi il Governo, con ulteriore lettera diretta a quel supremo Consesso amministrativo, faceva conoscere l'urgenza di provvedere ai lavori delle strade ferrate calabro-sicule; urgenza che non era solo economica, nè concerneva soltanto la conservazione dei lavori fatti, alcuni dei quali, se non fossero stati mantenuti, sarebbero rimasti perduti (e citerò fra questi, se ben ricordo, la galleria della strada tra Lentini e Catania). Ma l'urgenza era anche politica, dopo gli avvenimenti che in alcune provincie erano accaduti nel settembre 1866, e per cui da tutti i prefetti, da tutti gli agenti del Governo, ed anche dai corpi elettivi, si manifestava l'ardente desiderio che non si smettessero i lavori nel corso della stagione invernale.

Dunque mosso da queste ragioni, il Governo avendo nuovamente interrogato il Consiglio di Stato, il Consiglio di Stato rispondeva: voi potete ben provvedere per mezzo della facoltà che vi dà l'articolo 8 della legge sul contenzioso amministrativo; ed è quest'articolo che non ho inteso ricordare da alcuno nella presente discussione, quello che servì di base al decreto, per effetto del quale si fece la convenzione per la costruzione delle strade. L'articolo 8 della legge sul contenzioso amministrativo infatti dà facoltà al Governo in caso di questioni, qualunque sia il litigio che possa sorgere, quando i lavori sono d'utilità pubblica, di farli eseguire per conto del Governo, senza che nessuno possa vantare diritto su di essi. Il Governo si appigliò a questo partito, e credo che fosse il migliore, poichè in quel momento, nell'atto che non dava alla società concessionaria delle calabro-sicule quei mezzi che doveva fornire lo Stato, e di cui forse pel passato si era

abusato, provvedeva all'esecuzione dei lavori. S'invocò quell'articolo e si decretò che la somma di 18 milioni sarebbe stata applicata alla continuazione dei lavori per le calabro-sicule.

Io non credo che convenienza alcuna mi obblighi a dissimulare in questo momento che era mia opinione che i lavori non si dovessero commettere a coloro che avevano attinenze colla società delle calabro-sicule. (Benissimo! *a sinistra*) Tuttavia io non disconoscerò le ragioni che determinavano il mio collega a rivolgersi al Charles sotto-concessionario dei lavori per la costruzione delle calabro-sicule.

Infatti l'urgenza era massima, e prima che si potesse stipulare questa convenzione si era già al mese di novembre. Continuavano i reclami di tutte le autorità locali perchè si facesse luogo ai lavori. Nè si poteva certamente procedere in opera di tanta importanza ad economia, nè vi era il tempo di provvedere a un appalto nuovo, anche a brevi termini. Vi era inoltre ristrettezza di tempo per fare gl'inventari, per fare gli stati dei lavori e per toglierli dalle mani di coloro che lo stavano eseguendo, ed affidarli ad altre mani non fornite forse di tutto ciò che bisogna per eseguire la costruzione di una ferrovia. Questi motivi d'urgenza e di opportunità determinarono il ministro dei lavori pubblici, se ben mi ricordo, a convenire, non già con Parent, come ho più volte inteso a dire, che era il primo concessionario della costruzione delle calabro-sicule, ma col Charles che subentrò nella concessione della strada calabro-sicula.

Una voce. È la stessa cosa.

PRESIDENTE. Non interrompano.

CORDOVA. Sarà la stessa cosa; io lo ignoro.

Ricordo però che al sentire come si convenisse con Charles, si calmò in certo modo la mia apprensione intorno ai pericoli della esecuzione, mentre in verità non so se questa apprensione mia si sarebbe calmata, ove avessi saputo che si conveniva con coloro che di prima mano avevano ricevuto lo appalto dei lavori all'epoca della concessione delle calabro-sicule.

Infatti, signori, all'epoca di quella concessione erano accaduti gravi inconvenienti, dei quali vi ha parlato l'onorevole Valerio; uno di quelli che egli non ha ricordato diede occasione a quel patto contro cui ha reclamato l'onorevole Marincola; ma prima che io scenda a parlare di questo patto, voglio fermare un momento l'attenzione della Camera, e notare, che dal momento in cui la convenzione del novembre 1866 non era fatta con la società concessionaria delle calabro-sicule, ma con una compagnia costruttrice, non per la ragione di essere quella che aveva diritto dalla società *Vittorio Emanuele*, ma perchè era una compagnia che aveva i mezzi di procedere prontamente alla costruzione, nessuna delle tante domande immaginate dall'onorevole Marincola doveva il Governo rivolgere alla società concessionaria delle ferrovie calabro-sicule...

MARINCOLA. Chiedo di parlare.

CORDOVA... non eravi luogo alcuno a dire a questa società: che cosa avete fatto delle vostre azioni? Come avete collocato le vostre obbligazioni? Dove è il denaro che avete ritirato da esse; mentre il preambolo stesso della convenzione che tutti avete sotto gli occhi comincia col dire: « Conoscendo la società *Vittorio Emanuele* di non potere andare più innanzi, di non avere i mezzi di fare i lavori, si è rivolta al Governo, ed il Governo approfittando della facoltà che gli dà l'articolo 8 del contenzioso amministrativo, è venuto a disporre che i lavori si eseguiscono per suo conto? » Come volevate domandare ad una società che cosa avesse fatto de' suoi mezzi, de' suoi capitali, che cosa avesse fatto delle sue azioni, come avesse collocato le sue obbligazioni se ella stessa cominciava col dirvi che non aveva mezzo alcuno? Per altro gli stati di situazione di questa società, da cui si ricava nettamente il vero, e nei quali si può leggere il sopra che tutto il mondo vede, ed anche il sotto che ci ha veduto l'onorevole Valerio, questi stati, dico, erano stati presentati al Governo, ed erano stati anche presentati precedentemente ad una Commissione istituita per liquidare gli affari delle varie compagnie di strade ferrate.

