

2^a TORNATA DEL 25 LUGLIO 1868

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE LANZA

SOMMARIO. *Congedo.* = Seguìto della discussione dello schema di legge sull'amministrazione del patrimonio dello Stato e sulla contabilità generale — Nuova redazione dell'articolo 38 della Commissione, approvata dopo obiezioni del deputato Castagnola — Approvazione di altre proposte al 49° e 55° — Istanze del deputato Carcani al 63° — Osservazioni dei deputati Piroli, Restelli, relatore, Maurogò nato, e del ministro per le finanze al 70°. = Presentazione della relazione sullo schema di legge per modificazione alla dotazione immobiliare della Corona; di uno schema di legge per aumento della dotazione assegnata alla Camera dei deputati, e di due articoli di legge della Commissione d'inchiesta sul corso forzato dei biglietti della Banca. = Aggiunta della Commissione all'articolo 73, e variazioni al 78° — Tutti gli articoli sono approvati. = Domanda del deputato Botta circa una perquisizione negli archivi della Camera, e dichiarazione del presidente. = Approvazione degli articoli dello schema di legge per indennità agli ufficiali di marineria per perdita di oggetti nella ultima guerra. = Istanza del deputato Botta sull'ordine del giorno, e osservazioni del presidente e dei deputati Massari G. e Salaris. = Discussione dello schema di legge per l'approvazione di una nuova convenzione colla società delle ferrovie sarde — Raccomandazioni dei deputati Calvo e Asproni, e spiegazioni del ministro — Articoli di aggiunta del deputato Cadolini, oppugnati dal relatore Peruzzi e dal ministro — Opposizioni del deputato Cavallini, e parole in difesa, del deputato Salaris. = Presentazione della relazione sullo schema di legge per una nuova convenzione pei lavori delle ferrovie calabro-sicule. = Proposizione del ministro all'articolo 2 della convenzione, rigettata dopo osservazioni dei deputati Asproni, Peruzzi e Garau — Approvazione dell'articolo — Reiezione delle proposte del deputato Cadolini.

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

MASSARI G., segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri.

BERTEA, segretario, espone il sunto della seguente petizione:

12,313. Il Consiglio comunale di Craco, provincia di Basilicata, esposta alle considerazioni del Parlamento la tristissima condizione in cui si trova quella provincia per la mancanza assoluta di strade, fa istanza per la costruzione della ferrovia basentina, e perchè siano dichiarate nazionali parecchie strade che accenna.

CONGEDO.

PRESIDENTE. Il deputato Castagnola chiede un congedo di una settimana per affari urgenti.

(Questo congedo è accordato.)

(Messo ai voti il processo verbale della seduta di ieri, è approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE SULL'AMMINISTRAZIONE DEL PATRIMONIO DELLO STATO E SULLA CONTABILITÀ.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge per disposizioni in-

tornò all'amministrazione del patrimonio dello Stato ed alla contabilità generale.

Ieri la discussione e la votazione degli articoli giunsero fino al capitolo 5, articolo 61. Però rimasero in sospenso gli articoli 38 e 49 che furono rinviati alla Commissione. La prego a dire se sia pronta a riferire sui medesimi.

RESTELLI, relatore. La Commissione d'accordo col ministro delle finanze propone di sostituire all'articolo 38 del progetto il seguente articolo:

« Le quietanze delle tasse indirette dovranno portare la firma del liquidatore di esse e quella di altro funzionario indicato nel regolamento. Non faranno prova senza questa formalità.

« Le quietanze saranno numerizzate e staccate dal bollettario a madre e figlia.

« Nulla è innovato quanto ai servizi dei telegrafi e delle poste. »

CASTAGNOLA. Crederei conveniente che la Commissione desse qualche ulteriore dilucidazione, perchè mi sembra che, mutate le parole, l'oggetto sia rimasto presso a poco quello che era stabilito nell'articolo 38.

In sostanza dove esiste un ricevitore delle imposte dirette tanto in forza dell'articolo 38 quanto dell'attuale disposizione, sarebbe necessario che vi fossero due impiegati, perchè con questa formola si dice che le

quietanze non sono valide se oltre la firma del liquidatore non vi è anche quella di un altro funzionario.

Forse la Commissione avrà qualche risposta per dissipare i miei dubbi, ma parmi che sin adesso abbiano ragione di essere.

Chiederei allora al signor ministro delle finanze se ha fatto o no i suoi calcoli, e quale sarebbe l'aumento di spese che questo articolo recherebbe alla nostra finanza. Esso dovrebbe essere assai rilevante, perchè le imposte indirette riflettono non solamente il registro e bollo, ma anche le dogane, le quali credo che non si vorranno dare in appalto, e rimarranno sempre allo Stato: pertanto e dovunque esiste non solamente un ricevitore di registro e bollo, ma pur anco un ricevitore di dogana, deve coesistere al fianco suo l'altro funzionario, il quale dovrebbe anch'esso apporre la sua firma.

Io attendo dunque con una certa ansietà la risposta che la Commissione ed il signor ministro stimeranno di darmi, perchè parmi che sia questo un provvedimento il quale possa fare una non lieve breccia nelle finanze dello Stato.

RESTELLI, relatore. Spero che l'onorevole Castagnola sarà perfettamente rassicurato intorno ai suoi timori.

La Commissione, per accertarsi che i percettori delle imposte indirette avessero a rendere conto di ciò che ricevono, aveva proposto l'articolo 38, col quale si voleva che il liquidatore delle tasse fosse una persona diversa dal percettore di esse. In questo modo, senza la connivenza dei due, era impossibile che il ricevitore delle tasse indirette potesse intascarsi ciò che riceve dal contribuente senza renderne conto allo Stato. Ma l'onorevole ministro delle finanze si preoccupò delle conseguenze che potevano derivare appunto da codesta distinzione di funzioni, di liquidazione e di cassa.

La Commissione non se ne era preoccupata, perchè riteneva che, ovunque ci fosse un percettore d'imposte indirette, doveva esistere almeno un cassiere comunale o consorziale a cui potesse affidarsi la funzione di esigerle, raggiungendosi così il divisato intento senza creare nuovi impieghi e nuovi impiegati.

Avendo per altro l'onorevole ministro delle finanze fatto la giusta osservazione che per avventura in qualche comune, dove ha sede un ricevitore d'imposte indirette, o non vi abbia domicilio un cassiere comunale o non tenesse aperto l'ufficio nelle ore in cui lo tiene il ricevitore delle imposte dirette, si è venuti nel divisamento di proporre che le quietanze delle tasse indirette siano firmate dal ricevitore e da un altro funzionario; che senza questa seconda firma non abbiano valore le quietanze, e che queste siano numerizzate e staccate da un bollettario a madre e figlia.

Sarà poi opportuna cautela di regolamento che in fronte delle quietanze sia fatta l'avvertenza che la quietanza non è valida senza quelle due firme.

Con codesto mezzo è esclusa la possibilità che sia

sottratta alcuna tassa allo Stato, a meno del caso di falsificazione di quietanze o di connivenze criminose, per cui provvedono le leggi penali.

Nè la firma che si vuole di un altro funzionario non richiederà nuovo personale, perchè non sarà nemmeno necessario che quest'altro funzionario abiti nello stesso luogo del ricevitore e basterà che firmi le bollette consegnate al medesimo per essere rimesse al contribuente.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Io avrei ancora qualche cosa da aggiungere. L'articolo, come è concepito, può anche in taluni casi essere interpretato in altro modo, sempre soddisfacendo a tutte le esigenze del servizio, ma senza obbligare lo Stato a raddoppiare il numero degli impiegati.

Che cosa dice diffatti l'articolo? Dice che le quietanze devono portare due firme; ma non dice esplicitamente che i due firmatari delle quietanze debbano esser presenti al pagamento. Colla firma di un altro funzionario si ottiene l'effetto di dare al liquidatore e cassiere insieme alla tassa tanti documenti sui quali egli deve fare le sue quietanze, senzachè possa farle in modo diverso e su documenti diversi; tanti documenti, in sostanza, di cui egli poi deve rendere conto a quell'ufficio che glieli ha trasmessi.

Quindi, se l'onorevole Castagnola considera che, trattandosi specialmente di registro, noi abbiamo già il modo di apprezzare se la tassa è stata applicata bene nelle copie di tutti i contratti, ed ora acquistiamo con quest'altro mezzo il modo di sapere il numero dei contratti che sono stati registrati, vedrà che qualunque frode diventa impossibile. In sostanza, anche senza avere nello stesso paese un pretore ed un altro funzionario da cui si debba far vidimare la firma, anche senza questo, abbiamo il modo di controllare completamente le operazioni che fanno i ricevitori di registro, e non è necessario aggiungere un nuovo funzionario e quindi un nuovo stipendio per ogni ufficio di ricevitore di registro.

CASTAGNOLA. Io prendo atto della risposta del signor ministro e del relatore della Commissione che questo articolo non avrà mai in sostanza l'effetto che, laddove le funzioni di ricevitore sono ora disimpegnate da un solo funzionario, lo Stato debba invece stipendiare due impiegati.

Quanto al rimanente, parmi che l'articolo non faccia altro se non che proporre un'incognita, un problema qualunque, e mandi al regolamento di trovarne la soluzione.

RESTELLI, relatore. Credo che l'articolo comprenda ciò che di essenziale concerne il controllo che abbiamo voluto stabilire.

Sarà ufficio del regolamento l'esplicare i modi esecutivi del principio fondamentale che sta nell'articolo, per cui non credo che per questa parte ci sia difetto; credo anzi che ci sarebbe stato difetto, quando, invece

di mettere soltanto il principio, avessimo voluto anche incaricarci di dettagli.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 38 per metterlo ai voti:

« Le quietanze delle tasse indirette dovranno portare la firma del liquidatore di esse e quella di altro funzionario indicato nel regolamento.

« Le quietanze saranno numerizzate e staccate dal bollettario a madre e figlia.

« Nulla è innovato quanto ai servizi dei telegrafi e delle poste. »

Chi approva quest'articolo, sorga.

(È approvato.)

Veniamo ora all'articolo 49, che è pure rimasto in sospenso.

RESTELLI, relatore. La Commissione, d'accordo pure coll'onorevole ministro delle finanze, propone un'aggiunta all'articolo 55, che, secondo le osservazioni fatte dall'onorevole nostro presidente, sarebbe ora da votarsi come articolo separato, ma che poi verrà aggiunto al già votato articolo 55.

Ecco l'aggiunta:

« La disposizione di questo articolo non concerne il movimento dei fondi che a norma dell'articolo 23 sarà fatto con ordinazioni del direttore generale del Tesoro. »

La ragione di questa aggiunta è evidente. Siccome all'articolo 55 è detto che sotto la responsabilità del tesoriere centrale e di tutti i tesorieri e gestori del pubblico denaro non può farsi alcun pagamento di somme i cui mandati, ruoli di spese fisse o Buoni non siano rivestiti delle formalità richieste dalla legge, poteva nascere il dubbio che per avventura queste stesse formalità si richiedessero anche quando non si tratti che di un mero mutamento di fondi da cassa a cassa. Per togliere questo dubbio, la Commissione d'accordo col Ministero propone l'aggiunta che ho avuto testè l'onore di leggere.

PRESIDENTE. Ma e l'articolo 49?

RESTELLI, relatore. Adesso ci vengo. Siccome l'articolo 55 era già stato votato, ho cretuto in linea cronologica cominciare da questo per venire poi al 49, che non lo fu ancora.

PRESIDENTE. Veramente le ragioni cronologiche non ve le trovo. Il 49 verrebbe prima del 55. (*Si ride*) Ma tiriamo innanzi. La Commissione propone dunque un capoverso da aggiungersi all'articolo 55. Ne do lettura:

« La disposizione di questo articolo non concerne il movimento dei fondi, che a norma dell'articolo 23 sarà fatto con ordinazione del direttore generale del Tesoro. »

Metto ai voti quest'aggiunta.

(È approvata.)

Ora veniamo all'articolo 49.

RESTELLI, relatore. In quanto all'articolo 49 non era rimasta in sospenso che la redazione del primo alinea.

Ora la Commissione d'accordo col Ministero propone che il primo alinea sia così redatto:

« I ministri potranno anche emettere mandati di anticipazione per spese da farsi ad economia, per somma però che non ecceda le lire 30,000, come anche mandati di anticipazione per le competenze dei corpi dell'esercito e della marina, regolate secondo i bisogni, non che per tutte le somme da pagarsi all'estero, e per fornire i fondi di spese per legazioni, consolati e missioni all'estero ed alle navi viaggianti fuori Stato, e ciò sempre nei limiti fissati dal bilancio. »

PRESIDENTE. La Commissione propone che sia modificato il primo comma dell'articolo 49 in questi termini. (*Vedi sopra*)

Il rimanente dell'articolo rimane qual è.

Lo metto ai voti così emendato.

(È approvato.)

Ora riprendiamo il filo della discussione ove eravamo rimasti ieri.

« **CAPITOLO V. Degli agenti dell'amministrazione che maneggiano valori dello Stato.** — Art. 61. Gli agenti dell'amministrazione che sono incaricati delle riscossioni e dei pagamenti, o che ricevono somme dovute allo Stato, o altre delle quali lo Stato diventa debitore, o hanno maneggio qualsiasi di pubblico danaro, ovvero debito di materia, e chiunque s'ingerisse senza legale autorizzazione nell'incarichi attribuiti ai detti agenti, dipendono rispettivamente dai vari ministri, e sono sotto la vigilanza e la giurisdizione della Corte dei conti.

« Questa avrà facoltà di ordinare che, coll'intervento di un proprio consigliere e di un proprio maestro ragioniere, siano fatte verificazioni di cassa, di magazzini ed anche di scritture col concorso dei relativi cassieri, tesorieri, magazzinieri e controllori.

« Sarà sempre redatto processo verbale della verifica firmato da tutti gli intervenuti. »

Se nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 62. Sono soggetti allo stesso regime di tutti i contabili finanziari, salvo quanto può concernere la specialità del servizio, e come tali sono costituiti sotto l'alta vigilanza del Ministero delle finanze e sotto la giurisdizione della Corte dei conti quegli impiegati pur appartenenti ad altri Ministeri, cui è affidato l'incarico di fare esazioni, qualunque ne sia la natura e la provenienza. »

(È approvato.)

« Art. 63. Ove la legge, nell'istituire gli uffici dei gerenti del pubblico denaro o di qualunque altro valore o materia non abbia determinato se debbano, in qual misura ed in qual modo, prestare cauzione, questa verrà determinata, sentito previamente il Consiglio di Stato, per mezzo di decreto reale da essere registrato dalla Corte dei conti per gli effetti del capitolo III, titolo II della legge 14 agosto 1862, n° 800. »

CARCANI. Non posso lasciar passare questo articolo senza sottomettere alla Camera talune osservazioni, le quali per avventura potrebbero portare qualche perfezionamento al progetto di legge che abbiamo in discussione. Io non ho voluto formularle sotto l'aspetto di emendamenti, perchè ho creduto meglio lasciare libero il campo alla Commissione o al Ministero di valersi di queste mie considerazioni sia nella legge, sia nel regolamento, il quale è completamento della legge stessa, in quel modo che ad essi potesse sembrare più opportuno.

In questo articolo 63 si prescrive che debbasi stabilire la cauzione che devono dare i gerenti del pubblico danaro.

Fino a questo momento, dei gravi inconvenienti sono avvenuti a questo riguardo, imperocchè le cauzioni che molti gerenti del pubblico danaro davano per taluni speciali incarichi non sono più corrispondenti agli incarichi che loro sono stati posteriormente aggiunti.

Diffatti nelle provincie meridionali, e credo succederà lo stesso in altre provincie, avvenne questo grave inconveniente, che i ricevitori del registro e bollo, i quali davano una piccola cauzione solamente per l'esazione che essi facevano della tassa sopra gli affari, furono poscia incaricati, dopo la soppressione delle corporazioni religiose e dopo la conversione dell'asse ecclesiastico, di esigere ancora tutte le rendite che appartenevano a quelle istituzioni e che passarono al demanio in forza delle rispettive leggi. Ora, come diceva, o signori, questi ricevitori davano la cauzione corrispondente a quell'introito che essi dovevano fare per la tassa sopra gli affari, e succedeva spessissimo che i ricevitori dei piccoli paeselli davano una cauzione limitatissima, perchè assai limitati erano gli affari che in quelle residenze si facevano; ma in quei paeselli stessi è avvenuto che si sono trovate sovente delle rendite ragguardevolissime appartenenti alle corporazioni religiose soppresse, dimodochè un ricevitore del registro e bollo, il quale era perfettamente in istato di rispondere di ogni sua malversazione colla cauzione data, quando questa era ragguagliata soltanto agli introiti per le tasse sugli affari, non si trova più in condizione di poter rispondere dell'esazione ragguardevolissima delle entrate provenienti al demanio dai beni delle corporazioni religiose e dagli enti ecclesiastici soppressi a lui affidata.