Questo stato di situazione, in cui vi è la risposta a tutte le domande dell'onorevole Marincola e si trova allegato al contratto stesso, fu stampato almeno in compagnia del contratto. Dunque non vi erano altre domande a fare alla compagnia concessionaria delle strade ferrate. La compagnia concessionaria di costruzione e di esercizio, la compagnia *Vittorio Emanuele* entrava nel contratto unicamente per non opporre ostacolo alle operazioni che andavano a farsi. Per quanto l'articolo 8 della legge sul contenzioso amministrativo del 1865 facoltà il Governo a fare i lavori per sè, vi era tuttavia da fare gli stati di situazione di questi lavori, vi erano gl'inventari dei materiali da vedere, la società avrebbe proposte delle eccezioni, fraposti ostacoli di qualunque natura, e ci avrebbe anche a torto citati innanzi ai tribunali. Io sono il primo a dire che non erano affatto temibili questi esperimenti, ma potevano dare qualche impiccio; sola ragione per cui la società concessionaria fu fatta intervenire nella convenzione. Dunque la società concessionaria intervenne per ritirarsi temporaneamente: per dire, lascio il campo aperto, per dire, non mi oppongo a che il Governo faccia i lavori; solamente, in grazia di questa mia moderazione, vi prego di darmi tempo al 31 marzo onde potervi dimostrare che io sono in grado di poter continuare a soddisfare ai miei impegni; se vi darò tale dimostrazione mi prolungherete la vita, altrimenti rientrerete nelle facoltà che vi dà la legge di far cessare la mia esistenza.

Questa speranza, questa probabilità di rientrare in vita era senza dubbio molto esile, ma non era affatto scomparsa; dappoichè non è da dimenticare che la so-

cietà ha un'attività notevole nella linea di Savoia. Questa linea di Savoia o del Rodano, era sul punto di essere acquistata dalla compagnia *Parigi-Lione-Mediterranea*. Si era fatta una convenzione che dal Governo francese era stata presentata al Corpo legislativo; in conseguenza vi era tutta la probabilità che, se la convenzione si conchiudeva, se si fosse fatta un'economia maggiore sulle spese, soprattutto in quelle dello stato maggiore a cui alludeva l'onorevole Valerio, la compagnia avrebbe potuto rialzarsi; che si sarebbero disimpegnati i fondi di cui non può ora disporre, fra i quali gli avanzi delle cauzioni, trattenuti dal Governo, ed undici milioni avrebbero servito a svincolare le obbligazioni che sono in potere di quel così detto sindacato dei banchieri di Parigi per anticipazioni fatte alla società. Io non so poi se quel progetto sia stato votato dal Corpo legislativo francese, nè se il contratto della società del Mediterraneo sia stato approvato, ma dico che la speranza non era del tutto spenta a quell'epoca. E non sorge affatto dalla convenzione del 1866 che alcuna minima parte dei 18 milioni che il Governo si impegnava di spendere dovesse impiegarsi in stati maggiori della società concessionaria. Se questo sia accaduto come pare che pensi l'onorevole Valerio, sarà stato un abuso veramente imputabile, che sarei il primo a riprovare.

Ma la convenzione del 1866 non facoltava la società concessionaria *Vittorio Emanuele* a ricevere un centesimo per gli amministratori suoi.

I 18 milioni erano spesi direttamente dal Governo che accettò i costruttori perchè li trovò sul terreno, ma stipulò con essi come avrebbe fatto con qualunque altro appaltatore.

Ma, dice l'onorevole Marincola, perchè due tariffe? Voi avete fatto un contratto col quale stabilite che si dovranno pagare i lavori pel loro valore effettivo, e intanto vi è la tariffa della società concessionaria; dimodochè vi sono due modi per pagare questi lavori, cioè con la tariffa della società concessionaria, e con la tariffa della perizia dei lavori.

Questo fatto ha dato luogo a due interpretazioni non esatte: l'una è quella dell'onorevole Avitabile, il quale ha creduto che per effetto di quell'articolo si dovesse pagare tanto quanto si spendeva per i lavori. Ora io potrei far osservare agli onorevoli Avitabile e Cortese, che nella pratica ciò è impossibile, perchè vi è sempre un margine per chiunque imprende i lavori, nella stima che si fa di essi. Quando si paga quanto fu apprezzato il lavoro, nulla importa se fu fatto per meno. Ciò che si richiede e che si può ottenere, è che si paghi sul prezzo reale, e non su prezzi medii. Se voi volete dar soltanto la spesa che costa il lavoro, non potrete nemmeno valervi dei cottimisti; voi dovrete andare a spendere i 18 milioni alla giornata e in economia, ciò che è impraticabile per un Governo.

Ma il valore di questo fatto non è mai stato, quale

si è detto, che si dovessero pagare i lavori a puro prezzo di costo; si è voluto evitare che la compagnia costruttrice reclamasse l'applicazione veramente dannosa del sistema della concessione che stabilì un prezzo medio sulla base di 230,000 lire a chilometro.

E qui l'onorevole Valerio mi permetterà di ripetere che uno dei più grandi vizi della società *Vittorio Emanuele* fu certamente la maniera in cui fu costituito il capitale di 100 milioni in azioni, le quali in gran parte rappresentavano un capitale esaurito o impegnato; dappoichè 85 mila erano le stesse della precedente società, e delle altre 115 mila la maggior parte fu presa dalla società appaltatrice della costruzione. La sconvenienza di ciò era così evidente, che si dovè concepire il relativo articolo della concessione, in modo da far credere che vi fossero ancora altre 115 mila azioni disponibili: in modo che il numero totale sarebbe stato di 315 mila azioni che oltrepassa il capitale di 100 milioni in azioni, e di 150 milioni in obbligazioni.

Ma quell'articolo era poi contraddetto dallo stabilimento del capitale in 100 milioni in azioni di 500 lire, e nella proporzione di 3/5 ai 3/5 in obbligazioni.

Ma non fu questo il solo vizio che cagionò i mali della società *Vittorio Emanuele*. Altro non meno grave fu quello dello stabilimento di prezzi elementari.

L'esperienza ha dimostrato che il prezzo di 230,000 lire al chilometro per avventura non era esagerato, ma che l'analisi di questo prezzo era fatta in modo assai dannoso e apertamente sconvenevole. In quel prezzo i movimenti di terra, tutti i lavori che si fanno i primi e che costano meno, sono portati a una esagerazione estrema, non so se si parla di 70 o di 80 mila lire al chilometro; credo siano 79 mila lire al chilometro per movimento di terra che si fanno con poche migliaia di lire; e poi, i lavori di costruzione che sono gli ultimi, e che qualche volta si propongono di non fare, perchè si sa che si uscirà dal negozio prima che si arrivi alla costruzione dei ponti e delle stazioni (*Bene! Bravo!*), questi lavori sono stimati miseramente. (*Sensazione*) I movimenti di terra sono sabbie ammonticchiate lungo la spiaggia delle Calabrie e della Sicilia, e per ogni chilometro di essi la prima società costruttrice ha intascato 79,000 lire al chilometro sopra una lunghissima linea, appunto perchè il prezzo unitario dei movimenti di terra era la polpa dell'intrapresa. È vero che la società prendeva anche l'osso dei prezzi minimi nei manufatti, che si sarebbero dovuti fare più tardi, ma essa sapeva bene che insino alla costruzione dei manufatti non sarebbe arrivata.

Dunque quando si fece la convenzione del novembre 1866, si fu giustamente preoccupati di questo fatto che aveva prodotto la immensa differenza tra lo speso e il valore reale delle opere. Quando si venne alla liquidazione dell'attivo della società si trovò che i lavori erano portati da essa per il prezzo di 82,000,000, mentre gl'ingegneri del Governo li avevano portati

appena al prezzo di 44,000,000: vedete che differenza! E noti la Camera che gl'ingegneri del Governo avevano tutte le buone disposizioni di dare un certo margine nella stima, di non essere estremamente severi; essi persino, quando si trattò di liquidare definitivamente, ebbero l'estremo scrupolo di comprendere anche il possibile, anche l'immaginabile errore nelle loro stime e così sono arrivati insino ai 48,000,000, che era la cifra di prezzo effettivo che come il *maximum* delle loro condiscendenze non si poteva oltrepassare. Questa differenza avvenne perchè i lavori della società concessionaria erano stati pagati sul prezzo chilometrico, sul prezzo unitario di 79,000 lire, mentre poi, quando andava l'ingegnere del Governo a fare la stima con tutta la buona volontà del mondo, non poteva apprezzare un movimento di terra più di 10, 11, o 12,000 lire. (*Bene!*)

In conseguenza nella convenzione del 1866 si stabilì che ciò che si deve al costruttore non deve già essere liquidato secondo il prezzo unitario chilometrico stabilito nel primo contratto d'appalto fatto tra la società concessionaria ed il signor Parent, ma quello che risulta dalla stima effettiva dei lavori, in modo da essere sicuri che i 18,000,000 sarebbero stati materialmente impiegati in lavori, senzachè vi si possano comprendere spese d'amministrazione, meno quelle che sono inerenti all'esecuzione dei lavori; poichè amministrazione della società *Vittorio Emanuele* non ce ne doveva essere per conto alcuno.

Io credo dunque che, essendo questo il valore della convenzione, le si debba dare molta lode d'aver adoperato una duplice tariffa, d'aver cioè adottata una nuova tariffa, la tariffa della verità, e di averla sostituita alla tariffa immaginaria, alla tariffa di quelle combinazioni finanziarie che non giovano nè allo Stato, nè alla riputazione delle nostre società commerciali. L'onorevole Marincola poi diceva che non si era pensato a iscrivere l'ipoteca per assicurare i denari che spendeva lo Stato. L'esposizione che vi ho fatto del contratto vi farà comprendere che non vi era luogo a darsi gran fretta per quest'ipoteca. Il contratto si era fatto in esecuzione della legge sul contenzioso amministrativo dell'articolo 8 di essa. I lavori che fa il Governo appartengono allo Stato, e sono la garanzia della sua spesa. Egli non aveva bisogno di stipulare un'ipoteca, altronde inefficace, sul suolo stradale, benchè una volta sia stata ordinata in una legge del Parlamento. L'onorevole Valerio ha mostrato comprenderlo senza essere giureconsulto. Ed ora finalmente la giurisprudenza francese si è pronunziata sull'argomento.

Se ipoteca si può prendere, egli è sulle proprietà immobili appartenenti alla società concessionaria, come sarebbero i fondi espropriati per ragione di utilità pubblica, e poi non occupati dalla strada, ma non è possibile ipotecare immobili che non apparten-

gono alla società. Quando una società concessionaria di strade ferrate si obbliga a fare una strada, il suolo è del dominio pubblico, e sovr'esso non ci è ipoteca possibile. La società non è che concessionaria della costruzione e dello esercizio; appaltatrice di un lavoro e di un servizio pubblico che non sono ipotocabili.

Con tuttociò voi avete inteso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che non era esattamente informato l'onorevole Marincola quando credeva che le iscrizioni non si fossero prese; esse invece si sono prese: che se il Parent avesse preso delle iscrizioni anch'egli da parte sua, sia pur sicuro l'onorevole Marincola che nulla vi è da temere da esse, perchè i lavori essendo effettuati per conto del Governo, separatamente e con divisione di patrimonio dalla società concessionaria, in seguito all'autorizzazione data dalla legge stessa, non sono suscettivi di ricevere affezione ipotecaria per un debito qualsivoglia e che possa riflettere la società concessionaria *Vittorio Emanuele*.

Se io fossi a conoscenza dei dettagli dell'esecuzione, come ebbi conoscenza dei patti che furono stipulati nella convenzione del 1866, mi crederei in caso di potere anche giustificare in questa parte l'amministrazione precedente.

Questi dettagli io non li conosco, ma quelli che erano entro la sfera della mia conoscenza ho creduto doverli esporre alla Camera, perchè non cada censura sopra un antico ministro che non è qui per poter difendere se stesso, e gli atti della sua amministrazione. (Bene! a destra)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Amari.

AMARI. Solamente prego il ministro a dirmi se con quei due milioni, che diconsi spesi per la strada da Termini a Lercara, si proceda avanti ed attivamente nei lavori, non dimenticando che sono sei anni che è stata cominciata.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Mi risulta che continuano i lavori anche sulla linea da Termini a Lercara. Non vi è motivo di sospenderli, anzi credo che saranno continuati senza interruzione, perchè ivi il clima permette di lavorare tutta la state.

Aggiungerò anzi che il Governo si preoccupa del compimento di quella linea che è molto importante per le comunicazioni coll'interno dell'isola.