Debbo poi far notare ancora che questi ricevitori del registro e bollo si trovano in una posizione assai difficile, perchè buona parte di essi non può avere speranza di conseguir la pensione, attesochè, quantunque nella legge del 1864 sia stabilito che i ricevitori del registro e bollo abbiano diritto alla pensione, questo loro diritto non può essere però sperimentato se non dal giorno che quella legge ebbe vigore, e non per gli anni antecedenti, come fu disposto per gli impiegati

delle cancellerie giudiziarie, i quali ugualmente erano pagati ad aggio e non lasciavano il 2 e mezzo per cento nella cassa delle pensioni. Quindi accade che i ricevitori, i quali hanno servito per 30 o 40 anni, dovrebbero aspettare ancora 25 anni per poter liquidare la loro pensione, cosa assolutamente e sotto tutti i riflessi impossibile.

Ora, è cosa ben naturale che, quando un ricevitore entra nella persuasione che non può mettere speranza nella pensione, quando manca ai suoi occhi la prospettiva di un avvenire che possa assicurargli una comoda e tranquilla vecchiaia, sia preso dalla tentazione di approfittare della felice posizione fattagli dal Governo di esigere, nel momento in cui maturano i fitti delle proprietà demaniali, 40 o 50 mila lire in una volta, ed abbandonare il suo posto, lasciar prendere la sua macchina cauzione, fuggirsene di soppiatto all'estero per creare a se stesso ed alla sua famiglia una condizione nuova e soddisfacente di esistenza, che non poteva altrimenti sperare dopo tanti anni di fatiche. Io son ben sicuro che il signor ministro delle finanze non ignorerà che ve ne sono stati ben molti di codesti inconvenienti sinora!

Ma io credo che non solo si debba pensare perchè siano garantite le diverse entrate dello Stato, ma che si debba anche provvedere a che non si arrechi danno alla proprietà demaniale.

Presentemente succedono sotto quest'aspetto dei gravissimi mali. Prima della legge del 7 luglio 1866, molte amministrazioni dello Stato chiesero dei locali per adibirli ad usi diversi. Furono quindi evacuati in fretta parecchi monasteri e conventi ed i locali passarono alle diverse amministrazioni che li avevano richiesti. Ora, molti di questi locali non sono stati ancora addetti agli usi cui le amministrazioni pensavano di destinarli, ed intanto che cosa è avvenuto di quei locali? A vederli è una cosa che fa pietà: non ci sono rimaste le porte, non ci sono rimaste le finestre, vi hanno tolto un significativo valore di ferramenti, non ci sono rimasti infine nemmeno i chiodi ch'erano attaccati alle mura, tutto è stato dilapidato, tutto rubato, senza che nessuno avesse pur reclamato, essendo rimasti quei locali in un abbandono assoluto. Io penso che colui per incuria del quale tanto danno proviene alle proprietà dello Stato ne debba effettivamente rispondere; ed è perciò ch'io vorrei che anche per questa parte fosse nel regolamento presa in considerazione in un modo serio e preciso la garanzia per la conservazione di queste proprietà dello Stato.

Nè i danni solamente si verificano per i fabbricati, ma moltissime volte si avverano ancora per i fondi rustici. Io non voglio abusare della bontà della Camera per indicarne diversi che sono a mia conoscenza, ne segnalerò un solo ch'è il più importante di tutti: molti nella Camera conosceranno che vi è nelle provincie napoletane il *tratturo regio*, il quale dagli estremi Abruzzi mette

capo nelle Puglie. Questo tratturo regio è una lunga zona di terra, che nel complesso formerà, io credo, parecchie migliaia di ettari. È forse la più vistosa proprietà del demanio. Esso fu formato per far scendere nella stagione d'inverno le mandrie dai nevosi monti degli Abruzzi sugli ubertosi pascoli fecondati dal tepente clima di Puglia.

Ora questo *tratturo* è in uno stato perfettamente d'abbandono: ci era una parte boscosa la quale è stata distrutta; usurpazioni continue succedono del terreno, in molti punti la sua larghezza è per tal modo ristretta che non si riconosce più di essere il regio tratturo. Questo tratturo fu stabilito quando il Governo napoletano stimò di dare maggiore sviluppo ed incremento al Tavoliere di Puglia, e proteggere la industria delle lane nel proprio paese. Io non so veramente cosa ora sia rimasto a fare quando si è sanzionato lo affrancamento e la libera coltivazione del Tavoliere, e si è proclamato il principio dell'abolizione del protezionismo delle industrie indigene. Crederei anche in considerazione delle nuove strade praticate che mettono in facile relazione oramai gli Abruzzi con le Puglie indipendentemente dal tratturo, che questo potesse vendersi; tanto più che mi sembra codesta un'operazione assai facile e spedita, perchè, o attraverso una sola proprietà, e quel proprietario non esiterà di comprare prontamente ed a qualunque prezzo la zona che attraversa il suo fondo per tema che altri potesse impiantarvisi in mezzo, o è fiancheggiato da due proprietà diverse, ed allora vi sarà concorrenza tra i due proprietari per comperare la zona che confina alle loro rispettive tenute.

Ma ritornando ai danni che si arrecano alle sostanze dello Stato, ed a cui è bisogno che energicamente ed in modo reale ed effettivo si provveda, io non posso tacere di quell'altro danno gravissimo che riviene dall'avversarsi voluto affidare ai direttori del demanio l'amministrazione dei beni rustici della nazione. Codesti direttori, che per lo più sono uomini di carriera, ed han fatto sempre gl'impiegati, nulla intendono di cose riguardanti l'agricoltura, e credono poter trattare gli affari di codesta industria con le consuete forme burocratiche; sicchè succede sovente che ad un individuo che richiede una masseria di semina in fitto gli danno lo assenso quando già la semina è finita, ed il grano è nato dappertutto; ad un altro che gli chiede in fitto una tenuta per pascolo vernotico mandano a firmare il contratto quando il verno è per finire e l'erba o è stata arbitrariamente pascolata da altri, o è già disseccata, di maniera che i richiedenti non si trovano allora più in grado di tener ferma la loro richiesta, ed i fondi restano senza fittarsi con grande detrimento della nazione che perde per tal modo, per incapacità od incuria di quei direttori, delle rendite assai considerevoli.

Ora, codesti direttori del demanio che amministrano

tanti e sì gravi interessi, quale cauzione, o signori, io vi domando, quale garanzia materiale offrono allo Stato per rispondere di così rilevanti danni?

PRESIDENTE. Onorevole Carcani, mi pare che ella non prenda una buona occasione per trattare tale materia. Non è questa la sede opportuna.

CARCANI. Ho citati alcuno fatti onde il ministro delle finanze possa provvedere...

PRESIDENTE. Ma questo ha niente a fare coll'articolo 63, nè col regolamento che deve porre in esecuzione la legge.

CARCANI. Parlo delle cauzioni.

PRESIDENTE. Sì, ma a proposito delle cauzioni ella prende a discorrere di proprietà affidate agli agenti del demanio e di quello che debbono fare per conservarle. In tal guisa ella entra in un ordine d'idee che diverge affatto dall'argomento che è in discussione. Io sono obbligato a farle queste avvertenze per adempiere al mio dovere. Ella ben sa che, tanto più in questi giorni, non si possono fare digressioni.

CARCANI. Io ho creduto fare queste considerazioni per portare il mio tributo di conoscenze al perfezionamento di questa buona legge, ed adempiere con coscienza al mio mandato.

Ora mi resta pochissimo altro a dire.

E, poichè il signor presidente mi richiama, io, ottemperando al suo desiderio, non mi dilungherò a parlare dei danni che provengono dalla deficienza di cauzione dei percettori per la parte che riguarda la ricchezza mobile, essendochè ad essi è stata attribuita questa nuova esazione senza un aumento della loro primitiva cauzione, che era pel solo tributo fondiario non parlerò dei giudizi spese volte capricciosi intentati a nome delle amministrazioni dai capi delle stesse contro privati, che finiscono per lo più con condanne di spese a danno dell'erario.

Forse mi si dirà che vi è nel primo articolo di questa stessa legge stabilita una responsabilità morale pel ministro; ma io voglio far osservare che questa responsabilità non solo non è sufficiente a garantire materialmente le sostanze dello Stato, ma che spese volte è anche nociva; imperocchè, quando il ministro è costretto a dividere la sua responsabilità morale con i suoi subalterni, è trascinato, anche senza volerlo, a coprirli per giustificare sè stesso; mentre, quando nel ministro resta la responsabilità morale e nei subalterni vi è la vera ed effettiva garanzia materiale, il ministro stesso può sempre giustificare l'adempimento del suo dovere quando avrà fatto indennizzare lo Stato di un danno qualunque apportatogli, mercè l'appropriamento della cauzione dell'impiegato colpevole.

Forse mi si dirà pure che i nostri Codici provvedono a che un impiegato il quale arreca danno alla proprietà dello Stato sia tenuto allo indennizzo, ma io domando,

o signori, quando non avete prima provveduto a prendere una cauzione, che cosa toglierete ad un impiegato che non ha beni di sorta?

Io dunque conchiuderò dicendo, che se le leggi debbono essere l'espressione dei bisogni dei popoli, uno dei più grandi bisogni del popolo italiano ormai è certamente questo, cioè che si ponga subito riparo a questi gravi e dannosissimi inconvenienti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 63.

(È approvato.)

« Art. 64. Fermo ciò che è stabilito all'articolo 40 quanto all'obbligo che incumbe ai percettori secondari d'imposte, di versare l'intero fondo di cassa ogni giorno, o tutt'al più tardi entro dieci giorni nelle casse provinciali nei casi ivi rispettivamente contemplati, presso ognuna delle casse provinciali e presso la cassa centrale vi sarà un controllore che eserciterà le sue funzioni a norma delle prescrizioni del regolamento.

« Dovranno eseguirsi verificazioni di cassa almeno una volta al mese a mezzo degl'ispettori di tesoreria, e verificazioni straordinarie ogniqualvolta il direttore del tesoro lo richieda.

« Sarà redatto processo verbale di ogni verificazione di cassa colla firma degl'intervenuti. »

RESTELLI, relatore. Al fine del penultimo comma, dove è scritto: « direttore del Tesoro, » si deve dire: « direttore generale del Tesoro, » per mantenere l'uniformità.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 64 con questa modificazione.

(È approvato.)

(Sono approvati senza discussione i seguenti articoli:)

« Art. 65. Gli ufficiali pubblici stipendiati dallo Stato, e specialmente quelli ai quali è commesso il riscontro e la verificazione delle casse e dei magazzini, dovranno rispondere dei valori che fossero per colpa loro perduti dallo Stato.

« A tale effetto essi sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti, la quale potrà porre a loro carico una parte o tutto il valore perduto. »

« Art. 66. Le funzioni di ordinatore di spese e di pagamenti per conto dello Stato, e quelle di agente per l'esecuzione del servizio, sono incompatibili con le altre di ricevitore, o di pagatore, o di magazziniere, eccetto il caso di spese per servizi eseguiti in via economica, retti da speciali regolamenti.

« Art. 67. Nei casi di deficienza accertata dall'amministrazione, la Corte dei conti potrà essa pronunciare condanna al pagamento della deficienza stessa, anche prima del giudizio sul conto.

« Quando i conti siano fatti compilare d'ufficio dall'amministrazione, la Corte procederà alla revisione giudiziale dei medesimi, ritenendoli come presentati dai contabili, semprechè, invitati questi legalmente a riconoscerli e sottoscriverli, non l'abbiano fatto nel termine prefisso.

« Art. 68. I contabili ed agenti della pubblica ammi-

nistrazione che siano in ritardo a rendere i loro conti e ad adempire gli obblighi loro imposti dalla presente legge e così anche i contabili, che siano in ritardo a produrre giustificazioni ad essi richieste dalla Corte dei conti, saranno passibili, a proposta della Corte stessa, della sospensione e anche della destituzione dalla loro carica e ciò senza pregiudizio delle conseguenze derivanti dalle leggi civili e penali.

« **CAPITOLO VI. Del rendimento dei conti dell'amministrazione dello Stato.** — Art. 69. Appena terminato l'anno finanziario sarà compilato il conto consuntivo d'amministrazione di ciascun Ministero per cura del capo della ragioneria addetta al Ministero stesso. Questo conto dovrà essere trasmesso alla Ragioneria generale non più tardi del mese di giugno successivo al termine dell'anno finanziario. E non più tardi del susseguente mese di settembre il ministro delle finanze, per cura del ragioniere generale, dovrà aver trasmesso alla Corte dei conti il rendiconto consuntivo della amministrazione di tutto lo Stato.

« Art. 70. Al rendiconto generale consuntivo dovranno essere uniti:

« 1° Il conto generale di cassa riferentesi all'anno finanziario scaduto, dal quale sia dimostrata la giacenza di cassa verificatasi alla fine di esso;

« 2° Lo stato patrimoniale attivo e passivo al 1° marzo dell'anno a cui si riferisce il rendiconto, non che gli aumenti, le diminuzioni ed i movimenti verificatisi nel patrimonio durante l'anno;

« 3° Il conto delle rendite e delle spese costituenti l'effettivo esercizio amministrativo dell'anno, dal qual conto risulti distintamente per ogni capitolo del bilancio di previsione, e col confronto delle somme in ciascuno determinate o previste, l'ammontare degli incassi effettivamente verificatisi nell'anno e quello delle somme pagate di fatto, e delle altre da pagarsi in adempimento di ordini già spediti dai ministri, o di impegni già assunti in relazione al bilancio;

« 4° Lo stato patrimoniale al fine dell'anno finanziario.

« 5° I conti speciali dell'andamento della liquidazione dell'asse ecclesiastico, dell'esercizio amministrativo di tutte le aziende di privativa, del movimento dei Buoni del tesoro, di tutte e singole le operazioni finanziarie, di tesoreria e di zecca, ed in genere di qualsiasi altra operazione od azienda in cui siano state interessate le finanze del regno. »

PIROLI. Io vorrei pregare la Commissione a darmi uno schiarimento. La prescrizione dell'articolo 70 mette come obbligo *sine qua non* che debbano unirsi al conto generale tutti i conti e gli stati ivi descritti, e certo non sono pochi. Ora, io temo assai che tutti questi elementi possano essere approntati nel termine prescritto. Da quest'articolo io dubito che possa nascere occasione a giustificare i ritardi della presentazione del conto consuntivo. Poichè effettivamente quando un ministro ri-

tardasse d'un mese o di due la presentazione dei conti, potrebbe dire: ma voi volete lo stato patrimoniale, volete tutta questa serie di operazioni che importano un tempo lungo, e presentano grande difficoltà per essere compiute, come volete che io possa far ciò?

Io pongo il dubbio, e spero che la Commissione vorrà risolverlo.

RESTELLI, relatore. Nel corso di questa discussione ci è già capitato occasione di rimarcare come pur troppo, nello stato imperfetto, in cui si trovano le operazioni per inventarizzazione di tutto il patrimonio mobile ed immobile dello Stato, non sarà possibile che nel primo, e forse neanche nel secondo anno, si possa avere lo stato completo del patrimonio dello Stato.

Dobbiamo per altro osservare che noi stiamo facendo una legge organica, nella quale dovremo porre ciò che è consentaneo ai veri principii dell'amministrazione e del controllo; nè vi sarà chi dubiti che il rendiconto consuntivo della grande azienda dello Stato non debba comprendere anche lo stato patrimoniale al principio ed alla fine dell'anno, ed i movimenti seguiti nell'anno colle relative rendite e spese.

Che se avverrà che per un anno o due ciò non si possa fare, questo non impedirà che sia o debba essere presentato il rendiconto consuntivo che giustifichi le esazioni e le spese fatte in relazione al bilancio, dimostri i residui attivi e passivi, e comprenda anche i conti speciali di tutte le diverse amministrazioni ed aziende dello Stato.