AMARI. In tutto quello che si è così lungamente discusso, io non mi preoccupo tanto della sorte delle compagnie, quanto di quella delle strade; che la società sia sciolta o no, che il contratto sia continuato o no, poco monta, purchè non siano sospesi i lavori, perchè sarebbe questa una grandissima disgrazia non solo per quelle popolazioni, ma anche per i lavori stessi, essendovene di quelli che, se si sospendessero, oltre al danno di ritardare il compimento di opere sì desiderate, produrrebbero una maggiore spesa a carico dello Stato nel doverli poscia continuare.

PRESIDENTE. Si dà lettura di una proposta firmata dagli onorevoli Valerio, Avitabile, Cortese, Spaventa e Cancellieri:

« La Camera invita il Ministero a procedere con la società *Vittorio Emanuele* a termini di legge e delle convenzioni, provvedendo a ciò che i lavori delle strade ferrate calabro-sicule non siano interrotti, conducendoli, occorrendo, sotto la diretta azione del Governo. »

Si legge un'altra proposta che è dell'onorevole Asproni:

« La Camera, udita la discussione, delibera un'inchiesta parlamentare sui lavori eseguiti ed in corso in tutte le ferrovie, sulle convenzioni e sul modo con cui furono attuate, per indi riferire e proporre le misure più accomodate alla stretta osservanza delle leggi ed al compimento di tutte le strade ferrate d'Italia. »

La parola spetterebbe all'onorevole Ungaro, che la cede all'onorevole Valerio.

Voci. Ai voti! ai voti!

Altre voci. Parli! parli!

VALERIO. Io sono molto lieto che questa discussione abbia dato luogo al discorso dell'onorevole Cordova, che nella massima parte ha collocata questa questione sul suo vero terreno. È però necessario che io mi permetta di rettificare alcune cose non abbastanza precise della sua esposizione, le quali potrebbero indurre in errore la Camera e impedire la libertà delle sue deliberazioni, che io desidererei fossero oggi veramente definitive.

L'onorevole Cordova crede che la convenzione 17 novembre sia stata fatta tra il Governo ed una società appaltatrice (non la prima, una seconda società appaltatrice) e che la società concessionaria sia intervenuta in questa convenzione puramente per dare il suo assenso. Ciò non è abbastanza preciso, basta leggere la premessa di questa convenzione per stabilire le cose nella loro precisa verità.

Dice la convenzione:

« Il commendatore Marliani ed il cavaliere Carlo « Brunet, membri del Consiglio di amministrazione « della suddetta società, contraenti in nome della società medesima, come da poteri avutine per deliberazione del Consiglio di amministrazione precitato, « presa nel giorno 2 novembre corrente, ed a seguito « della risoluzione adottata nell'Assemblea generale « degli azionisti in adunanza del 2 novembre predetto, « per la quale venne approvato il progetto del presente contratto; ed il cavaliere Giuseppe Sebastiano « Charles, contraente in nome e quale rappresentante « della compagnia intraprenditrice delle ferrovie calabro-sicule, in virtù dell'atto di procura ricevuto a « Parigi dal notaio, ecc. »

Quando si leggesse tutta la convenzione, si vedrebbe che effettivamente essa è fatta fra le tre parti che intervengono tutte e tre, cioè il Governo, la società con-

cessionaria e l'antica società appaltatrice, di cui il Charles è il rappresentante.

Dico queste cose per istabilire ben chiaro che nella convenzione del 17 novembre 1866, si sono stipulati dei patti che oggi costituiscono una giurisprudenza, direi, fra il Governo e la società concessionaria. La società concessionaria si era obbligata di dare in un dato tempo lo stato preciso delle sue passività; si era obbligata di fare una liquidazione precisa del suo avere; si era obbligata di depositare nelle casse dello Stato le sue obbligazioni che riteneva ancora; concedeva al Governo la facoltà di ritirare le obbligazioni che aveva depositate presso la Cassa generale di Parigi, e presso la Cassa di sconto di Torino; ed assumeva altri obblighi, e specialmente quello di dimostrare prima del 31 marzo 1867, che essa sarebbe stata in misura di potere continuare, con mezzi propri, la costruzione delle strade ferrate.

Io credo che da questo punto di vista la Convenzione 17 novembre, quale è, ha veramente migliorato le condizioni, o almeno ha diminuito le difficoltà delle condizioni che esistevano fra il Governo e la società concessionaria; e le ha diminuite perchè? Perchè ha stabilito precisamente un punto di partenza di una liquidazione fra la società ed il Governo; e questo principio che era stabilito nella convenzione del 17 novembre fu poi tradotto nel capitolato che questa convenzione prescriveva, e che è firmato dal ministro dei lavori pubblici, dai rappresentanti della società *Vittorio Emanuele*, e dai rappresentanti dell'impresa costruttrice.

Io prego la Camera di fare molta attenzione a questo fatto, perchè libererà molti da certe prevenzioni che possono essere nate dalle obiezioni fatte dal signor ministro, cioè che la decadenza della società possa in qualunque modo rendere necessario, e anche far credere conveniente, il che non è, la sospensione dei lavori.

L'articolo 10 del capitolato il quale fu eseguito in seguito a questa convenzione dice:

« Prima di dare principio ai lavori, si procederà da un rappresentante della società concessionaria, da un altro dell'impresa e da un rappresentante del Governo, alla compilazione di testimoniali di stato delle opere, onde fissare il punto di partenza delle misure per la nuova situazione mensuale. »

È quest'articolo 10, che era un'assoluta necessità, non c'è dubbio che sia stato eseguito, perchè queste situazioni mensuali vennero pagate, il che, tutti lo vedono subito, non si sarebbe mai potuto fare, se prima non c'erano le testimoniali. Come si sarebbe potuto portare in un certificato dagli ingegneri che dirigono per conto del Governo quei lavori, come si sarebbe potuto portare in un certificato dei volumi di muratura, dei volumi di movimenti di terra ed altre simili opere, se non ci fosse stata una demarcazione che li-

mitasse le opere eseguite dalla società e le opere nuove per cui si versavano i 18 milioni?

Ed a questo riguardo è precisamente vero quello che diceva l'onorevole Cordova, che i 18 milioni, a termini della convenzione, sono rivolti unicamente al pagamento dei lavori con quella tariffa che l'articolo 2 della convenzione prescrive doversi fare sul costo reale dei medesimi.

Ma da ciò non deriva che lo stato maggiore della società, che gli azionisti *putativi* (permettetemi la parola che esprime il mio pensiero) non percepiscano gli uni i loro emolumenti, gli altri i loro dividendi, perchè, come sa benissimo l'onorevole Cordova, vi sono dei tronchi in esercizio, ed i prodotti che la società ricava da questi tronchi non entrano, come dovrebbero entrare, nell'insieme dell'opera, non entrano a concorrere alle costruzioni.

Vorrei che si comprendesse bene questa posizione di cose, creata in parte dal diritto ed in parte per conseguenza della convenzione del 17 novembre.

CORDOVA. Domando la parola per un fatto personale.

VALERIO. In ciò è da lodarsi questa convenzione, poichè in virtù della medesima i lavori non verrebbero interrotti neanche per una liquidazione. Infatti i lavori condotti dall'impresa Charles, Picard e compagnia, sono pienamente distinti dai lavori dell'antica società.

A chi esamina, come faceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, gli articoli 251 e seguenti della legge dei lavori pubblici, questa obiezione dei ritardi possibili può affacciarsi pelle formalità prescrittevi; ma chi considera la peculiare condizione di cose fatta dalla convenzione, non può temere nessun ritardo, nessuna interruzione dei lavori. È infatti eliminata la formalità che conduce ad una non lieve perdita di tempo, è eliminato il caso della nomina di arbitri per istabilire il valore dell'asse sociale che debb'essere messo all'asta.

Quegli che temono un'interruzione dei lavori, dimenticano che le testimoniali di stato, fatte in conseguenza dell'articolo 10 del capitolato (testimoniali che è impossibile non esistano, poichè altrimenti non sarebbero potuto pagare un soldo) stabiliscono una tale condizione di cose che non rende punto necessaria la interruzione. Vorrei che di ciò fosse ben penetrata la Camera. Del resto credo che sarebbe ancora miglior partito il sospendere i lavori che il continuare nel cattivo sistema antico.

Ma ciò, lo ripeto, non è necessario; e ne fornisce anche la prova l'articolo terzo del capitolato che dichiara che, « ove si verificassero i casi previsti dall'articolo 15 della convenzione....., il Governo sarà in facoltà di far cessare i lavori senza indennità. »

Ben lo vedete, è stipulata la *facoltà pel Governo* non *il diritto* all'impresa Charles di sospenderli. Nè da questa facoltà concessa al Governo può derivarsi alcun timore di sospensione di lavori.

Insisto sopra di ciò, poichè è necessario che la Camera sappia bene che oggi si può eseguire la legge senza incontrare alcun danno materiale in questa esecuzione, e perchè essa faccia buon viso alla proposta che ho avuto l'onore di firmare coll'onorevole Avitabile ed altri, colla quale si reclama appunto l'esecuzione ingiungendo al Governo di procedere alla prosecuzione della legge, dei lavori, e, abbiamo aggiunto, procedervi anche, occorrendo, sotto la sua azione diretta.

E qui, o signori, due parole ancora.

Io sono affatto avverso a vedere lo Stato intraprenditore, ma al punto in cui siamo arrivati colle nostre società, bisogna ben dirlo, o signori, il meno male sarà l'azione del Governo: per male che faccia il Governo non si farà mai tanto male come si fa da società che hanno preso ad impresa il Governo. E dirò qui quello che diceva all'Assemblea legislativa di Francia un deputato, in circostanze che somigliavano un poco a queste:

« Il Governo intraprenditore è cattivo, ma preferisco il Governo intraprenditore al Governo intrapreso (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Cordova per un fatto personale.

CORDOVA. Io vorrei far osservare che la lettura fatta della convenzione del novembre 1866 dall'onorevole Valerio non muta l'apprezzamento che io ne ho fatto; senza dubbio, come io lo aveva dichiarato, interviene la società concessionaria per avere una sospensione alla decadenza che poteva pronunziare il Governo e per acconciarsi ai concerti che prendeva il Governo per assicurare i lavori della società costruttrice.

Certamente vi furono anche i patti che ha letto testè, o riferito, l'onorevole Valerio, vale a dire che si facultava il Governo di ritirare le obbligazioni dopo che la società concessionaria avrebbe pagato il suo debito al sindacato di Parigi.

Essa poi dava altre garanzie, altre cautele, le quali avevano per iscopo di far fronte ad un impegno che assumeva la società concessionaria stessa. Siccome il Governo credeva possibile che la società tornasse ad avere i mezzi di continuare le opere, siccome nel dato caso doveva necessariamente riscattare dalle mani del Governo i lavori che il Governo avrebbe fatto per conto proprio, così dava garanzie per fare fronte all'obbligo che assumeva di ricomprare i lavori (perchè il Governo non avrebbe potuto rimanere proprietario delle opere, e sarebbero tornate alla società concessionaria, semprechè non si verificasse il caso di dichiararla decaduta). Essa con questi patti garantiva obblighi eventuali, ma non è men vero che rimaneva estranea all'impiego, all'amministrazione, alle opere che formavano oggetto del contratto colla compagnia costruttrice e della spesa dei 18 milioni di lire.

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. Il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che egli accettava in-

differentemente o il primo o il secondo dei due ordini del giorno che erano stati letti dianzi. Ma non così egli potrebbe accettare quell'altro che venne di poi proposto dall'onorevole Valerio: e ciò per la seguente ragione.

L'ordine del giorno dell'onorevole Valerio importerebbe che il Governo dovesse venire invitato a pronunziare senz'altro la decadenza della società, ed a continuare immediatamente senza alcuna sospensione i lavori. Ora, questa immediata continuazione il Ministero la crede impossibile.

Quando è pronunziata la decadenza, torna necessario, prima di dar mano ai lavori, di procedere a quella che chiamasi constatazione dello stato attuale delle cose.

VALERIO. È già fatto.

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. Altro è che nel tempo arretrato, al quale accenna l'onorevole Valerio...

NICOTERA. Domando di parlare.

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia... siano state fatte, com'egli diceva, le testimoniali di stato, che distinguevano i lavori della società vecchia da quelli che stavano per intraprendersi dalla nuova società; altro è che si abbiano, e si possano avere oggidì, vere testimoniali (per usare le sue stesse parole) dello stato attuale dell'opera.