Riassumendo, la Commissione dirà che è vano richiedere ciò che fosse impossibile di eseguire, ma confida che, colla fermezza del Ministero, si otterrà quanto è prescritto farsi coll'articolo 70 che stiamo discutendo.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Io avrò qualche osservazione da fare su questo argomento che è capitale nella attuale discussione. Io divido il dubbio che ha espresso l'onorevole relatore della Commissione, che, cioè, nel primo anno immediatamente non sarà possibile formare quello stato attivo e passivo da cui deve aver principio una regolare scrittura, perchè mancheranno da principio gli inventari del patrimonio mobiliare ed immobiliare, i quali di questo stato attivo e passivo dovrebbe dare gli elementi. Ma non mi accomoderei tanto volentieri a consentire che le scritture in partita doppia, le quali debbono essere impiantate e conservarsi nella Ragioneria generale, non debbano far conoscere i risultati dell'annata, cioè gli aumenti e le diminuzioni del patrimonio dello Stato, che risulterebbero dal movimento giornaliero.

La scrittura a partita doppia che principia collo stato attivo e passivo, e termina con un bilancio finale, senza dubbio è una scrittura completa; ma molte volte accade, specialmente nel primo impianto di questo genere di contabilità, che si cammini per un poco di

tempo senza avere ancora appurato ed accertato lo stato attivo e passivo.

Ora, io non vorrei che con questa intelligenza, che non si potranno avere subito complete queste scritture, accadesse poi che l'amministrazione si mettesse dietro le spalle l'altra parte che si vuole far subito, che si deve fare appena sieno ordinate le Ragionerie, sieno ordinati gli uffici.

A questo proposito io debbo fare un'osservazione che mi si affaccia in questo momento. Io non credo che siano perfettamente esatte le espressioni da cui incomincia questo articolo. In esso è detto che ai rendimenti di conti dovranno essere uniti i seguenti lavori, ed ora la maggior parte dei lavori descritti in questo articolo debbono formare parte principale, integrale del rendimento dei conti.

Nella proposta di legge che io aveva avuto l'onore di presentare alla Camera, animato da questo medesimo concetto, dopo aver parlato del rendimento dei conti che doveva fare la Ragioneria generale, diceva che siffatti rendimenti di conti devono dimostrare: primo lo stato patrimoniale attivo e passivo al principio dell'anno; poi gli aumenti e diminuzioni verificatesi nel patrimonio durante l'anno; poi le rendite costituenti l'attivo e le spese costituenti il passivo dell'anno; poi le entrate ed uscite di cassa in corrispondenza col conto della tesoreria; finalmente lo stato patrimoniale alla fine dell'anno. In sostanza questi sono gli elementi che costituiscono il generale rendimento dei conti, che, secondo la redazione dell'articolo 70, parrebbe che fossero documenti annessi, ma che non ne costituissero veramente l'essenza.

Io credo adunque che sarebbe bene usare un'espressione la quale facesse chiaramente intendere che questi lavori che si richiedono qui, e che sono presso a poco i medesimi di quelli che io aveva così descritti sommariamente, sono parti integranti del rendiconto generale. Se ne può eccettuare il numero quinto dove si parla dei conti speciali i quali sarebbero uno sviluppo di alcune parti del conto generale, ma non dovrebbero formarne parte integrante.

Nell'interesse della chiarezza, della esattezza delle espressioni della legge io domanderei alla Commissione, se volesse fare qualche lieve modificazione che constataste quest'ordine di idee.

RESTELLI, relatore. Accogliendosi le idee espresse ora dall'onorevole ministro delle finanze, si potrebbe dire: il rendiconto generale consuntivo dovrà constare: 1° del conto generale di cassa; 2° dello stato patrimoniale attivo e passivo; 3° del conto delle rendite e delle spese; 4° dello stato patrimoniale al fine dell'anno finanziario; poi soggiungersi: « saranno uniti al rendiconto generale anche i conti speciali. » Mi pare che così sarà pienamente soddisfatto il desiderio dell'onorevole ministro.

MAUROGONATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'articolo sarebbe così redatto:

« Art. 70. Il rendiconto generale consuntivo consterà:

« 1° Del conto generale di cassa riferentesi all'anno finanziario scaduto, dal quale sia dimostrata la giacenza di cassa verificatasi alla fine di esso;

« 2° Dello stato patrimoniale attivo e passivo al primo marzo dell'anno a cui si riferisce il rendiconto, non che gli aumenti, le diminuzioni ed i movimenti verificatisi nel patrimonio durante l'anno;

« 3° Del conto delle rendite e delle spese costituenti l'effettivo esercizio amministrativo dell'anno, dal qual conto risulti distintamente per ogni capitolo del bilancio di previsione, e col confronto delle somme in ciascuno determinate o previste, l'ammontare degli incassi effettivamente verificatisi nell'anno e quello delle somme pagate di fatto, e delle altre da pagarsi in adempimento di ordini già spediti dai ministri, o d'impegni già assunti in relazione al bilancio.

« 4° Dello stato patrimoniale al fine dell'anno finanziario.

« Al rendiconto generale consuntivo saranno uniti anche i conti speciali dell'andamento della liquidazione dell'asse ecclesiastico, dell'esercizio amministrativo di tutte le aziende di privativa, del movimento dei Buoni del tesoro, di tutte e singole le operazioni finanziarie, di tesoreria e di zecca, ed in genere di qualsiasi altra operazione od azienda, in cui siano state interessate le finanze del regno. »

L'onorevole Maurogònato ha facoltà di parlare.

MAUROGÒNATO. (*Della Commissione*) La Commissione non si dissimula le grandi difficoltà che incontrerà questa legge per venire messa in esecuzione; epperò il nostro relatore ha notato come il Ministero abbia bisogno della maggiore energia e debba mostrarsi implacabile contro la resistenza passiva della burocrazia, la quale, colla sua testa di piombo e colla sua cervice di diamante frapperà tutti gli ostacoli possibili perchè non sia applicata.

Io per altro mi permetto di completare quanto ha detto l'onorevole relatore, e credo che non basti la ferma volontà del Ministero, ma che occorra una cosa di più, vale a dire un corpo di buoni ragionieri. Noi in Italia abbiamo buoni contabili; gli Italiani hanno tutta l'attitudine per diventarlo; ma col sistema che noi seguiamo non avremo mai una buona Ragioneria. Io credo che la Ragioneria debba costituire una carriera a parte come la milizia, come la magistratura ed essere tenuta in gran pregio.

Invece in Italia, allorquando non si sa dove collocare un impiegato, lo si manda in un ufficio di contabilità, come all'ospedale degl'invalidi, e se vi ha un buon contabile, allorquando deve essere promosso, lo si manda in un'altra amministrazione affatto diversa. In questo modo non si possono formare buoni ragionieri. In altri paesi, non solo è adottato il sistema di creare una vera

carriera di contabili, ma si istituirono nelle principali Università apposite cattedre di contabilità dello Stato.

Io dunque raccomando che si faccia altrettanto anche in Italia, imperocchè unicamente in questo modo avremo non solo una buona contabilità, ma anche un risparmio nella spesa: dieci buoni contabili bastano a fare la bisogna di trenta cattivi, e questi trenta cattivi sbagliano i conti, mentre i dieci buoni li fanno esattamente.

PRESIDENTE. Onorevole Maurogònato, non potrebbe riservarsi in fine della legge a fare la sua proposta?

MAUROGÒNATO. Non fo proposta; bensì una raccomandazione generale: e doveva farla nell'occasione in cui si discute l'articolo 70, perchè la difficoltà di eseguir bene quanto dispone l'articolo stesso dipende appunto dal fatto di non avere un buon corpo di ragionieri.

PRESIDENTE. Intanto metto ai voti l'articolo 70 testè letto.

(È approvato.)

« Art. 71. La Corte dei conti, dopo di aver riveduto il conto consuntivo generale e quelli speciali, di cui è detto all'articolo antecedente, ne fa relazione motivata al Parlamento trasmettendola al ministro delle finanze, che la presenterà alla Camera col progetto di legge della relativa approvazione. »

(È approvato.)

« Art. 72. Nel prospetto del patrimonio dello Stato saranno indicati solo per memoria i valori delle biblioteche, gabinetti scientifici, musei, pinacoteche e delle altre proprietà infruttifere ed inalienabili dello Stato a risultanza dei relativi inventari che anche per questi valori dovranno essere, ove già nol fossero, assunti e mantenuti in perfetto ordine. »

(È approvato.)

Ora che siamo giunti al titolo III, *Disposizioni transitorie*, sospendo un momento per chiamare l'onorevole Martelli-Bolognini alla tribuna per presentare una relazione.

PRESENTAZIONE DI DUE RELAZIONI E DI UN DISEGNO DI LEGGE.

MARTELLI-BOLOGNINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per modificazioni alla dotazione immobiliare della Corona. (*V. Stampato n° 62ter-A.*)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare un disegno di legge per aumento della dotazione assegnata alla Camera. (*V. Stampato n° 214-A.*)

PRESIDENTE. La Camera dà atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione del presente schema di legge, che sarà stampato e distribuito.

CORDOVA, relatore. La Commissione pel corso for-

zoso, non sicura di poter presentare compiuta, stampata, corredata di tutti gli opportuni documenti la sua relazione definitiva, in modo da poter essere discussa in questo scorcio di tornate estive, prese a considerare se vi fosse qualche provvedimento d'urgenza da proporre alla Camera, in modo da procurare fin d'ora di rimuovere gli ostacoli che più tardi potrebbero impedire l'abolizione del corso forzoso.

Essa venne nel divisamento di proporvi due brevi articoli, il cui scopo principale è di limitare ed anche di ridurre la circolazione attuale dei biglietti della Banca Nazionale. (V. *Stampato* n° 215.)

Ebbe in proposito una conferenza col signor ministro delle finanze; vi furono delle divergenze sopra qualche questione di cifre, sulla quale la Commissione potrà spiegarsi quando se ne tratterà alla Camera; e dopo che il signor ministro conoscerà il risultato degli esami che furono fatti, è sperabile che cesserà ogni dissenso. Nella massima però la proposta che presentiamo è concordata collo stesso signor ministro.

Il provvedimento si manifesta da se stesso urgente; in conseguenza la Commissione vi prega di dichiararne l'urgenza in modo che questi due articoli di legge possano, per tempo, venir stampati e distribuiti colla relazione che li precede, e venire presto in discussione. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Si dà atto della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita, e il disegno di legge sarà messo all'ordine del giorno di urgenza.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SULLO SCHEMA DI LEGGE SULL'AMMINISTRAZIONE DEL PATRIMONIO DELLO STATO E SULLA CONTABILITÀ.

PRESIDENTE. Ora si ripiglia il seguito della discussione della legge sulla contabilità dello Stato. Siamo alle disposizioni transitorie.

« Art. 73. La presente legge andrà in vigore col primo gennaio 1869. »

RESTELLI, relatore. La Commissione propone a quest'articolo l'aggiunta di un'alinea:

« Finchè per altro non saranno adempite le formalità richieste dall'articolo 53, saranno operativi pel pagamento delle spese fisse di ogni specie i ruoli esistenti presso le attuali agenzie del Tesoro. »

Siccome pel pagamento delle spese fisse si richiede che i ruoli sieno emanati dalla Ragioneria generale che col 1° gennaio 1869 sarà appena entrata in funzioni senza avere ancora operato; così, per non interrompere il servizio dei pagamenti, fu necessario di dire che intanto serviranno i ruoli esistenti presso le attuali agenzie del Tesoro.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. La Camera ha dovuto persuadersi come io sia desideroso della pronta applicazione di questa legge; non posso però dissimu-

lare il grave pericolo che correrebbe l'amministrazione dello Stato, ove si credesse di potere a giorno fisso, con un colpo di bacchetta variare intieramente tutto l'andamento della contabilità del regno.

Quindi se la Commissione ha sentita la necessità di lasciare qualche latitudine a proposito dei ruoli delle spese fisse, io non posso tacere alla Camera la convinzione, in cui sono che qualche cosa di simile sarà pur necessario di fare anche per altre parti della contabilità generale e dell'amministrazione.

Io non intendo con questo di proporre una modificazione all'articolo 73, ma intendo soltanto di dichiarare questa mia persuasione alla Camera, affinchè sia ben inteso che questa legge andrà in vigore il più sollecitamente che sia possibile a partire dal 1° gennaio 1869; ma che egli è altrettanto impossibile ch'essa sia applicata in un istante e simultaneamente da un capo all'altro della Penisola al 1° gennaio 1869, come se si trattasse di fare quest'opera per forza di magia.

Prego la Camera di prendere atto di questa dichiarazione non per altro che perchè nel concetto mio si deve questa legge applicare colla massima sollecitudine bensì, ma senza disordinare l'andamento amministrativo del regno.

RESTELLI, relatore. Io intendo benissimo le riserve che ha fatte l'onorevole ministro delle finanze intorno alle difficoltà che si potrebbero per avventura incontrare nella esecuzione della legge il giorno in cui quest'articolo dice che essa dovrà aver luogo. Mi permetto per altro di far all'onorevole ministro un'osservazione. O tutto sarà coordinato perchè l'esecuzione della legge in tutti i suoi congegni possa aver luogo il primo giorno dell'anno 1869, e tutto il sistema funzionerà armonicamente e ci darà tutti i buoni risultati che ce ne ripromettiamo; o tutto non sarà pronto per quel giorno, ed intrecciandosi i congegni vecchi ai nuovi potremo avere della confusione e compromettere il sistema.

A me pare che la legge dovrebbe cominciarsi ad eseguire nello stesso giorno tutto di un getto. Mi permetto di accennare soltanto questi dubbi all'onorevole ministro delle finanze, pienamente del resto fidente che esso farà ogni suo possibile per la puntuale esecuzione della legge pel giorno stabilito in questo articolo, postocchè nessuna proposta ha dichiarato di voler fare all'articolo stesso.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 73 colla sopra indicata aggiunta.

(È approvato, e sono approvati senza discussione i seguenti quattro articoli.)

« Art. 74. L'esercizio del bilancio del corrente anno 1868 non sarà protratto oltre il 31 dicembre dell'anno stesso, nel qual giorno sarà eseguita la chiusura dei registri e scritture per opera delle Giunte della Corte dei conti e degli agenti del ministro di finanze, a sensi dell'articolo 25 della presente legge.

« Art. 75. La legge di approvazione del bilancio per l'anno 1869 comprenderà un esercizio di quattordici mesi, cioè dal 1° gennaio 1869 a tutto febbraio 1870, dopo la qual epoca continueranno gli esercizi annuali, come è prescritto all'articolo 24 della presente legge.

« Art. 76. Le disposizioni dell'articolo 57 saranno applicabili anche alle restanze attive e passive dell'anno 1868 ed ai mandati emessi nell'anno stesso.

« Art. 77. Nella prima quindicina di novembre dell'anno 1869 il ministro delle finanze presenterà il bilancio di prima previsione delle entrate e delle spese per l'anno finanziario che comincerà col 1° marzo 1870, in esecuzione della disposizione dell'articolo 26; e nella prima quindicina di maggio dello stesso anno 1870 presenterà il bilancio definitivo di previsione colla situazione finanziaria dell'anno antecedente, in esecuzione dell'articolo 27 della presente legge.

« Art. 78. Con decreto reale saranno nominate presso ciascun Ministero sezioni di Commissioni di stralcio per la pronta compilazione dei conti degli anteriori esercizi finanziari fino al 31 dicembre del 1868.

« Con questo stesso giorno si dichiarano abolite le Commissioni di stralcio delle già Gran Corti de' conti e delle tesorerie generali e speciali dei cessati Governi. Le loro attribuzioni sono trasferite alla Corte de' conti, istituita con legge del 14 agosto 1862, n° 800.

« Il presidente della Corte dei conti, per affrettare il di lei esame e giudizio sui conti dei cessati Governi e su quelli del Governo italiano a tutto dicembre 1868, destinerà all'uopo nel seno di essa una o più sezioni di stralcio, per modo che tutte le operazioni relative agli esercizi passati rimangano distinte e non possano portar ritardo alla regolare azione della Corte dei conti, secondo le prescrizioni della presente legge.

« Con decreto reale, sopra parere del presidente della Corte dei conti, potranno essere aggregati temporaneamente alle dette sezioni di stralcio funzionari ora addetti alle nominate Commissioni di stralcio, che andranno a cessare col 31 dicembre del corrente anno.

« Le Commissioni di stralcio presso i Ministeri dovranno aver compiuto il loro lavoro entro l'anno 1869, e la Corte dei conti nel successivo anno 1870. Questa riferirà al Parlamento, di sei in sei mesi, sull'andamento de' suoi lavori e sull'esito finale della revisione ad essa demandata, provocando, ove lo creda opportuno, provvedimenti legislativi per chiudere definitivamente i conti relativi agli esercizi decorsi.

« I resti attivi e passivi della gestione dei caduti Governi, ed i resti attivi e passivi della gestione del Governo italiano arretrata, e portata fino al 31 dicembre 1868, figureranno in due distinti capitoli dei bilanci tanto di entrata quanto di uscita dell'anno 1869 e dei successivi. »

RESTALLI, relatore. La Commissione propone alcune emende a quest'articolo.

Il secondo comma sarebbe così redatto :

« Con questo stesso giorno si dichiarano abolite non solo le Commissioni di stralcio delle tesorerie generali dei cessati Governi e delle già tesorerie speciali le cui attribuzioni sono trasferite alla sezione di stralcio presso il Ministero delle finanze come sopra, ma anche la Commissione di stralcio della già Gran Corte dei conti le cui attribuzioni sono trasferite alla Corte dei conti del regno. »

Di più nel comma successivo là dove dice *destinerà* si sostituisce la parola *formerà*, e dove è detto *di stralcio* la parola *speciale*.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni pongo ai voti l'articolo 78 con queste modificazioni.

(È approvato, e così pure lo sono i due seguenti senza discussione.)

« Art. 79. Con regolamento approvato per regio decreto, sentiti la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato, sarà provveduto alla esecuzione della presente legge.

« Art. 80. È derogato ad ogni disposizione contraria alla presente legge. »

Rimangono così approvati tutti gli articoli della legge.

DOMANDA DEL DEPUTATO BOTTA.

BOTTA. Domando la parola per rivolgere una domanda all'onorevole presidente della Camera.

PRESIDENTE. Parli: sono qui a sua disposizione.

BOTTA. Si è saputo che in questo stesso giorno ha avuto luogo nei locali della Camera l'accesso di un magistrato di giustizia.

Si fanno diversi commenti, e anche spiacevoli, uno fra i quali, a modo d'esempio, sarebbe che il magistrato sia entrato nei locali della Camera, perchè si direbbe siano state involate le carte tutte relative all'inchiesta sulle ferrovie meridionali.

Io prego l'onorevole presidente a volere smentire questo fatto, se non è avvenuto; altrimenti a voler dare delle spiegazioni alla Camera, perchè ognuno sappia quale è la realtà delle cose.

PRESIDENTE. L'onorevole deputato Botta ha creduto opportuno di fare una domanda sopra un fatto che non è per nulla segreto, e che la Presidenza non intese veramente che lo dovesse essere.

Il fatto è questo: nell'addivenire all'inventario di tutte le carte riservate, si è riconosciuto che mancano alcuni documenti.

In seguito a questa mancanza l'ufficio di Presidenza, dopo aver fatto, per quanto dipendeva da esso, tutte le più minute indagini, tutte le possibili inchieste in via amministrativa, senza giungere a scoprire come fosse avvenuto tale smarrimento, ha creduto di dover dare querela al Ministero pubblico, appunto perchè si ponesse in traccia di queste carte smarrite.

Fatta questa denuncia, il Ministero pubblico ha

proceduto secondo era il caso. Ha chiesto prima, con lettera diretta alla Presidenza, di visitare gli archivi, ove erano depositate le carte, e la Presidenza non poteva certamente opporre difficoltà a questa domanda, dal punto che essa stessa era quella che aveva dato istanza presso il pubblico Ministero affinchè volesse fare quanto si richiedeva per venire in chiaro della cosa.

Io credo che la Presidenza, ciò facendo, abbia adempito semplicemente al suo dovere.

Trattandosi della mancanza di carte importanti, e non potendole rinvenire, era conveniente che la Presidenza ricorresse a tutti quei mezzi che la legge le dà onde poter chiarire la cosa.

BOTTA. Ringrazio l'onorevole presidente delle spiegazioni che ha avuto la bontà di dare.

Ho creduto mio dovere di fare questa domanda nell'interesse della dignità della Camera.

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER INDENNITÀ AGLI UFFICIALI DELLA REGIA MARINA CHE NELLA GUERRA PASSATA HANNO PERDUTO OGGETTI DI VESTIARIO O STRUMENTI DI NAUTICA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per indennità agli ufficiali della regia marina che nella guerra passata hanno perduto oggetti di vestiario e strumenti di nautica. (V. *Stam-pato* n° 43)

Domando prima di tutto all'onorevole ministro per la marina, se accetta il progetto della Commissione.

RIBOTY, ministro per la mariniera. Sì, lo accetto.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

COMIN. Io intendo solo dirigere una preghiera all'onorevole ministro della marina. A me pare che si fosse detto che vi era un'aggiunta alla nota che è portata dal progetto di legge. Ora, tale aggiunta non figura nel progetto di legge e neppure nell'elenco. Quindi io desidererei sapere dall'onorevole ministro della marina se egli abbia mandata quest'aggiunta alla Presidenza.

PRESIDENTE. Vi è una tabella dimostrativa in surrogazione di quella data prima, ma quella non fa parte integrante della legge.

C'è poi un'altra tabella che è annessa al progetto, e siccome questa dovrà far parte della legge, se ne darà lettura all'articolo 1.

Dunque se nessuno domanda la parola si riterrà chiusa la discussione generale, e si passa all'articolo 1.

« Art. 1. A principiare dal 3 maggio 1866, agli ufficiali e bassa forza superstiti di tutti i corpi della regia marina, che per sinistri di guerra, ovvero di naufragio o di altro simile infortunio marittimo abbiano perduto gli effetti del proprio corredo, o gli strumenti scientifici di loro spettanza, o gli oggetti costituenti la propria gamella di bordo, sarà corrisposta l'indennità a questo titolo stabilita in ragione di ciascun grado od impiego nella tabella annessa alla presente legge. »

Si dà lettura di questa tabella:

Tabella delle indennità da corrisponderci agli ufficiali e bassa forza superstiti di tutti i corpi della Regia Marina, che in tempo di guerra o per causa di naufragio o di altro simile infortunio marittimo abbiano perduto gli effetti del proprio corredo, o gli strumenti scientifici di loro spettanza, o gli oggetti costituenti la propria gamella di bordo.

GRADI ED IMPIEGHI	Ammontare dell'indennità da corrisponderci		Per perdita di gamella	Annotazioni	
	per perdita di effetti	per perdita di strumenti			
Ufficiali ammiragli	Ammiraglio	3000	1000	»	L'indennità per la perdita della gamella sarà soltanto corrisposta allorquando l'uffiziale si trovi al comando assoluto del bastimento, ovvero l'uffiziale superiore sia capo della tavola separata contemplata nell'articolo 30 del regolamento per l'armamento delle navi dello Stato, approvato con regio decreto 14 giugno 1863.
	Vice-ammiraglio	2500	1000	»	
	Contr'ammiraglio	2500	1000	»	
Ufficiali superiori	Capitano di vascello	2000	800	1200	
	Id. di fregata	2000	800	800	
Ufficiali inferiori	Luogotenente di vascello	1500	600	500	
	Sottotenente di vascello	1300	600	»	
	Guardie marine di 1 ^a classe	1000	600	»	
Pilotaggio	Piloti di 1 ^a classe	1500	600	200	
	Id. di 2 ^a classe	1300	600	»	
	Id. di 3 ^a classe	1300	600	»	
Macchine	Meccanico	1500	»	»	
	1 ^o Capo macchinista	1300	»	»	
	2 ^o Id.	1300	»	»	
Fanteria Real Marina	Maggiore	1200	»	»	
	Capitano	1000	»	»	
	Luogotenente	800	»	»	
	Sottotenente	800	»	»	
Cappellani	Cappellano	800	»	»	
Corpo sanitario	Medico capo	1600	»	»	
	Id. di vascello	1600	»	»	
	Id. di fregata	1200	»	»	
	Id. di corvetta di 1 ^a cl.	1000	»	»	
	Id. di corvetta di 2 ^a cl.	1000	»	»	
Commissariato	Commissario	1600	»	»	
	Sottocommissario	1200	»	»	
	Id. aggiunto	1000	»	»	
	Scrivano	800	»	»	
Corpo Reale Equipaggi	Sott'uffiziale capo di carico	300	»	»	
	Sott'uffiziale	250	»	»	
	Timoniere e marinaio	200	»	»	
	Novizio e mozzo	100	»	»	
Fanteria marina e compagnia infermieri	Sott'uffiziale aiutante di bordo o capo di carico	250	»	»	
	Sott'uffiziale	200	»	»	
	Caporale, soldato, infermiere	150	»	»	
Assimilati	1 ^o Commesso ai viveri	250	»	»	
	2 ^o Commesso id.	200	»	»	
	Cuoco e domestico previsto dai regolamenti	200	»	»	

Se nessuno domanda di parlare metto questo articolo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 2. Le cause che hanno prodotto in tutto o in parte le perdite contemplate nell'articolo precedente e le circostanze che le hanno accompagnate saranno accertate dal ministro della marina a norma di un apposito regolamento, col quale saranno anche stabilite le proporzioni onde saranno corrisposte le indennità. »

(È approvato.)

« Art. 3. La spesa del pagamento delle indennità anzidette sarà prelevata da' capitoli rispettivamente destinati a provvedere agli stipendi del corpo a cui gl'individui indennizzati appartengono, se vi ha apposito stanziamento; in caso diverso, sarà fatta su' casuali. »

(È approvato.)

« Art. 4. Ogni altra disposizione finora vigente sulla materia rimane abrogata per effetto di questa legge. »

(È approvato.)

INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione del progetto di legge per una nuova convenzione stipulata colla società delle ferrovie sarde...

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOTTA. Mi rincresce dover prendere oggi la parola per la seconda volta; ma la Camera sa che non è mia abitudine il parlare così spesso, e se oggi lo faccio, si è perchè si tratta di un progetto di legge di somma delicatezza, cioè di quello sulle incompatibilità parlamentari.

Ricorderà la Camera come nella tornata del 20 corrente io ho avuto l'onore di proporre che, prima che si procedesse alla discussione di qualunque progetto di legge sulle ferrovie, si dovesse discutere il progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari. Ora io ritorno a fare la stessa proposta, e mi spiegherò meglio.

Io domando che non si proceda alla discussione di qualunque progetto di legge relativo a ferrovie, e che si discuta invece il progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari.

Mi scusino i miei colleghi deputati della Sardegna, se io faccio questa proposta; non è per mettere degli indugi a che si discuta sulla convenzione stipulata colla società delle ferrovie sarde, ma è in nome della Camera e dell'opinione pubblica che desidero si dia la priorità della discussione al progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari.

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Botta, ma questa proposta mi sembra che avrebbe dovuto farla ieri, quando io ho chiamata particolarmente l'attenzione della Camera sull'ordine del giorno da stabilirsi per

oggi. Io allora ho detto che avrei posto all'ordine del giorno della tornata del mattino, in primo luogo la continuazione della discussione del progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali; poi la discussione del progetto di legge per l'affrancamento dei vincoli feudali nelle provincie venete e mantovana; in seguito il progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari. Quindi ho detto che avrei iscritto all'ordine del giorno della tornata pomeridiana il progetto di legge per indennità agli ufficiali della regia marina, e quello sulle ferrovie sarde. La Camera ha approvata questa mia proposta; anzi ci fu uno scambio di osservazioni; ma nessuno ha fatta la proposizione che si dovesse premettere la discussione della legge sulle incompatibilità parlamentari.

Ora, nel punto in cui si deve aprire la discussione su questa legge di concessione delle ferrovie, mettere in campo la proposta di cambiare l'ordine del giorno, mi pare, mi scusi, meno opportuno, non essendosi nella Camera manifestato tale intendimento.

Se non erro, da principio l'onorevole Botta accennava ad una deliberazione della Camera nel senso di non discutere nessuna legge riguardo a concessioni di ferrovie o altre concessioni industriali prima di quella sulle incompatibilità parlamentari. (*Segni di dissenso del deputato Botta*)

Io almeno avrei inteso così.

BOTTA. Io ho detto che manifestava il mio desiderio che fosse discussa la legge delle incompatibilità parlamentari prima di procedersi alla discussione di qualunque progetto di legge sulle ferrovie.

PRESIDENTE. Ma a me basta che non si dica che vi è stata una deliberazione della Camera, perchè la Camera certo non ha nulla deliberato a tale proposito.

BOTTA. Ho solo espresso un desiderio che sembrami abbia avuto l'eco della Camera.

PRESIDENTE. Ma un desiderio non è una votazione della Camera.

BOTTA. Ad ogni modo ho creduto fare il mio dovere nel riproporre oggi ciò che nella tornata del 20 io ritengo sia stato già ammesso. La Camera, del resto, deciderà se crede che sia conveniente e della dignità della Camera stessa di discutere una legge ferroviaria prima di quella sulle incompatibilità parlamentari.

MASSARI GIUSEPPE. L'argomento sul quale per la seconda volta l'onorevole Botta chiama l'attenzione della Camera è stato già discusso e deciso dalla Camera stessa, e io dico tanto più schiettamente che non ero presente quando la decisione fu presa, chè, se mi fossi trovato presente, io l'avrei combattuta. Ma ora è inutile ogni contrasto, poichè la Camera ha deciso che dovesse essere posta all'ordine del giorno nelle sedute mattutine dopo la discussione della legge sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali e dopo la legge che cotanto interessa tante provincie, com'è quella per lo svincolo dei feudi nella Venezia, quella sulle incompatibilità

tibilità parlamentari, ed ora non mi pare che sia il caso di ritornare sopra una decisione presa.

Ognuno vede che ad ogni altra considerazione deve precedere l'interesse della cosa pubblica, e conseguentemente quanto danno ne verrebbe alla cosa pubblica se di una legge come quella sullo svincolo vedesse ancora ritardata la deliberazione.

Fo poi osservare come, oltre la discussione dello schema di legge per la concessione delle ferrovie sarde, ve n'ha un'altra relativa ad un argomento dello stesso genere, sulla quale spero che presto sarà presentata la relazione al banco della Presidenza, intendo fare allusione alla convenzione per le ferrovie calabro-sicule. Io credo di non trovare contraddittori nella Camera, neanche presso l'onorevole Botta, affermando che le nostre popolazioni aspettano con maggiore ansietà l'approvazione della legge che concerne costruzioni di ferrovie, anzichè l'approvazione della legge sulle incompatibilità parlamentari.

Quindi è che io non ho da far proposte, perchè credo che la Camera non debba ritornare sopra una decisione che essa ha già presa, ma in qualunque caso, qualora l'onorevole Botta insistesse perchè questo progetto sulle incompatibilità parlamentari avesse la priorità sulle altre leggi, io vorrei pregare la Camera a non accogliere la proposta dell'onorevole Botta e a mantenere il suo ordine del giorno tale quale è.

Faccio istanza al tempo stesso perchè, non sì tosto venga deposta al banco della Presidenza la relazione sulla convenzione delle ferrovie calabro-sicule, essa abbia la precedenza su tutti gli altri progetti di legge.

BOTTA. Nessuno contesta all'onorevole Massari che la costruzione dei lavori ferroviari sia un bisogno grandemente reclamato da quelle popolazioni. Soggiungo che sta in cima ai pensieri di ognuno di noi (e fra questi permetta che mi comprenda anch'io) che sia continuata la costruzione delle ferrovie delle quali le provincie del mezzogiorno e la Sardegna hanno un immenso bisogno; ma io credo che deve anche essere in cima al pensiero di ogni deputato che, quando si tratta di una legge che va direttamente a tutelare la dignità della Camera, si deroghi quanto è meno possibile. Io non intendo contestare menomamente che vadano discusse con sollecitudine le leggi ferroviarie, ma intendo che sia tutelata anche la dignità di questo eletto Corpo al quale apparteniamo.

Questa è la dichiarazione che io doveva fare. Del resto io sono soddisfatto di avere adempiuto al mio dovere, la Camera poi è padrona di fare quello che crede.

SALARIS. Mi consenta la Camera poche parole.

Sono sorpreso dell'insistenza dell'onorevole Botta e dei motivi per i quali richiede la sospensione della discussione della legge sulle ferrovie sarde. La dignità della Camera! Sono troppo gravi queste parole, e non mi paiono nè opportune, nè giuste.

Niuno de' deputati sardi si oppose alla prima mozione fatta dall'onorevole Botta intorno alla sollecita discussione della legge sulle incompatibilità parlamentari; ma oggi non posso non oppormi e con tutte le mie forze; perocchè l'acquiescenza potrebbe ingenerare il dubbio, che qualcuno di noi avesse personale interesse nella impresa, o concessione. Se le parole dell'onorevole Botta significassero ciò...

BOTTA. Niente affatto.