Avviene, o signori, in tutti i casi analoghi a quello di cui discutiamo, che, pronunziata la decadenza della società, o concessionaria o costruttrice, l'una e l'altra delle parti ha diritto e obbligo di provvedere a che sia rilevato e posto in sodo l'essere e la condizione dei lavori. Se, senza un tale rilievo ed una tale ricognizione, il Governo che ha pronunziata la decadenza si accingesse in via di fatto alla continuazione dell'opera, la società della quale è stata pronunziata la decadenza, direbbe che fu manomesso, per fatto del Governo, lo stato delle cose qual era nel dì della pronunziata decadenza; e Dio sa quante pretensioni di danni ed interessi verrebbe a muovere contro la pubblica amministrazione.

MERIZZI. Domando di parlare.

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. Egli è unicamente per questa considerazione che il ministro dei lavori pubblici non può accettare l'ordine del giorno proposto dal deputato Valerio.

Del resto, io non intendo d'entrare nella questione di diritto, se codeste decadenze possa il Governo pronunciarle e mandarle ad effetto egli stesso, da sè, senza intervento dei tribunali.

Qualunque sia la mia particolare opinione in proposito, non posso pretendere di farla prevalere nè innanzi alla Camera, nè innanzi ai tribunali. Bensì non voglio dissimulare ciò che mi è noto per la mia propria esperienza: che più volte i tribunali han giudicato codeste decadenze non poter essere pronunciate con effetto assoluto, immediato e irrevocabile, per parte

di esso solo il Governo; che, sopra richiamo dell'altro contraente, del quale fu dichiarata la decadenza, i tribunali intervengono, e giudicano se o no si fossero verificate le condizioni o gli estremi che autorizzavano la fatta dichiarazione; e che non di rado i tribunali, anche quando riscontravano spirati i termini perentorii allo eseguitamento dell'opera, stabiliti dalle convenzioni sotto pena di caducità, si son stimati liberi di accordare alle società, agli appaltatori, che erano in difetto, una certa proroga, un nuovo termine utile per adempiere il dovere che non aveano adempiuto ne' termini prefiniti, e per ovviare così alla decadenza, tuttochè già dal Governo pronunziata.

VALERIO. È il parere del Consiglio di Stato.

TECCHIO, *ministro di grazia e giustizia.* L'onorevole Valerio mi interrompe, dicendo: « è il parere del Consiglio di Stato. »

Per quanto siano autorevoli i voti del Consiglio di Stato, io debbo dichiarare che alla fin dei conti siffatte questioni vengono portate ai tribunali; e che i tribunali dai responsi del Consiglio di Stato non si credono vincolati.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cortese, Fonseca, Annoni, Lovito, Lo Monaco, Marolda, Del Zio, Vollarò e Rega, propongono questa dichiarazione:

« La Camera invita il Ministero a dare esecuzione all'ordine del giorno presentato nella tornata del 18 aprile 1866 dai deputati Cortese, Tozzoli, Marolda-Petilli ed Avitabile, accettato dal Governo, ed approvato dall'Assemblea nella tornata del 19 detto mese ed anno. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Io sperava che, dopo le parole dell'onorevole Cordova, sarebbe tolto l'equivoco in cui mi pareva fosse rimasto l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole Cordova ci ha consigliato a fare una distinzione; la società *Vittorio Emanuele* è sparita, o per lo meno ha cessato di essere dopo la convenzione del 1866; la convenzione del 1866 è un atto tra il Governo ed una società costruttrice; e sembra che egli abbia voluto stabilire la diversità assoluta tra la società concessionaria e la società costruttrice colla quale il Governo ha contrattato per diciotto milioni.

Il ministro di grazia e giustizia ritorna un'altra volta su questa stessa questione, e vorrebbe ristabilire l'equivoco; quando egli dice che noi... (*Interruzioni*)

Ma perdonino, signori...

Una voce. La Camera è stanca.

NICOTERA. La Camera può essere stanca, ma è necessario ch'essa sappia come gli equivoci e le mistificazioni ci hanno condotti a questo punto; il fatto legale è quale lo dice l'onorevole Cordova, ma il fatto reale è un altro, ed il Ministero non può ignorarlo.

Dunque l'onorevole ministro di grazia e giustizia venne a dirci che non si può dichiarare decaduta la

società senza ricorrere ai tribunali. (*Segni di diniego del ministro*)

In certo modo ha detto che il Governo non può da sè dichiarare decaduta la società, senza lasciare il diritto alla società di ricorrere ai tribunali, ed ha dichiarato che il parere del Consiglio di Stato vale sino ad un certo punto; quindi pare a me che potremmo mandarlo a casa e fare un'economia ben rilevante sul bilancio dello Stato (*ilarità*); molto più che le economie di questo genere sono le sole reali.

Ma qui non si tratta che noi oggi vi domandiamo di dichiarare immediatamente decaduta quella società, e quindi che questa dichiarazione debba produrre la sospensione dei lavori per fare quella certa liquidazione e verifica di cui vi ha parlato l'onorevole ministro, perchè le misure che riguardano la società concessionaria sono state già eseguite quando il Governo procedette al contratto colla società costruttrice: ora si tratta di lavori che ha fatti la società costruttrice, perchè la società concessionaria, secondo quanto ha detto l'onorevole Cordova, ha sospese le sue operazioni quando è intervenuto il contratto tra il Governo e la società costruttrice; e le misure dei lavori, e gl'inventari dei materiali appartenenti alla prima società, tutto questo è stato già fatto precedentemente alla stipulazione della convenzione con la società costruttrice.

Adesso si dovrebbero verificare i 14 milioni spesi dalla società costruttrice. Ebbene, questa operazione, a meno che gli incaricati del Ministero non passeggino per diporto, e non facciano il loro dovere, questa operazione ha già dovuto essere eseguita, poichè è impossibile che il Ministero abbia fatto i pagamenti a questa società costruttrice senza avere i debiti certificati.