SALARIS. Ebbene, mi permetta che dichiari francamente, che all'infuori dell'interesse della nostra terra natia, niuno di noi ha altro interesse nella concessione delle ferrovie sarde. Tutti, votata la legge sulle incompatibilità parlamentari, voteremo liberamente, coscienziosamente questa legge.

Non credo necessario dire di più; ma ho creduto bene il fare in nome mio e de' miei colleghi questa dichiarazione.

BOTTA. Poteva anche non farla.

PRESIDENTE. L'onorevole Botta non fa proposta alcuna, ha soltanto chiamata l'attenzione della Camera sopra questo progetto di legge.

BOTTA. Chiedo di parlare per una spiegazione.

PRESIDENTE. Per una spiegazione ha facoltà di parlare l'onorevole Botta.

BOTTA. L'onorevole Salaris parmi si risenta per cosa che io non ho mai detto. Parlando della dignità della Camera, non parlo della dignità dei deputati sardi solamente. Non potevo fare allusione a cosa che non esiste neppure per ombra nella mia mente, sarebbe un delitto il solo lontano sospetto di questo genere.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Giacchè siamo sull'ordine del giorno, io pregherei la Camera di voler rimettere sul medesimo il più presto possibile la legge sopra l'esazione delle imposte dirette che a quest'ora credo sia stata riordinata dalla Commissione, perchè sarebbe opportuno che quella legge, almeno per la parte che sarà creduto necessario di approvare, fosse il più presto possibile votata e potesse portarsi al Senato.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per le finanze chiede che si rimetta all'ordine del giorno il proseguimento della discussione del progetto di legge sulla riscossione delle imposte. Diffatti l'onorevole relatore è stato a rendermi conto dei lavori della Commissione, e mi assicurò che la medesima si è già messa d'accordo per stabilire alcune modificazioni in questa legge, e particolarmente per cercare di eliminare tutto quanto non si riferisca direttamente alla riscossione delle imposte. Il suo lavoro è ultimato, credo sia già alla stamperia, e domani potranno essere distribuite queste modificazioni, in guisa che, se non c'è opposizione, si intenderà quel progetto posto all'ordine del giorno, e potrà poi venire in discussione dopodomani, ventiquattro ore dopo che siano state distribuite queste modificazioni della Commissione.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI UNA NUOVA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE SARDE.

PRESIDENTE. Intanto passeremo ora alla discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione stipulata fra il Governo e la società delle ferrovie sarde. (V. Stampato n° 183.)

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a stipulare colla società concessionaria delle ferrovie sarde una convenzione alle condizioni contenute nell'allegato B, unito alla presente legge, ed a modificazione della precedente convenzione del 14 luglio 1862, e relativo capitolato, approvati colla legge 4 gennaio 1863, n° 1105. »

(Segue la lettura degli articoli modificati della convenzione, già stati pubblicati.)

La discussione è aperta sopra questo progetto di legge che porta l'approvazione di questa convenzione.

È iscritto per parlare il deputato Serra Luigi.

SERRA LUIGI. Se l'onorevole presidente lo permette, io mi varrò dell'iscrizione per parlare in favore, così se alcuno combattersse il progetto, io prenderò dopo la parola.

PRESIDENTE. Non vi è nessuno che abbia chiesto di parlar contro; anzi, dirò che non vi è altro iscritto che il deputato Calvo per una dichiarazione.

Il deputato Calvo intende di parlare?

CALVO. Ho chiesto la parola, non già per abusare della pazienza della Camera, ma solamente per far osservare all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici che sono oltre cinque anni che i Sardi aspettano la decretata rete ferroviaria, e che ora dovranno attendere altri cinque anni per averne una parte soltanto. Io prego quindi il signor ministro dei lavori pubblici a volere affrettare questi lavori ed a non accordare in alcun modo remore maggiori alla loro esecuzione di quelle fissate nel progetto della Commissione. Nello stesso tempo gli raccomando caldamente di far sorvegliare, affinchè le opere sieno eseguite a dovere, e solidamente, per evitare disastri. Colgo poi l'occasione per raccomandare eziandio la più sollecita buona esecuzione dei lavori sulle strade nazionali dell'isola.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Io non posso lasciare senza risposta le parole dell'onorevole Calvo.

Egli ha raccomandato al Ministero, in altri termini, di far eseguire la convenzione che sta dinanzi alla Camera. Può ben comprendere l'onorevole Calvo come il ministro non vorrebbe presentare alla Camera una convenzione quando non avesse la convinzione che fosse eseguibile, e la volontà di farla osservare. Ma se non posso contestare il fatto che molte convenzioni stipulate dai precedenti ministri non si poterono eseguire, debbo però anche ricordare che le cause, dalle

quali derivò la inesecuzione di esse, sono ben note al paese, sì che non credo si possa accusare alcun ministro di non avere voluto far eseguire queste convenzioni, nè di non avere impiegati tutti i mezzi...

ASPRONI. Domando la parola.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici... che erano in suo potere per farle eseguire.

Io quindi non posso promettere all'onorevole Calvo più di quanto promette la convenzione stessa che ho presentata. Essa dice come e quando questi lavori saranno eseguiti, ed il ministro farà quanto sta in lui perchè i contraenti adempiano al loro dovere, perchè compiano i loro obblighi, come il Governo compirà i propri.

Quanto poi alla solidità dei lavori, il medesimo argomento serve di risposta. Osserverò soltanto che non mi pare veramente che in Italia si possa parlare di non solidità dei lavori ferroviari, in Italia, dove i disastri furono per fortuna rarissimi e di poca entità, e anche quei pochi non mai si poterono attribuire a difetto nelle opere. Si è tanto parlato circa ai lavori della ferrovia della Porretta, che congiunge Bologna a Firenze. Si diceva, quando fu aperta quella ferrovia, che sarebbe stato impossibile l'esercitarla; che quella strada non avrebbe durato tre mesi; che, tracciata nel letto del fiume Reno, alla prima piena sarebbe andata in rovina. Ebbene, o signori, sono quattro anni che si esercita quella strada, e non è mai avvenuto nè una prolungata interruzione nè il minimo disastro.

Le medesime osservazioni potrei fare in generale per tutte le ferrovie costrutte in Italia. Quindi se si può per alcuni casi lamentare che non si siano spinti i lavori con quell'alacrità che era desiderabile, non credo però che dal lato della solidità dei lavori si possano fare appunti nè alle società concessionarie, nè al Governo che ha vigilato sul modo con cui le opere furono condotte. Ciò non toglie che il Ministero non debba curare, e certamente curerà in tutti i modi, che le strade ferrate sarde sieno costrutte con tutta la solidità possibile.

Giacchè ho la parola, colgo l'occasione per dichiarare alla Camera, che il Ministero accetta in massima le modificazioni alla convenzione proposte dalla Commissione, ma avrà da fare qualche osservazione sopra alcuna di tali modificazioni.

Io mi riservo quindi, se la Camera crede di procedere alla discussione parziale degli articoli, di prendere la parola su quei punti a cui credo di proporre variazioni.

PRESIDENTE. Il deputato Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. La cedo all'onorevole Asproni.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Asproni.

ASPRONI. Io faccio una semplice dichiarazione. Voterò questa legge, e l'accetto in mancanza di meglio. L'accetto come una medicina agli ammalati. Nel

bivio, o d'aver nulla, o d'aver questo pochissimo, accetto il presente progetto di legge.

Mi sento però in dovere, come deputato italiano, e come deputato della Sardegna, di dire al signor ministro, che non ha esaminato, a senso mio, profondamente la situazione della Sardegna, e la convenienza di preferire una linea piuttosto che un'altra da savio amministratore.

Dichiaro che non ho che complimenti da fare all'esattezza con cui sono state esposte le cose dal relatore della Commissione, e che per me questa è stata una delle più grandi soddisfazioni.

Però debbo dire che, se il ministro e la Commissione avessero approfondito meglio la questione, se ci fosse stato il tempo disponibile, e non fossimo sotto l'azione della canicola, sarebbe stato facile il provare che il maggior tornaconto del Governo e quello della Sardegna sarebbe stato di finire la linea da Cagliari a Terranova. Scopo precipuo delle strade ferrate della Sardegna è quello di avvicinare l'isola al continente. Questo era un concetto politico ed economico: politico, per avvicinare la Sardegna alla sua sede principale, alla sua gran madre, l'Italia; economico, perchè la strada ferrata che deve congiungere Terranova a Cagliari, mercè la riabilitazione di quel porto sicuro ed amplissimo, avrebbe portato grandissimi risparmi all'erario nella corrispondenza postale, ed invece di avere due strade ferrate senza riuscita e senza congiunzione, avrebbe avuto un'arteria principale, che sarebbe stata forse fruttifera o d'insignificante perdita nella garanzia dello Stato.

Di più, il Governo avrebbe dovuto considerare che, ultimando la linea principale fra Oristano, Cagliari e Terranova, avrebbe avuto il sommo beneficio di rendere meno oneroso il sacrificio dei 200,000 ettari che si appropria il Governo, e che sono patrimonio delle sarde popolazioni. Dovendoli vendere, avrebbero acquistato il triplo del valore, particolarmente se, come si deve fare, la strada sarà tracciata risalendo la vallata del Tirso per riuscire ai campi di Ozieri.

Ma queste considerazioni non si sono tenute presenti: si sono tenute presenti le angustie dell'erario, e le circostanze dolorose in cui oggi siamo. Ma questi risparmi fatti in tal modo dovrete pagarli poi molto cari; ed io questo lo ricorderò a suo tempo; perchè non si sogni il Governo nè la Camera che la Sardegna si acquieti senza che abbia tutte le sue linee di strade ferrate ultimate.

Son venti anni che la Sardegna paga per tutte le strade ferrate che si sono costruite nelle altre provincie italiane: la Sardegna ha dati in suo speciale gravame 200 mila ettari di terreno per le sue strade ferrate: ed io credo che non vi sarà cuore italiano che abbia il coraggio di venire qui a contenderci che noi non abbiamo il diritto, quanto qualunque altra provincia, di avere le nostre ferrovie come furono decretate.

Ora, voi che cosa fate? Vi mettete in mezzo ad uno strettoio: fate due linee, ad Oristano e ad Ozieri, due linee che non hanno uscita; il che vi metterà nella necessità di ultimarle: il che se voi aveste fatto oggi, lo avreste fatto col risparmio del 20 per cento per lo meno.

Quindi io voto la legge, ma per disperazione; ed ho detto queste brevi parole anche per esonerare la mia coscienza in faccia al paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io divido il desiderio dell'onorevole Asproni che la rete delle strade ferrate della Sardegna sia compiuta, e credo con lui che l'utilità delle strade ferrate in quell'isola non si può calcolare in ragione dei chilometri di cui sarà costituita, ma in ragione della celerità colla quale la rete verrà completata. Se la rete sarà completata, potrà essere anche meno onerosa per la garanzia che dà lo Stato, mentre se, come ci viene per ora proposto, si faranno soltanto due tronchi separati, i quali non siano rannodati tra loro, e non mettano in comunicazione il sud e il centro dell'isola con Terranova, che è il punto dell'isola più vicino al continente, la concessione delle strade ferrate sarde non potrà corrispondere mai all'aspettazione nè dei Sardi, nè dello Stato.

Ma anzitutto quando fu distribuito il progetto ministeriale, ognuno dovette domandare, se la compagnia la quale non ha mai saputo soddisfare a' suoi impegni, si troverà in grado di sostenere gli obblighi che andrebbe ad assumere colla nuova convenzione. Ed esaminata la proposta, era facile convincersi che, malgrado le nuove concessioni offerte alla compagnia mediante questo nuovo contratto, essa non si troverà in grado di costruire la porzione della rete a cui si limitano i suoi nuovi obblighi.

Il progetto della Commissione è molto migliore della proposta ministeriale, ma, in verità, se io dovessi assecondare il mio intimo convincimento, non potrei votare nemmeno il progetto migliorato. Pure l'impazienza dei Sardi di vedere attivate le ferrovie non può a meno di esercitare una pressione sull'animo di coloro che hanno affetto per l'isola. E dal canto mio che ho vissuto una parte della mia vita in Sardegna, non posso resistere a questa intimazione, che, per così dire, ci fanno, e giustamente, i Sardi, omai scoraggiati per avere sofferto fin qui ogni sorta di delusioni. E io voterò la legge perchè, sebbene creda che apporterà allo Stato un onere più gravoso di quello che esso dovrebbe assumere per la costruzione delle ferrovie in Sardegna, sono convinto che, se il Governo vorrà fare eseguire esattamente questa convenzione, si troverà presto nella condizione di dover dichiarare decaduta la società.

Chi conosce la storia di questa compagnia ben sa come, mentre essa ha mancato verso lo Stato, lo Stato,

a sua volta, ha mancato verso la compagnia, per cui questa, mentre non adempiva ai suoi obblighi per cagione della sua impotenza economica, attribuiva l'inesecuzione dei patti alle mancanze commesse verso di essa dal Governo.

Ora però, siccome la convenzione che ci vien presentata elimina, per così dire, la possibilità che la compagnia possa ancora far valere certi pretesi suoi diritti verso lo Stato, per muovere ad ogni passo, come per lo passato, cause contro il Governo, il quale indarno iniziava causa verso di essa, in quanto che eliminando la questione dei beni ademprivili si viene a togliere, quasi direi, l'arme più forte che la compagnia avea nelle mani; così sembra che il Governo si troverà in una posizione forte per far adempire alla compagnia, per intero, i suoi obblighi.

Se non che mentre negli articoli 6, 9 e 11 della convenzione è detto chiaramente, esplicitamente, in quali casi la compagnia incorrerà nella decadenza, ed è stabilito che quando si verifichino certe condizioni essa potrà essere dichiarata senz'altro decaduta, tuttavia in questi articoli non si prescrive in modo chiaro e preciso l'obbligo per parte del ministro di dichiarare la decadenza; avvegnachè è ben altra cosa il proclamare il diritto di intimare la decadenza, dallo imporre l'obbligo a cui spetta di farla valere tosto che la compagnia manchi ai suoi obblighi. Infatti, voi sapete benissimo come talune compagnie sono incorse già da molto tempo nella decadenza, eppure il Governo non le dichiarò mai decadute.

Si è perciò che crederei opportuno aggiungere una disposizione colla quale si stabilisse l'obbligo al Ministero di dichiarare la decadenza, appena che la compagnia incorra nella medesima; e però io proporrei un articolo 2 così concepito:

« Qualora la compagnia suddetta incorra nella decadenza preveduta dagli articoli 6, 10 e 11, il ministro dei lavori pubblici dovrà tosto eseguire gli atti necessari perchè la decadenza stessa sia pronunciata. »

Sembra poi che nel far questa legge si debba anche preoccuparsi di un'altra questione. Con la nuova convenzione si verrebbe a stabilire che la compagnia restituirà allo Stato i beni ademprivili di cui fu messa in possesso, e rinunzierà a tutti gli altri beni, di cui avrebbe dovuto prendere possesso.

Ora, diventando lo Stato il proprietario di tutti questi beni, sarebbe utile che fin da questo momento si provvedesse al modo di vendita dei beni medesimi.

E siccome noi abbiamo una legge, la quale fu fatta appositamente per alienare i beni dello Stato, provenienti dall'asse ecclesiastico, parrebbe opportuno che si avesse a stabilire fin da questo momento, che i beni ademprivili, di cui verrà in possesso lo Stato, dovranno essere e saranno alienati mediante l'applicazione di quella legge.

Io quindi proporrei un articolo 3 così concepito:

« I beni ademprivili, che per effetto della presente legge diverranno proprietà dello Stato, saranno alienati. Per l'alienazione sarà applicata la legge 15 agosto 1867 relativa alla liquidazione dell'asse ecclesiastico. »

Questa nuova convenzione è gravosa allo Stato, perchè le linee, di cui la compagnia assume la costruzione, sono le linee di minor costo, le quali non possono assolutamente essere valutate nè lire 200,000 per chilometro, e nemmeno lire 170,000, come accenna la Commissione. Se si trattasse di fare tutta la rete, allora questa valutazione, come media del costo di quelle ferrovie, potrebbe essere ammessa; ma quando si tratta della parte che si distende soltanto nella pianura della Sardegna, e per pochissima parte in terreni montuosi, è impossibile ammettere una così elevata valutazione, che sia così elevato il relativo costo; tanto più quando si sappia che i lavori furono finora eseguiti con poca cura e con poca solidità, in modo che non corrispondono punto alle buone regole dell'arte.