Ciò è chiaro; ammenochè l'onorevole ministro non dichiarasse di aver pagato così alla buona ed amichevolmente, io non so comprendere come egli abbia potuto pagare senza il certificato dei suoi ingegneri, comprovante come i 14 milioni sieno stati già spesi. Cosa rimane? Rimane dimostrato che il Governo fin da domani può continuare i lavori che la società costruttrice, non la concessionaria, avrebbe dovuto eseguire a tutto il 31 marzo. Il Governo può spender quei 4 milioni quando vuole, senza l'intermediario di quella società, perchè essa non ha tenuto il patto principale, secondo il quale al 31 marzo i 18 milioni dovevano essere spesi.

In quanto poi alla società concessionaria, non cade dubbio, perchè cotesta società è intervenuta nel contratto 1866 unicamente per aderire alla convenzione, facendo atto di mansuetudine e di condiscendenza che ci costa milioni.

Se quindi la società costruttrice al 1° aprile non si trova nella condizione in cui la nuova convenzione l'ha messa, è evidente che ha cessato di esistere e non ha

più niente da domandare al Governo. Ripeto che il Governo non può fare diversamente se vuole decidere una volta questa questione delle strade, e non voglia dare al paese promesse vuote di senso, che poi non si attingono; oramai il paese ne ha avuto abbastanza di promesse e lusinghe; quindi, se il Governo intende di agire sul serio, parmi che possa benissimo accettare l'ordine del giorno Valerio, e continuare i lavori per conto proprio per quello che avanza dei diciotto milioni, dichiarando decaduta la società, e presentando al Parlamento un progetto di legge che assicuri una volta e per sempre la costruzione di queste ferrovie.

Giacchè ho la parola, me ne valgo per leggere l'articolo 80 del capitolato, che è così concepito:

« Se nei periodi fissati dalla convenzione per l'ultimazione delle diverse linee concesse, la società non avesse ultimati i lavori, o non si trovasse in grado di attuare l'esercizio, ovvero avesse lasciate inadempite altre condizioni della concessione, *si intenderà di pieno diritto decaduta dalla concessione medesima, senza che occorra alcuna dichiarazione o costituzione in mora*: in tal caso la porzione della cauzione che non fosse peranco, ecc. »

Adesso non esiste più questa cauzione: dunque è inutile che ce ne occupiamo.

E poi l'articolo 12 che adesso mi mette sott'occhi il mio amico deputato Valerio:

« La convenzione approvata colla legge 25 agosto 1863 resta integra in tutte le sue parti in quanto non vi sia derogato col presente atto.

« Gli effetti derivanti dalle disposizioni dell'articolo 80 del capitolato annesso alla detta convenzione, i quali il Governo è in diritto di applicare fino da oggi, ed i quali s'intendono soltanto sospesi in forza del presente atto fino al 31 marzo 1867, riprenderanno in quest'ultimo giorno tutto il loro vigore, se prima di quel tempo la società non dimostrerà di essersi procacciati i mezzi necessari per far fronte a tutti i propri impegni. »

È tanto evidente la cosa che, a meno che non si voglia deliberatamente continuare il sistema dei favori a questa società, sistema che produce serio malcontento nel paese, che ritarda le opere delle strade ferrate, io non capisco come il ministro dei lavori pubblici non voglia accettare l'ordine del giorno Valerio!

Risponderò ancora una parola all'onorevole Cordova, il quale, con quell'abilità che gli è propria, e che tutti gli riconosciamo, per difendere il suo collega ha un poco scambiato i termini della questione, come la poneva l'onorevole Marincola. Quando l'onorevole Marincola rivolgeva quella serie d'interrogazioni al ministro dei lavori pubblici, non faceva già delle interrogazioni che riguardassero la convenzione della nuova società...

CORDOVA. Parlai di altre interrogazioni.

NICOTERA... egli ha chiesto: avete verificato se le azioni esistevano o no?

Quelle interrogazioni riguardavano la costituzione della società concessionaria, non già la convenzione della società costruttrice; e da questa incomincia il primo errore, errore fatale; perchè, quando una società si presenta, fino dalla sua origine, dalla sua formazione, sprovvista di mezzi, questa non è una società seria, è una società di speculatori, è una società che viene a carpire i danari dello Stato e non ad eseguire le opere. È questa società che noi avremmo desiderato di non vedere accettata dal Governo italiano, per l'onore suo, per l'onore del paese.

Le domande che l'onorevole Marincola rivolgeva all'onorevole ministro dei lavori pubblici, come io osservava, riguardavano la società nella sua origine, non riguardavano la società costruttrice che è venuta dopo: comprendo che per questa seconda società hanno potuto prevalere delle considerazioni di necessità, come dice l'onorevole Cordova; ma quello che non comprendo si è come il Governo, dopo l'esperienza avuta della prima società, abbia potuto continuare ad illudersi, seguitando a fare dei contratti con membri interessati e principali di questa società, col signor Charles, per esempio, che, come dico, era uno dei membri importanti della società concessionaria.

Quando il Governo avesse voluto veramente spendere i 18 milioni, non sarebbero mancati in Italia costruttori i quali avrebbero eseguiti i lavori, dando ad essi compimento più presto e meglio di quello che la società abbia fatto.

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. Io sperava di avere parlato chiaro; ma ebbi la sventura di essere frainteso dall'onorevole Nicotera.

Non ho mai detto che il Governo non abbia la facoltà di pronunciare la decadenza della società, ho detto che, pronunciata la decadenza, non può il Governo senz'altro proseguire i lavori, perchè, prima di metterci mano, è forza procedere alla constatazione dello stato ultimo, dello stato attuale delle cose; di che deriva che frattanto i lavori abbiano a rimanere in sospenso.

In quanto poi all'intervento dei tribunali, non solamente non ho detto che il Governo debba aspettare, per la dichiarazione di decadenza, la decisione dei tribunali; ma anzi ho espressamente avvertito che io lasciava da parte la questione dell'intervento che possono avere i tribunali in cotesta materia; perchè, qualunque (mi ricordo di avere adoperate queste precise parole), qualunque sia la mia opinione in proposito, so per la fatta esperienza che i tribunali intendono e giudicano che la decadenza pronunciata dal Governo non possa riescire di effetto assoluto, immediato e irrevocabile, se essi, nella causa promossa dall'altra parte, non conoscano e non pronuncino che la decadenza fu dichiarata a buon diritto.

VALERIO. E l'articolo ottavo della legge sul contenzioso amministrativo?