È a deplorarsi anzi che nè la relazione della Commissione nè il progetto del Ministero contengano informazioni e considerazioni a questo riguardo. Come ognuno sa, la maggior parte delle linee che costituirebbero la rete da costruirsi nel primo periodo sono di già in gran parte costruite, ma lo sono in un modo da non potere assolutamente essere collaudate, perchè non conformi alle regole dell'arte ed alle condizioni del capitolato annesso alla prima concessione.

Io le ho vedute due anni or sono ed ho potuto convincermi coi miei occhi che, specialmente per quanto concerne le opere in muratura, non v'è strada ferrata in tutta Italia così male eseguita come lo sono le linee di cui si tratta.

Questa convenzione è assai gravosa per lo Stato e tale devesi tanto più ritenere quando si consideri che la compagnia doveva assai prima d'ora essere dichiarata decaduta; ma per le ragioni già dette non mi oppongo alla approvazione della legge, specialmente perchè reputando che la compagnia non si trovi in grado di sostenere gl'impegni che verrebbe ad assumere, il Governo si troverà presto nella necessità di dichiararla decaduta.

Solo importa raccomandare al Ministero di applicare rigorosamente la convenzione per quello che riguarda la restituzione delle garanzie, perchè sarebbe deplorabile se avvenisse il caso che i valori depositati, che si devono rendere alla compagnia, non servissero per intero alla continuazione dei lavori delle strade già cominciate.

Dopo ciò io prego la Camera di voler accettare i due articoli da me proposti, i quali hanno per iscopo per una parte di assicurare che la compagnia, se mancherà ai suoi impegni, sarà tosto dichiarata decaduta, e per la seconda parte di provvedere fin d'ora alla ven-

dita dei beni ademprivili, i quali altrimenti dovrebbero rimanere in consegna del demanio, certamente senza beneficio alcuno dello Stato; il quale provvedimento è tanto più accettabile, perchè, mentre lo Stato va ad assumere un impegno di maggior garanzia verso la compagnia concessionaria, è assai opportuno che esso si assicuri una nuova fonte di rendita quale sarebbe quella che si creerebbe coll'alienazione dei beni ademprivili.

I Sardi, forse, si illudono sperando che colla presente convenzione si assicuri la costruzione delle loro ferrovie. Pure, dacchè essi hanno fede nella riuscita, dacchè la proposta della Commissione elimina le ragioni di dissenso che rendevano assolutamente inaccettabile la proposta ministeriale, noi possiamo votare la legge, purchè non siano alterate le proposte della Commissione che tendono a soddisfare con maggiore equità agl'interessi di tutta l'isola.

Voci a sinistra. Ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Non tanta fretta! Si potrà votare ugualmente.

CALVO. Prego l'onorevole ministro di credere che non intesi fare appunto nè a lui, nè ai suoi predecessori. Io so, come sanno tutti, che se le strade ferrate non furono fatte in Sardegna, ciò avvenne non già per colpa del Governo, ma per le condizioni della società assuntrice.

Se poi ho raccomandato che il signor ministro faccia invigilare la buona esecuzione dei lavori, può essere sicuro che non parlai a caso. Egli potrà fare esaminare il materiale stato adoperato, e allora riconoscerà certamente che la mia istanza non era fuori di proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

PERUZZI, relatore. Ho sentito che volevano chiudere la discussione, e, per parte mia, non avrei avuto alcuna difficoltà. Ma se essa deve proseguirsi, io dirò semplicemente brevi parole intorno agli articoli proposti dall'onorevole Cadolini. Quanto all'articolo secondo, veramente si avrebbe un pericolo, qualora fosse messo in questa e non in tutte le leggi, colle quali si approvano convenzioni di strade ferrate; poichè in tutte le convenzioni di questo genere, come pure nella legge dei lavori pubblici, è pattuita la decadenza. Mi pare quindi che si verrebbe a diminuire la responsabilità dei ministri, i quali hanno il dovere, quando avvengano i casi di decadenza contemplati nella convenzione da essi stipulata a nome del Governo, di fare eseguire il contratto.

Una volta che per legge è approvata questa convenzione, una volta che in essa è stabilito che, dati quei determinati casi, la società incorrerà nella decadenza, io credo che, senza bisogno di altro, il ministro abbia il dovere di far dichiarare la decadenza, e, non facendolo, manchi al suo dovere.

Sicchè, se noi mettiamo un articolo di legge unicamente per dire che il ministro ha il dovere di eseguire

quel patto della convenzione, mi pare che veniamo con ciò ad attenuare la responsabilità del ministro rispetto a tutte le altre leggi portanti convenzioni dove quest'articolo non è ripetuto, e rispetto a tutti gli altri patti della convenzione per riguardo ai quali non si dispone con un articolo di legge che il Governo sia obbligato ad eseguire la convenzione.

Mi permetto di sottoporre queste osservazioni all'onorevole Cadolini colla speranza che egli si persuaderà della maggiore convenienza di lasciare le cose come stanno.

Rispetto poi a quell'articolo terzo, che egli ha proposto relativamente al modo di vendita dei beni ademprivili, dirò che la Commissione infatti aveva portata la sua attenzione su quest'argomento, ma essa ha ritenuto che non occorresse un articolo speciale, inquantochè una volta che questi beni ademprivili per le leggi del 1863 e del 1865 sono dichiarati beni demaniali, pareva che fossero consolidati nella massa dei beni demaniali, ed in conseguenza soggetti alle disposizioni della legge generale intorno alla vendita di quei beni, che non è già la legge del 15 agosto 1867 relativa alla vendita dei beni provenienti dall'asse ecclesiastico; imperocchè, sebbene non l'abbia molto in pratica, non mi sembra che quella legge possa applicarsi in questo caso. Infatti, in essa si contengono delle disposizioni speciali, relative, per esempio, alla determinazione del prezzo; elementi che non abbiamo per questi beni ademprivili che diventerebbero demaniali. Invece, questi beni ademprivili sono nella condizione di tutti quanti gli altri beni demaniali, e in conseguenza si può procedere ai termini della legge generale, la quale stabilisce i modi d'alienazione dei beni del demanio dello Stato.

Mi sembra quindi che, o non ci sia bisogno di alcun'altra disposizione, o se una ne occorre, non dovrebbe consistere nel richiamare quelle della legge del 15 agosto 1867, perchè molte di esse non potrebbero essere applicate al caso; ma bensì quelle della legge generale sulla vendita dei beni ecclesiastici, promulgata nel 1862, se non isbaglio.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Convegno coll'onorevole relatore della Commissione che l'articolo proposto dall'onorevole Cadolini per obbligare il Governo a dichiarare la decadenza nulla aggiungerebbe all'obbligazione ed al diritto che già stanno nella legge organica sulle ferrovie, e che sono contenuti anche in questa convenzione, di poter cioè dichiarare la decadenza nei casi previsti. Se la decadenza non fu dichiarata per alcune società che vi erano incorse, ciò dipendette da cause di un ordine superiore, e del cui apprezzamento il Ministero assunse la responsabilità. Nè il Parlamento disapprovò mai il fatto del Ministero; i ministri infatti gli sottoposero ripetutamente nuove concessioni modi-

ficatrici delle prime, e la Camera le accettò. Il che significò che la Camera accolse le ragioni per le quali i ministri avevano creduto di interesse dello Stato il non dichiarare la decadenza. Ma ogni qual volta un ministro deliberatamente ommettesse di dichiarare la decadenza di una società contro l'interesse riconosciuto dello Stato, è evidente che la Camera potrebbe costringerlo, sia nell'occasione che egli portasse innanzi al Parlamento nuovi contratti, sia con interpellanze in proposito. (*Bisbiglio*) Quindi, sebbene io non senta difficoltà ad accettare l'articolo proposto dall'onorevole Cadolini, credo che esso nulla aggiunga all'efficacia di quanto è già sancito per legge ed è stabilito nella presente convenzione.

Quanto alla vendita dei beni, essendo intenzione del Governo che siano essi venduti al più presto possibile, egli è certo che non frapperà alcun indugio nell'alienarli, si ponga o non si ponga quest'obbligo nella legge. Nondimeno se la Camera crede che il dichiararlo nella legge possa dare maggior efficacia alle intenzioni che vi ho esposte, il Ministero non s'opone che sia introdotta la disposizione che i beni sieno immediatamente venduti.

Ora, passando a parlare della convenzione, specialmente indicherò in quali delle modificazioni proposte dalla Commissione il Ministero non cada d'accordo.

Ma prima di tutto risponderò brevemente alle osservazioni fatte dagli onorevoli Cadolini ed Asproni, e specialmente intorno alla scelta delle linee che prima debbono essere costruite, alla poca probabilità che la società possa adempire gl'impegni che va ad assumere, ed agli oneri che questa convenzione porterà allo Stato.

Volendo giudicare di questa convenzione, non bisogna dimenticare il punto di partenza che condusse il Governo a sottoscriverla. Qual era lo stato delle ferrovie di Sardegna? La società aveva cominciato alcuni lavori, i quali, stimati per quel che oggi possono valere e non per quel che costarono alla società, ammonterebbero circa a 6 milioni e nulla di più, perchè non dovete, o signori, dimenticare che da tre anni le opere sono pressochè abbandonate.

La società non era in grado, e lo aveva dichiarato ripetute volte, di riprendere la costruzione di quelle linee; il Governo, preoccupato della sua situazione finanziaria, non aveva intenzione di portare davanti al Parlamento proposte che aggravassero il bilancio, nè probabilmente la Camera avrebbe assentito a proposte di questa natura che le fossero fatte dal Ministero. Il credito pubblico era così depresso che non poteva sperarsi assolutamente di richiamare capitali per questi lavori, capitali che da alcuni mesi fuggivano da qualunque impiego, anche indubitabilmente proficuo.

Quindi si era nella condizione di vedere deperire questi sei milioni di lavori (i quali di anno in anno avrebbero avuto con crescente progressione un valore sempre minore), di non vedere esercitato nessun tronco

di ferrovia nella Sardegna, e di non poter attivare un lavoro di tanta importanza in quell'isola le cui circostanze economiche vi erano in questi anni peggiorate: tutte queste considerazioni c'imponavano di trovare un temperamento che ci facesse sortire da uno stato di cose sotto ogni aspetto deplorabile, e che ci permettesse di adoperarci anche in questo modo al miglioramento dell'isola ed al benessere delle popolazioni di essa.

È sembrato al Ministero che una convenzione, per la quale la società si obbligasse a costruire non molti chilometri, compiendo alcuna delle linee concesse di strada ferrata, nè fra le più costose, fosse per il momento il miglior partito a prendersi. Occorrevano a quest'uopo appena otto milioni, e già lo Stato teneva un milione e mezzo nelle sue casse come cauzione. È sembrato, dico, al Ministero che questo fosse un tentativo, il quale, se riusciva, poteva essere vantaggiosissimo all'isola di Sardegna, perchè avrebbe probabilmente chiamati altri capitali per la costruzione della rimanente rete, e poteva essere anche vantaggioso all'interesse generale, in quanto che si salvavano e si rendevano proficui quei sei milioni che pure erano stati spesi.

Fu per queste ragioni che non si volle dare alla convenzione una troppo grande estensione, giacchè il Ministero così ragionava: Se la società è chiamata a procurarsi un modestissimo capitale per costruire queste poche linee, forse potrà trovarlo, e una volta attivate queste linee, non sarà difficile che questa od un'altra società possa trovare i capitali necessari per compierle. Se invece si volesse tenere obbligata l'attuale società a procurarsi il capitale necessario per compiere una rete più estesa, tornerebbe inutile ogni convenzione, perchè la società non potrebbe adempire agli obblighi suoi. Questo e non altro fu, lo ripeto, il motivo pel quale furono scelte le linee indicate nella convenzione, come quelle da doversi costruire nel primo periodo. Furono scelte anche per un'altra ragione potentissima, ed è che questi tronchi sono già in parte costrutti principalmente sulla linea da Cagliari ad Oristano, mentre invece, se si fosse voluto, come suggerirebbe l'onorevole Asproni, prolungare la linea Cagliari-Oristano ad Ozieri ed a Terranova, la quale sarebbe stata più proficua, come quella che avrebbe prodotto utili risultati anche nell'interesse generale dello Stato, si sarebbe dovuto impiegare un capitale di oltre 40 milioni. Ora, come era possibile, in questi momenti, chiedere alla società che si procurasse una somma così ingente? La Camera comprenderà come la convenzione avrebbe allora rivestito un carattere diverso da quello che il Governo aveva attribuito, ed avrebbe condotto certamente allo scioglimento della società: il che non era nè dell'interesse del Governo, nè dell'interesse della Sardegna di invocare.

Diceva l'onorevole Cadolini che, ad onta della ristrettezza dei termini di questa convenzione, egli dubita assai che la società possa adempiere a' suoi impegni.

Non divido interamente i timori dell'onorevole Cadolini. A me pare che ad una società, la quale ha già sei milioni impiegati in lavori utili, e che ha un milione e mezzo nelle casse dello Stato da impiegarsi nella prosecuzione dei lavori, troverà più facilmente i sei milioni e mezzo, che ora le mancano (oltre alla somma depositata d'un milione e mezzo) per compiere 150 chilometri di ferrovia, tenendo conto della garanzia assunta dallo Stato di 12,000 lire al chilometro; a me pare, dico, che ad una tale società non sarà difficile il procurarsi dai suoi azionisti un capitale che può essere il principio di un'operazione molto più vasta, e che ha tutta l'apparenza di diventare proficua agli azionisti stessi. (*Movimenti*)

Se le mie previsioni non si verificano, vediamo, signori, il danno che ne deriverebbe allo Stato.

Il danno sarebbe, che alla decadenza della società, in luogo di avere nelle casse dello Stato 150 mila lire di rendita, si avrebbero tanti lavori eseguiti per questa somma, i quali andrebbero a vantaggio dello Stato.

Lo Stato troverebbe in questo caso migliorata la condizione dei lavori ora esistenti in Sardegna, e andrebbe in possesso forse di una linea compiuta, fosse anche brevissima, che esso potrebbe esercitare. Intanto non sarebbero più le opere eseguite esposte senza frutto alcuno a deperimento; ed il Governo in fine dei conti non avrebbe fatto altro che convertire la cauzione giacente nella sua cassa in lavori produttivi, dei quali andrebbe al possesso. E siccome è convenuto che lo Stato non possa restituire alla società la somma depositata per garanzia, finchè essa non provi di poter disporre di 1,800,000 lire da impiegarsi pure in lavori, così la presente convenzione non potrà avere un principio di esecuzione, se non quando sia assicurato, che vi ha un capitale almeno di 3,300,000 da adoperarsi per continuare le opere.

D'altra parte i beni ademprivili restano definitivamente retrocessi al Governo, il quale potrà farne quell'uso che reputerà di suo interesse.

Dunque la condizione dello Stato viene ad essere in ogni evento dalla convenzione migliorata, perchè invece di avere per 6 milioni di lavori nell'isola, i quali si perderebbero totalmente, qualora durassero nell'attuale abbandono per parecchi anni, potrà usufruttare le opere compiute ed aprire in Sardegna qualche tronco di ferrovia.

ASPRONI. Domando la parola.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Ma voglio spingere le ipotesi al grado più sfavorevole; voglio supporre che, dopo approvata la convenzione, la società non riesca nemmeno a procurarsi quel milione ed ottocento mila lire effettive che è obbligata a provvedere per avere

lo svincolo della cauzione, come pure non eseguisca i patti della convenzione medesima: che cosa avverrà? La società sarà decaduta, resterà perentia ogni questione iniziata davanti ai tribunali, ed il Governo, libero di vendere i beni ademprivili, potrà trattare con altre società per la costruzione delle ferrovie.

Io, dico il vero, per me desidererei che qualcuno mi facesse conoscere quali siano i danni che potrebbero derivare allo Stato qualora la società decadde dopo la presente convenzione, in forza della quale cessa ogni sua azione verso il Governo per la non avvenuta consegna dei beni ademprivili, ed il Governo è sottratto alle liti che per questo titolo dovrebbe pure sostenere. Appunto per raggiungere questo scopo, e per conseguire un intento sicuro si contenne la convenzione in limiti modesti, ed il Ministero non volle spingere l'obbligo della società alla costruzione, nel primo periodo, oltre a quella parte di strade la cui costruzione era già inoltrata, e che più probabilmente avrebbe potuto dare un immediato profitto tanto alla società quanto al commercio dell'isola.

I tronchi infatti di ferrovia che secondo la convenzione si dovrebbero costruire nel primo periodo misurano 151 chilometri, e importerebbero una spesa, come dissi poc'anzi, di circa 8 milioni e mezzo. La Commissione ha creduto di andar più in là, e di proporre che, oltre i tronchi di ferrovia, assegnati al primo periodo, si comprendesse nello stesso periodo anche la linea Sassari-Ozieri, linea di 46 chilometri, e che importerà altri 8 milioni e mezzo. Io prego la Commissione di considerare come questa modificazione alla convenzione ne alteri completamente i caratteri.

Non si tratta più di 6 milioni e mezzo di nuovo capitale, che la società deve procurarsi per adempiere ai suoi impegni; si tratta di 15 o 16 milioni. Ed io debbo confessare che, quanto era fiducioso di vedere adempiuta la convenzione nei limiti ristretti in cui l'aveva stipulata, altrettanto non so se debba nutrire la speranza che essa lo sia, quando s'imponga alla società un carico tanto più grave. Aggiungo che la linea Sassari-Ozieri, perchè divenga veramente proficua, dovrebbe portarsi a Terranova. Quando la linea si portasse a Terranova, è certo che l'isola ne avrebbe un grande beneficio, e ne profitterebbe pur anche lo Stato, in quanto che, tra le altre cose, potrebbe far approdare a Terranova i suoi vapori postali, e diminuire in parte la spesa derivante dalle attuali convenzioni postali.

Fermandosi la ferrovia ad Ozieri, lo Stato non fa altro che pagare una sovvenzione per 46 chilometri di strada, sovvenzione che in ragione di lire 12 mila per chilometro ascende ad una somma non indifferente, senza che possa sperare che la linea, troncata a quel punto e non comunicando con Cagliari o con Sassari, possa produrre quei risultati che si hanno in vista quando si costruiscono con gravi sacrifici dello

Stato le strade ferrate. Portando invece la costruzione della linea Sassari-Ozieri al secondo periodo, quando, migliorate le condizioni del credito generale, riuscita la costruzione di parecchi tronchi di strada ferrata, la società potesse procurarsi dei capitali, questa linea sarebbe seguita immediatamente dalla costruzione dei tronchi da Ozieri a Terranova, e da Ozieri ad Oristano, ed allora certamente si sarebbe vista compiuta la rete, ed il sacrificio che lo Stato avesse fatto sarebbe stato compensato da un equivalente vantaggio.

Io quindi pregherei la Commissione a non voler insistere in questa modificazione, la quale, lo ripeto, per una parte diventerebbe assai onerosa allo Stato, e per l'altra sarebbe molto grave per la società; essa cambierebbe le basi della convenzione stipulata ed in modo tale, che io temerei potesse essere la causa che poi la convenzione stessa non venisse eseguita.

Quanto ai termini della convenzione, come è stata modificata dalla Commissione, io non ho difficoltà ad accettarli, e li accetta pure la società.

Non mi pare che vi siano altre modificazioni sostanziali; nel caso, se durante la discussione qualche altra osservazione mi sovvenisse, domanderò la parola per esporla.

Prima di terminare però debbo assicurare un'altra volta l'onorevole Calvo, che se, come egli asserisce, le strade ferrate in Sardegna sono state costruite in un modo molto inferiore di quello in cui dovrebbero esserlo, è ferma intenzione del Ministero di far eseguire rigorosamente il capitolato: saranno esaminati i lavori già fatti onde vedere quali possano essere senza altro accettati, quali abbiano bisogno d'essere restaurati, e non saranno accettati senz'altro se si abbia la certezza che essi corrispondano allo scopo per cui sono eseguiti.

Pel momento non ho altre osservazioni da fare.

CAVALLINI. Domando la parola per una questione pregiudiziale.

MACCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavallini ha la parola per una questione pregiudiziale.

CAVALLINI. Prima di addentrarci nella discussione di merito di un contratto qualunque, voi tutti m'insegnate che dovere nostro è di riconoscere bene lo stato, la posizione dei due contraenti. Ora, applicando questo principio alla questione attuale, io veggio da una parte il Governo il quale stipula a nome della nazione, e dall'altra i signori Sanna-Sanna e Montecchi nella loro qualità di rappresentanti della società delle ferrovie sarde in virtù di poteri, come si dice nella convenzione, *conferiti loro dal Consiglio di amministrazione.*

Ora, io domando al Ministero, domando alla Commissione, se il Consiglio di amministrazione da solo ha la facoltà di cambiare gli statuti e di concludere col

Governo una convenzione quale è quella che abbiamo sotto gli occhi.

SALARIS. Domando la parola su questa questione pregiudiziale.

CAVALLINI. Io non vorrei quindi che noi dessimo la nostra approvazione ad un contratto il quale per avventura mancasse poi della sua base principale, della facoltà cioè di stipularlo!

Ho perciò bisogno di conoscere, prima di ogni cosa, se il Consiglio di amministrazione fu o non autorizzato previamente dalla società degli azionisti a concludere questa convenzione, che il Ministero ci ha presentata.

In caso negativo, io dovrei chiedere alla Camera che alla fine della legge sia aggiunto un articolo, il quale stabilisca che non altrimenti questo contratto possa avere il suo effetto, se non dopo che sia stato approvato dalla società generale degli azionisti!

Prego intanto il Ministero e la Commissione a darmi una spiegazione che mi risolva la obbiezione.

PRESIDENTE. L'onorevole Salaris ha la parola.

SALARIS. L'onorevole Cavallini solleva una questione pregiudiziale, ed egli mi permetterà di dirgli che non ha letto nè il progetto di legge, nè la convenzione che propone la Commissione.

La Commissione al progetto ministeriale, che tendeva ad approvare la convenzione stipulata il giorno 9 marzo di questo anno, sostituisce un articolo di legge per autorizzare il Governo a stipulare un'altra convenzione, di cui ne distende i patti e le condizioni nel documento che è riportato come allegato. Non si tratta già di una convenzione conchiusa, ma a conchiudersi; non si tratta di una legge che approvi una convenzione già fatta, ma si tratta di un articolo di legge per cui s'impartirebbe al ministro l'autorizzazione a fare accettare dalla società concessionaria delle ferrovie sarde la convenzione formulata dalla Commissione.

Ora, ciò posto, in che può consistere codesta questione pregiudiziale? Come l'onorevole Cavallini può sollevare questione sulla legittimità delle persone contraenti? Anzitutto direi all'onorevole Cavallini: ov'è il contratto? E l'onorevole Cavallini si troverebbe imbarazzato a rispondere. Non vi è contratto, non vi sono contraenti; vi ha un progetto di contratto che la Commissione presenta al Parlamento, e che la Camera approva, autorizzando il ministro dei lavori pubblici ad adottarlo.

L'onorevole Cavallini vorrà penetrarsi di queste ragioni e persuadersi, che non sussiste la questione pregiudiziale.

Ben l'avrei compresa, se la Commissione avesse portato avanti il progetto ministeriale; allora sarebbesi potuto discutere sulla mozione dell'onorevole Cavallini; ma quando manca il fondamento della questione

da lui sollevata, quando non si chiede che di autorizzare il ministro de' lavori pubblici a concludere una convenzione per la costruzione delle ferrovie sarde secondo la formola congegnata dalla Commissione, confesso che non so darmi abbastanza ragione della mozione dell'onorevole Cavallini, e non comprendo ove si voglia far consistere una questione pregiudiziale.

Io credo che, dietro queste spiegazioni, egli vorrà ritirare la questione pregiudiziale, e lasciare che possa speditamente procedere la discussione di questa legge; che per certo è desiderata dalle popolazioni sarde, che vivono da qualche giorno in agitazione per l'indugio di questo progetto.

CAVALLINI. Io rispondo all'onorevole Salaris che noi abbiamo una convenzione bella e buona avanti noi presentataci dal Ministero. Nei preliminari e nella convenzione vi sono, almeno in apparenza, tutti gli elementi per ritenere che nulla manchi alla regolarità di essa, tant'è che sono alla medesima sottoscritti i ministri e i signori Sanna-Sanna e Montecchi, cioè le due parti contraenti.

Lo so, ed è verissimo, che la Commissione non parla della convenzione sottoscritta dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze, che oggi pure ci avevano presentato nel modo da me denunciato, e che essa si limita ad autorizzare il Governo a stipulare una nuova convenzione sulle basi per la medesima proposte; ma non è meno vero che v'ha tutta la ragione che il Governo nella maniera stessa che, a mio avviso, ha conchiuso la primitiva convenzione coi rappresentanti non della società generale, ma solo del Consiglio d'amministrazione, così da peccatore, od ostinato, od innocente continui sullo stesso sistema, e stipuli con chi non è autorizzato che dal Consiglio d'amministrazione, e quindi conchiuda anche una seconda volta un contratto nullo.

Ed è appunto per porre in avvertenza e la Camera ed il Governo, che io ho creduto dovere mio di esporre codesti miei timori.

PRESIDENTE. Onorevole Cavallini, osservi che nel controprogetto della Commissione, allegato B, manca il preambolo dove vi erano i nomi dei contraenti, così che adesso non si può considerare come un contratto in cui le parti si sieno impegnate, ma come un semplice progetto sul quale il Governo dovrà trattare.

Credo quindi che l'onorevole Cavallini non insista più sulla sua questione pregiudiziale.

CAVALLINI. La ritiro.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Asproni, ma prima invito l'onorevole Macchi a venire alla tribuna per presentare una relazione.

MACCHI, relatore. Presento il rapporto della Commissione incaricata di esaminare la convenzione con cui il

Governo provvede ad assicurare la continuazione dei lavori delle ferrovie calabro-sicule. (*V. Stampato n° 208-A*).

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

MASSARI G. Vorrei pregare la Camera a decretare l'urgenza del progetto di legge sul quale si è presentata la relazione. (*Si ride a sinistra*)

CADOLINI. Vuol farsi un merito.

MASSARI G. Queste interruzioni non sono molto parlamentari. Non mi voglio fare nessun merito, onorevole Cadolini. Io sono stato sempre tenero dei lavori pubblici, e questa mia devozione non si è mai smentita, per conseguenza non si tratta di farmi meriti vecchi o nuovi. Domando scusa all'onorevole Cadolini, ma la sua osservazione giunge inopportuna, e mi è molto rincresciuta.

CADOLINI. Domando la parola.

MASSARI G. Io dunque domando che la proposta di legge, sulla quale l'onorevole Macchi ha testè presentata la relazione, sia posta all'ordine del giorno subito dopo la discussione del progetto di legge per l'esazione delle imposte, il quale credo venga immediatamente dopo il progetto di legge che stiamo discutendo.

PRESIDENTE. Va bene; ella desidera che sia posta all'ordine del giorno dopo che sarà finita la discussione sul progetto d'esazione delle imposte. Ora, credo sia solo il caso di farla stampare e distribuire, non potendosi la medesima mettere all'ordine del giorno prima che i deputati l'abbiano sott'occhio.

CADOLINI. Ho domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non mi pare che le parole testè dette dall'onorevole Massari possano motivare a di lei riguardo un fatto personale.

CADOLINI. È solo per dichiarare che la mia osservazione stava benissimo, in quanto che non c'è ragione di affrettarsi a far mettere all'ordine del giorno dei progetti di legge che, non essendo ancora stampati, non si possono discutere. Del resto che questa legge debba discutersi fra le prime tutti lo sapevamo e volevamo. Ecco la ragione per la quale io aveva fatta quell'osservazione all'onorevole Massari.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI UNA NUOVA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE SARDE.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. L'onorevole signor ministro si è pronunziato apertamente, e di questa schiettezza io lo ringrazio. Egli respinge la linea da Sassari ad Ozieri...

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Non la respingo; dico che credo molto più vantaggioso per gl'in-

teressi dell'isola e dello Stato che quella linea sia posta nel secondo periodo anzichè nel primo, giacchè se fosse messa nel primo, porrebbe la società in condizione di doversi procurare un capitale che probabilmente non riuscirebbe a raccogliere. Quindi potrebbe accadere che tutta la convenzione fallisse al suo scopo, mentre che se si pone nel secondo periodo, col profitto che daranno le prime linee, e col rialzarsi del credito potrà la società procurarsi i capitali occorrenti per costruire le altre linee che rimangono da compiersi senza recare all'erario dello Stato un danno, quale sarebbe quello di concedere la garanzia ad una linea che non avrebbe nessun capo, nè a Terranova, nè a Cagliari. Questa è la mia intenzione, non quella di respingere assolutamente la linea da Sassari ad Ozieri.

ASPRONI. Non possiamo nemmeno discutere, perchè ci manca qui un lavoro che avrebbe dovuto essere unito alla relazione, vale a dire il movimento commerciale che vi ha fra Ozieri, Sassari e Porto Torres.

Se l'onorevole ministro avesse osservato quale è stato il commercio del bestiame che si è fatto da tre anni a questa parte nell'isola, avrebbe veduto che in un anno solo si è esportato verso Francia tanto bestiame per un valore da cinque ad otto milioni di lire. Dunque vede quale importanza avrà una linea da Ozieri a Porto Torres, e quanto sia urgente l'eseguirlo.

L'onorevole ministro deve conoscere una petizione, che ha fra le mani la Commissione, e colla quale la città di Sassari ebbe tanto patriottismo (patriottismo di cui io ringrazio quella benemerita città a nome della Sardegna) da dichiarare che chiede innanzi tutto che la ferrovia vada da Cagliari al porto di Terranova; la qual cosa in sostanza ridonderebbe a beneficio di tutta l'isola. Ma il signor ministro si occupa soltanto dei milioni che potrebbe costare quella ferrovia, e non pensa ai milioni che potrebbe risparmiare ed ai guadagni che potrebbe produrre politicamente ed economicamente.

Disgraziatamente quest'isola sfortunata non è stata mai studiata nè dai ministri nè dai deputati. Adesso io spero che le verrà qualche frutto dall'ispezione che vi faranno i signori membri della Commissione d'inchiesta parlamentare.

Se il signor ministro avesse conosciuto il porto degli Aranci ed il porto di Terranova, non vi avrebbe mandato una caracca che era vecchia ed abbandonata nel porto di Savona; ma vi avrebbe mandati i migliori cavafanghi a vapore per potere riabilitare presto quel porto che gli avrebbe portato il risparmio di qualche milione nella corrispondenza postale. Ma si fanno i calcoli per spendere, e all'economia ed al bene delle popolazioni non ci si pensa mai.

Dopo l'interesse particolare, ora farò presente l'interesse politico.

Ha pensato mai il signor ministro alle condizioni morali in cui si trovano le provincie della Sardegna?

Non ha considerato egli che sono state spedite e che si trovano qui a Firenze due deputazioni provinciali che, in nome delle popolazioni commosse, domandano giustizia per scongiurare il pericolo che si ridestino le antiche gare tra un capo dell'isola e l'altro; gare così funeste al mio paese? Non considera il ministro che il settentrionale è il capo più esposto ad una propaganda straniera che pel senno di quelle popolazioni non ha potuto finora attecchire?

Queste considerazioni le sottopongo ai deputati italiani di qualunque colore si sieno. Per parte mia se si restringerà ancora il beneficio delle vie ferrate nella parte settentrionale, io negherò il voto alla legge perchè per l'isola sarebbe un dono funesto che la getterebbe nell'ira e nella discordia.

PRESIDENTE. Se la Commissione vuol dare il suo avviso...

PERUZZI, relatore. Veramente la Commissione ora si trova in troppo ristretto numero per poter deliberare: essa però ha deciso, per le ragioni che sono state svolte nella relazione, di aggiungere anche la linea da Sassari ad Ozieri, ed ha stabilito un termine abbastanza lungo nell'intendimento di facilitare alla società il modo di raccogliere il capitale di circa 5 milioni, necessari per questa strada, che non è che di 46 chilometri.

Bisogna d'altronde convenire che la società stessa avrà anche un interesse a fare la linea da Sassari ad Ozieri, perchè se la società non avesse messo nella prima parte neppure la linea da Sassari a Porto Torres, la quale non ha che 20 chilometri, in verità allora la condizione sarebbe gravissima; ma una volta che la società, fa una linea di cento e più chilometri dalla parte meridionale, e poi una linea di soli venti chilometri isolati da Sassari a Porto Torres, evidentemente gli mette più conto di prolungare questa strada da Porto Torres, non solamente sino a Sassari, ma sino ad Ozieri, perchè viene così ad internarsi nel cuore della regione settentrionale, dove sono luoghi che hanno prodotti da portare al mare, e sono sempre 66 chilometri, di fronte ai quali mette conto di tenere una piccola officina di riparazione della linea, e di un certo materiale mobile; spese che sarebbero gravose quando dovessero farsi per un piccolo tronco di soli venti chilometri di esercizio da Sassari a Porto Torres.