PRESIDENTE. Ella non ha facoltà di parlare.

La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Prego la Camera a permettermi ancora una breve risposta all'onorevole Nicotera, il quale accennò a favori.

Io ripeto la dichiarazione: che in tutti gli atti del Governo non c'è alcun sentimento di favore per la società. L'unico sentimento che mi muove è la tutela degli interessi dello Stato.

La società avrà tutti i torti, ma dal momento che la si volle paragonata già ad un cadavere, lasciatela stare qual è fino a che si possa adottare un sistema per provvedere alle conseguenze che potrebbero derivare dal decadimento.

Ho già accennato precedentemente alla sospensione dei lavori, come a conseguenza della decadenza della società. Ma ci sono delle altre considerazioni, che noi dobbiamo avere presenti prima di risolvere. Vi ha il discredito che ne nascerà. Se vi sono qui deputati che credono che il far decadere la società sia un bene, altrove si penserà che il Governo vuol abbandonare le opere, e se ne trarrà pretesto per fomentare malcontenti.

Penso anch'io che sarà forse una necessità il venire a questo atto; ma ritengo del pari fermamente che l'interesse dello Stato esiga che non vi si venga immediatamente, e senza averne pesate tutte le conseguenze, e determinati i modi di impedire i mali maggiori. E ciò non per il bene della società, della quale io non ho ad occuparmi, ma per il bene del paese. Perciò prego la Camera che non voglia ora dare il voto per una immediata decadenza. (*Bisbiglio*)

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

LA PORTA. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta contro la chiusura.

LA PORTA. Comprendo che la Camera debba essere stanca di questa discussione, ed è pericoloso, stante tale stanchezza, il venire a parlare contro la chiusura. I deputati vogliono venire ad una deliberazione ed andarsene. Ma guardino un poco di che si tratta. Le quistioni non sono, almeno a mio avviso, nettamente poste.

Due sono le quistioni: sulla prima siamo d'accordo tutti, poichè tutti vogliamo la continuazione dei lavori, non vogliamo che si sospendano, non vogliamo che il Mezzogiorno soffra ora quest'altra crisi. L'altra quistione è il mezzo con cui vogliamo raggiungere il nostro scopo. Vogliamo noi arrivarci colla liquidazione, invitando il Governo a procedere alla liquidazione, oppure vogliamo dare compimento ai lavori, invitando il Governo a valersi dei 18 milioni assegnati col decreto del novembre, ed intanto venire a presentare un pro-

getto di legge, il quale contenga una nuova combinazione? Sono questi due sistemi. Io pregherei la Camera di volere permettere che si faccia lume su di essi...

Voci. Domani! domani!

LA PORTA. Il ministro di grazia e giustizia e quello dei lavori pubblici vi dichiarano: signori, badate che se si procede alla liquidazione, si devono interrompere i lavori. Ora io non vorrei assumere questa responsabilità! Domani il Governo sospenderà i lavori, e dirà: sapete perchè? Perchè la Camera ha voluto che procedessi a questa liquidazione. (*Mormorio*)

Io quindi domando che il Ministero dica chiaro e netto se crede che la liquidazione debba sospendere i lavori sì o no. Poi la Camera giudicherà di questo fatto: ma deve giudicare tranquillamente, e non deve giudicare presso alle ore 6, quando la seduta sta per sciogliersi.

Io desidero che questa questione si giudichi con ponderatezza, perchè è una questione di altissimo interesse tanto per i lavori quanto per la pubblica moralità e il credito pubblico del paese.

Noi dobbiamo finirla con questo sistema anormale rispetto alle ferrovie.

Dunque se il Ministero dichiara nettamente quello che pensa, la Camera consideri e prenda una deliberazione, ma la prenda tranquillamente, con maggior maturità e ponderatezza.

Io pregherei quindi la Camera di rimandare la discussione a domani.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Essendo stata appoggiata la chiusura, la pongo ai voti. (*No! no! — Rumori*).... Come no? È stata appoggiata.

NICOTERA. Prego l'onorevole presidente di verificare se la Camera è in numero.

Voci. Si faccia l'appello nominale.

AMARI. Si è fatta la proposta di rimandare la discussione a domani, essa deve avere la precedenza.

PRESIDENTE. Essendo stato chiesto se la Camera è in numero, questa domanda deve avere la precedenza su tutte le altre.

(*I signori segretari riconoscono non essere più la Camera in numero.*)

PRESENTAZIONE DI SCHEMI DI LEGGE.

RATTAZZI, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per l'interno. Ho l'onore di presentare due progetti di legge in nome del mio collega il ministro delle finanze, il quale trovasi assente per ragione di servizio.

Il primo è per far ritornare al municipio di Comacchio il possesso e l'amministrazione di quelle valli; (*V. Stampato n° 76*)

Il secondo è relativo all'esecuzione delle sentenze ed alla riscossione dei crediti gabellari. (V. *Stampato* n° 77)

TECCHIO, ministro di grazia e giustizia. Io ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge, il quale fu già adottato dal Senato, ed è relativo ai provvedimenti sui ricorsi al tribunale di terza istanza in Venezia contro le sentenze dei Consigli di disciplina della guardia nazionale. (V. *Stampato* n° 78)

PRESIDENTE. Si dà atto al presidente del Consiglio dei ministri ed al ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi tre progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti agli uffici.

L'onorevole deputato Ferrara, ministro per le finanze, dichiara di rinunciare, con suo rincrescimento, alla deputazione del collegio di Andria.

ASPRONI. Non fu riferita l'elezione.

PRESIDENTE. Fu riferita oggi, ed approvata.

La prego a far silenzio, perchè sebbene non sia in

numero la Camera, non ha facoltà di parlare. (*Si ride*)

(Il deputato Cosentini presta giuramento.)

La tornata è chiusa alle ore 5 e 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Verificazione di poteri;

2° Seguito dell'interpellanza dei deputati Marincola e Marsico sulle condizioni della società *Vittorio Emanuele*;

3° Discussione sull'accertamento del numero dei deputati impiegati;

4° Svolgimento dei progetti di legge del deputato Alvisi: sul modo di coprire il disavanzo degli anni 1867-68-69; sulla distribuzione dei beni nazionali, derivanti dall'asse ecclesiastico;

5° Discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione postale colla Spagna.