Oltre a questo, è innegabile che l'aggiungere la linea da Sassari ad Ozieri diminuisce quella ragione di diffidenza e quel timore che si è manifestato rispetto a questa convenzione, nella parte settentrionale dell'isola, per cui sono state inviate alla Presidenza numerosissime petizioni contro la convenzione stessa.

La Commissione non ha potuto poi non preoccuparsi di un punto che veramente gli è parso meritevole di una certa considerazione, cioè della poca garanzia che nella primitiva convenzione si aveva di un'attuazione della linea compresa nel secondo periodo. Quindi

la Commissione, sia per la soppressione dell'articolo 3, sia per la modificazione dell'articolo 1, sia per l'aggiunta di questa linea da Sassari ad Ozieri, prolungando molto il termine della sua attuazione, ha inteso di porgere maggior garanzia e di conservare a questa convenzione il carattere che, nell'intenzione del Ministero, ha sempre avuto, come d'altronde lo prova la dichiarazione che il signor ministro ci ha fatto, vale a dire di un esperimento per eccitare la società a fare qualche cosa; se l'esperimento riesce, è evidente che quando questa abbia raccolto dei capitali sufficienti per adempiere agli oneri che gli vengono imposti colla presente convenzione, essa potrà anche adempiere all'obbligo di fare la piccola linea di 46 chilometri da Sassari ad Ozieri.

Cosicchè si avrà data una maggior garanzia a quelle popolazioni, avremo resa più proficua la piccola linea da Sassari a Porto Torres, la quale altrimenti sarebbe di una perdita gravissima, e si avrà disarmata in gran parte l'opposizione che si fa a questa convenzione, ed avremo veramente mantenuto lo spirito col quale ci venne la medesima dal Governo presentata, e le intenzioni manifestate in riguardo dagli uffici della Camera, quali la Commissione si studiò di ridurre nella sua relazione.

Quindi la Commissione spera che questa non sarà una difficoltà e che potrà riuscire al signor ministro di fare accettare anche questa parte dell'articolo secondo dalla società, colla quale dovrà necessariamente stipulare la nuova convenzione, qualora la Camera onori della sua approvazione questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Prima di mettere ai voti l'articolo unico della Commissione debbo chiedere all'onorevole ministro se intende di fare in proposito delle riserve e di proporre degli emendamenti.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Ne ho proposto uno.

PRESIDENTE. Sarebbe quello di togliere dall'articolo 1 del progetto di capitolato della Commissione la linea da Sassari alla stazione di Ozieri.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Intenderà la Camera che non è certo pel desiderio di non avere una linea più lunga, e d'impedire che più ferrovie siano fatte in Sardegna che io ho insistito su questa modificazione. Certamente io, ministro dei lavori pubblici, sarei contentissimo di poter annunziare alla Camera che ho trovato il mezzo di far costruire tutte le linee delle strade ferrate sarde...

GARAU. Domando la parola.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Ma qui non si tratta di desiderii, qui è questione di vedere che cosa sia possibile di fare. L'onorevole Cadolini ha parlato dell'assoluta sfiducia ch'egli ha, che la società trovi i mezzi per adempiere a questa convenzione; ora, io dico: se l'onorevole Cadolini crede meno ancora di me alla possibilità che la società possa adempiere a quest'im-

pegno, non dobbiamo poi venire a renderlo maggiormente esteso e gravoso.

Non conviene a noi il dire ai capitalisti che dovranno provvedere alla società il danaro: sappiate, signori, che questi otto milioni che in oggi vi chiediamo, non sono i soli che ci occorrono per adempiere ai nostri impegni, ma quando avremo finito di spendere questi otto milioni dovremo chiederne altri per poter compiere l'impresa nostra. Vi sarebbe una gran differenza parlando così, o dicendo invece a questi capitalisti: noi non abbiamo bisogno che di otto milioni per adempiere ai bisogni nostri, abbiamo un bisogno un po' più lontano, ma a quello avremo tempo a pensare quando il credito pubblico si sarà rialzato, e i capitali rifluiranno con maggior copia nei lavori ferroviari. È questa la ragione per cui ho domandato alla Camera di voler modificare in questa parte la proposta della Commissione. Ma io non insisterò certo, qualora la Commissione creda che si possa realmente fare anche questa linea senza compromettere le altre.

Ripeto, non vorrei che quest'aggiunta potesse compromettere l'esito di tutta la convenzione. Questo, dico, è il mio timore, il mio dubbio; ma però se la Commissione d'accordo colla Camera ritiene che questo non sia, che sia meglio il tentare di avere anche quella linea, io non mi vi opporrò; proporrò piuttosto che ne sia ritardata di qualche poco ancora l'esecuzione, che invece del 1873 se ne portasse l'esecuzione al 1875. In questo modo trascorrerebbero alcuni anni tra l'esecuzione dei primi tronchi e quella del tronco di Ozieri, che potrebbe essere cominciato nel 1873 e finito nel 1875; poichè vi vorranno due anni per l'eseguimento delle relative opere.

ASPRONI. No, sarebbe un dono funesto.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Ma, se si vuole che facciamo una convenzione così per farla, e poco importa poi che si costruiscano le strade o non si costruiscano, allora possiamo subito adottare che si compiano tutte le ferrovie della Sardegna, colla certezza però che non se ne farà niente. Se vogliamo che la linea da Sassari ad Ozieri sia fatta nel 1873, bisogna cominciarla nel 1871; bisogna che il capitale che sarà raccolto per fare le prime strade non sia già di 8 milioni, ma di 16. Per me non avrei difficoltà di accettare questa proposta; ma mi sento obbligato dalla mia responsabilità a fare presente alla Camera il pericolo che si corre che non sia fatta nè l'una ne le altre. Ripeto che, prolungando il termine fino al 1875, si avrebbe il vantaggio che, tra l'epoca in cui termineranno i primi tronchi e quella in cui comincerà quello di Ozieri, vi sarebbero due anni di tempo! E questo sarebbe un ritardo sufficiente perchè la società potesse avere speranza di procurarsi in seguito, visti gli effetti dei primi tronchi posti in esercizio, i capitali necessari.

Io non insisto perchè sia mantenuta nel secondo pe-

riodo la linea di Ozieri; prego solo la Commissione di considerare se non convenga di ritardare la sua esecuzione sino al 1875.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Garau ha facoltà di parlare.

GARAU. Alle ragioni svolte dall'onorevole relatore con tanta lucidezza io aggiungerò altre due ragioni, una delle quali credo molto interessante perchè si mantenga questa linea di Ozieri. La prima ragione me l'ha somministrata l'onorevole Cadolini nel suo discorso. Egli ha detto: vedete, la società fa le vie facili, delle difficili non ne fa alcuna. In conseguenza lo Stato, che le promette 12,000 lire per chilometro, le promette troppo. Ora io dico: quando noi facessimo anche la linea da Sassari ad Ozieri, imporremmo una linea alquanto più difficile, ed in conseguenza in certo modo le partite sarebbero compensate tra lo Stato e la società. Il contratto riescirebbe più giusto e più utile nell'interesse della Sardegna ed in quello delle finanze. L'altra cosa che la Camera non deve lasciar di osservare è che queste linee della Sardegna non si fanno tutte a spese dello Stato, ma si fanno col prodotto dei beni ademprivili che la Sardegna ha consentito di cedere, per così dire, in via di transazione, senza condizioni, a questo scopo. Queste terre ademprivili sono beni metà della provincia di Cagliari e metà della provincia di Sassari; ora, quale sarebbe la conseguenza se si facessero le vie per la provincia di Cagliari, e per la provincia di Sassari non si facessero che venti chilometri insignificanti? La conseguenza sarebbe che la provincia di Sassari, che si è fatta a concorrere per fare queste ferrovie colla cessione delle sue terre ademprivili, adesso verrebbe ad avere niente.

Se tra i privati uno si facesse a prendere una somma per concorso ad un'opera; e poi ritenuta la somma, quest'opera non facesse, io non so con che nome quest'azione verrebbe qualificata.

Ora, perchè un tal fatto si avvera tra lo Stato e i comuni, tra lo Stato e una provincia, l'azione non è meno, secondo me, delicata, non è meno disonesta, dirò chiaramente l'espressione.

Dico poi che all'unica ragione che oppone il signor ministro, a quello che mi pare, in parte ha risposto egli stesso al principio del suo discorso.

Infatti, quando l'onorevole Cadolini faceva osservare la quasi impossibilità di condurre a termine questa strada, il signor ministro, con molto accorgimento e, secondo me, con molta sodezza di ragioni, si è fatto ad osservare all'onorevole Cadolini che la società nella posizione attuale non trovava credito sul mercato di Londra, perchè le terre ademprivili senza capitali non si potevano far valere; i tronchi iniziati sospesi e in parte distrutti per l'abbandono di tre anni, presentavano

ancor essi poca garanzia; la minaccia infine di decadenza che le pesava sul capo come la spada di Damocle, la rendeva anche più incerta del suo avvenire.

Ma, soggiungeva l'onorevole ministro, quando la società abbia finite le linee Cagliari-Oristano, Cagliari-Iglesias e Porto Torres-Sassari, le quali sono già condotte a metà, e facilmente si potranno terminare; quando la società abbia stipulata questa convenzione e per tal modo fermata la sua posizione al cospetto dello Stato, allora la società, presentandosi nel mercato di Londra con tre tronchi di strade ferrate del valore di 12 a 14 milioni, con una rendita cospicua assicurata, con una posizione netta e precisa, scevra di liti e scevra di pericolose speculazioni agrarie, nessuno può dubitare che possa trovare facilmente il capitale di che abbisogna: e se non lo troverà, dico io, per tutte le linee della Sardegna, cosa che sicuramente può presentare qualche maggiore difficoltà, lo troverà almeno per terminare la linea Sassari-Ozieri.

Dunque la ragione stessa che ha invocato il signor ministro contro l'onorevole Cadolini persuade che questi capitali si debbono trovare.

Ma stringo di più la questione; e ponendo il caso che la società non trovasse i denari domando: chi dovrebbe di ciò maggiormente preoccuparsi? Certo i deputati sardi che rischiano di vedere andar tutto in fumo.

Quando dunque noi deputati sardi ci mostriamo sicuri sull'esito di questa convenzione; quando noi abbiamo fiducia nella società, quando noi confidiamo che essa rechi a termine i suoi disegni, fiduciosi nell'onestà delle persone che la rappresentano, e molto più nella bontà della speculazione, che intraprendono, questa sicurezza di noi, che pure siamo i principali interessati, e che conosciamo più davvicino le cose, deve rendere sicuri i nostri colleghi e dissipare le eccessive apprensioni ministeriali; apprensioni del resto che niente combinano colla risposta che lo stesso ministro diede all'onorevole Cadolini.

Per queste ragioni spero vorrete dare fin d'ora alla provincia di Sassari quella soddisfazione che non solo è giusto, ma è necessario di darle, se non volete dare lo scandalo d'appropriarvi terreni ademprivili d'una provincia, d'appropriarvi la sua quota di concorso e poi darle niente.

Voci. Ai voti! ai voti!

Conchiudo che noi accettiamo la legge, come ha detto l'onorevole Asproni, perchè in questo momento non possiamo attendere di più.

Siamo grati al Governo e più ancora alla Commissione di quanto ha fatto; ma ripeto ancora una volta, che senza la linea di Sassari e di Ozieri si mette una scandalosa scissura nell'isola, si fa una cosa manifesta ingiusta.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole ministro non insisterebbe perchè sia tolta dall'articolo 1 la linea da Sassari ad Ozieri, ma solo che ne venga prolungato il termine per la costruzione, vale a dire che detto termine sia protratto dal 1872 al 1875.

Se non vi sono altre proposte, in ordine agli articoli del progetto di convenzione, prima di questa, metto ai voti l'emendamento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che consiste nella variazione testè accennata, cioè nello stabilire pel termine dei lavori della linea di Sassari ad Ozieri, invece dell'anno 1872, l'anno 1875.

Chi approva questa modificazione all'articolo secondo della convenzione voglia sorgere. (*Interruzione a sinistra*)

(*Segue la prima alzata.*)

GARAU. Propongo che sia fissato l'anno 1873.

PRESIDENTE. Ella non ha facoltà di parlare: si vota.

GARAU. È per un emendamento.

PRESIDENTE. Le ripeto che non può parlare!

Seggano, si farà la controprova.

(Dopo prova e controprova, l'emendamento è respinto.)

Rileggo l'articolo unico della Commissione, col quale si approva il progetto di capitolato modificato dalla medesima.

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a stipulare colla società concessionaria delle ferrovie sarde una convenzione alle condizioni contenute nell'allegato B, unito alla presente legge ed a modificazione della precedente convenzione del 14 luglio 1862, e relativo capitolato, approvati colla legge 4 gennaio 1863, n° 1105. »

(È approvato.)

Ora verrebbero due altri articoli proposti dal deputato Cadolini.

« Art. 2. Qualora la compagnia suddetta incorra nella decadenza preveduta dagli articoli 6, 10 e 11, il ministro dei lavori pubblici dovrà tosto eseguire gli atti necessari perchè la decadenza stessa sia pronunciata. »

Lo metto ai voti.

(È respinto.)

« Art. 3. I beni ademprivili, che per effetto della presente legge diverranno proprietà dello Stato, saranno alienati.

« Per l'alienazione sarà applicata la legge 15 agosto 1867, numero 3848, relativa all'asse ecclesiastico.

« Saranno determinate per decreto reale le speciali disposizioni che saranno necessarie intorno alla valutazione dei beni. »

CADOLINI. Chiedo la facoltà di svolgerlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. L'onorevole relatore ha osservato come,

per natura loro, questi beni non si saprebbe forse in qual modo valutarli, stando alla legge del 1867, la quale adottava certi principii riferibili a beni che si trovano in determinate condizioni, le quali non si verificano nei beni ademprivili. Ora, sembrandomi che in questo momento sia opportuno di stabilire la vendita di questi beni, e che, quanto al modo di vendita, sia preferibile la legge del 1867 a quella del 1863; così credo che si debba sino da questo momento deliberare l'applicazione di questa legge. Ma, trovando giusta l'obbiezione che mi venne fatta, io avrei supplito con un'aggiunta all'articolo 3 da me proposto, la quale consisterebbe in queste parole:

« Verranno determinate per decreto reale le speciali disposizioni che saranno necessarie intorno alla valutazione dei beni. »

Con quest'aggiunta si provvede, come dissi, al modo di valutare i beni; e così, per tutte le altre formalità che si richiedono per la vendita, non ci sarà che da applicare la legge del 1867.

PRESIDENTE. Chieggo se è appoggiato l'articolo proposto dal deputato Cadolini.

CADOLINI. Amerei sapere se il ministro l'accetta.

PRESIDENTE. Prima chiederemo se è appoggiato.

(Non è appoggiato.)

Dunque il progetto rimane con l'articolo unico testè votato.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Io non avrei avuta nessuna difficoltà di accettare la proposta dell'onorevole Cadolini, cioè il secondo articolo da lui presentato. Ma essendo stato detto che bisognava aspettare di sentire se era appoggiato, io non potevo prima manifestare la mia intenzione in proposito.

Comunque sia, io dichiaro che mi preoccupero di questa questione, e presenterò alla Camera una proposta il più sollecitamente possibile.

PERUZZI, relatore. Dichiaro che una delle ragioni per cui la Commissione non ha potuto accettare la proposta dell'onorevole Cadolini, era perchè non ha creduto fosse questo il momento opportuno.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordini del giorno per le tornate di lunedì:

Alle ore dieci antimeridiane.

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali.

Discussione dei progetti di legge:

2° Affrancamento dei vincoli feudali nelle provincie venete e mantovana;

3° Incompatibilità parlamentari.

Al tocco.

1° Votazione per scrutinio segreto sopra i progetti di legge:

Amministrazione dello Stato e contabilità generale;
Indennità agli ufficiali della regia marina che nella guerra passata hanno perduto oggetti di vestiario e stromenti di nautica;

Nuova convenzione stipulata colla società delle ferrovie sarde.

Discussione dei progetti di legge:

2° Seguito della discussione del progetto di legge sopra la esazione delle imposte dirette; -

3° Amministrazione centrale e provinciale, e istituzione degli uffizi finanziari provinciali;

4° Transazione stipulata colla società costruttrice della ferrovia ligure;

5° Ordinamento del servizio semaforico sui litorali;

6° Abolizione della privativa delle polveri da fuoco.