# TORNATA DEL 30 LUGLIO 1868

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO PISANELLI

SOMMARIO. *Congedi.* = *Seguito della discussione dello schema di legge sull'esazione delle imposte dirette — Approvazione degli articoli* 42 *e* 43 *nuovamente redatti dalla Giunta — Aggiunte dei deputati Garau e Cancellieri, oppugnate dal relatore Villa Pernice — L'una è respinta, l'altra ritirata — Tutti gli articoli sono approvati.* = *Discussione generale dello schema di legge per una nuova convenzione colla società* Vittorio Emanuele *per il proseguimento delle linee ferroviarie calabro-sicule — Considerazioni del deputato Araldi, e sua opposizione circa alcune linee — Istanze d'ordine del deputato Massari G., e risposte del deputato Depretis — Osservazioni dei deputati Cicarelli e Cadolini sulle linee proposte e sul voto motivato dalla Giunta pel compimento della rete — Osservazioni del presidente del Consiglio e dei deputati Cortese e Avitabile in appoggio della convenzione — Chiusura della discussione generale — Discorso del deputato Depretis all'articolo* 1 *contro la convenzione, e suo svolgimento di un controprogetto della minoranza della Commissione — Il deputato La Porta lo combatte, sostenendo la convenzione.*

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

**BERTEA**, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente.

## CONGEDI.

**PRESIDENTE.** Per urgenti affari il deputato Donati chiede un congedo di giorni cinque; il deputato Righi di sei; il deputato Arrigossi di quattordici.

Cotesti congedi sono accordati.)

## SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE SULLA RISCOSSIONE DELLE IMPOSTE DIRETTE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la riscossione delle imposte dirette.

Come la Camera sa, furono rinviati alla Commissione gli articoli 42, 43 e 52 con alcuni emendamenti. Prego il signor relatore di esporre le deliberazioni della Giunta in proposito.

**VILLA PERNICE**, *relatore.* Vari emendamenti erano stati presentati al banco della Presidenza nella tornata di ieri, dei quali tre relativi all'articolo 42.

Il primo dell'onorevole Merizzi, che voleva fosse aggiunto il nome, cognome e paternità del debitore.

Il secondo dell'onorevole Cancellieri, il quale desiderava fosse aggiunto l'obbligo della notifica ai creditori ipotecari, aventi ipoteche iscritte secondo il nuovo Codice civile.

Finalmente il terzo era dell'onorevole Melchiorre, il quale desiderava che dopo le parole « nella gazzetta ufficiale della provincia, » fossero aggiunte le parole: « ove legalmente domicilia il creditore ipotecario iscritto. »

La Commissione raunatasi e consultate anche persone competenti nella materia, sarebbe venuta, d'accordo anche coi ministri delle finanze e di grazia e giustizia, a riformare l'articolo 42 in codesto modo; ne do lettura:

« Art. 42. L'avviso d'asta per la vendita degli immobili si trascrive gratuitamente nell'ufficio della conservazione delle ipoteche, e quindi si pubblica nel comune, nel capoluogo del circondario e della provincia, e si inserisce nella gazzetta in cui si pubblicano gli avvisi ufficiali della provincia, venti giorni prima del giorno fissato per la vendita; contiene, oltre all'ora, al giorno ed al luogo nel quale vi sarà l'asta, il nome, il cognome e la paternità del debitore, la descrizione degli immobili da vendersi, le indicazioni catastali, la estensione, il valore censuario e la rendita.

« L'esattore dovrà mandare per mezzo postale con raccomandazione l'avviso d'asta al debitore, ai direttari ed usufruttuari dei beni da vendersi, in quanto risultino dai registri del censo, ed ai creditori aventi ipoteca su di essi.

« L'avviso sarà diretto al domicilio dei destinatari, e sarà diretto ai domiciliatari quanto a quei creditori ipotecari che abbiano eletto diverso domicilio in esecuzione del paragrafo 2 dell'articolo 1987 del Codice civile.

« Sopra domanda, anche soltanto verbale dell'esat-

tore, l'ufficiale incaricato della custodia dei registri censuari gli rilascierà in carta libera e senza spesa l'elenco, da esso firmato, dei possessori dei beni che gli saranno indicati dall'esattore, ed il conservatore delle ipoteche gli rilascierà, pure da esso firmato, in carta libera e senza spesa l'elenco dei creditori che dai registri risulteranno avere iscrizione ipotecaria sui detti beni e del rispettivo loro domicilio, notificato all'ufficio delle ipoteche.

« L'esattore non avrà altra responsabilità che quella derivante dal doversi uniformare, nella trasmissione degli avvisi d'asta, alle risultanze degli elenchi contemplati in questo articolo, i quali dovranno essere di data non anteriore a dieci giorni dal primo avviso di asta.

« L'esattore proverà al sindaco, prima dell'asta, di avere impostato gli avvisi d'asta, a norma di quest'articolo; l'inserzione dell'avviso nella gazzetta provinciale tiene luogo di notificazione anche ai creditori le cui iscrizioni fossero state prese dopo che il conservatore delle ipoteche rilasciò l'elenco dei creditori e del domicilio. »

**CANCELLIERI.** Io ringrazio la Commissione che nella nuova redazione si è occupata di provvedere a taluno degl'inconvenienti che ieri ebbi l'onore di rilevare. Però desidererei che fosse meglio assicurata l'epoca nella quale deve essere data comunicazione ai creditori iscritti dell'avviso d'asta. Si è detto soltanto che l'esattore ha l'obbligo di far constare al sindaco che si sia impostata la lettera d'avviso ai creditori; ma si può impostare anche oggi per una vendita che deve farsi domani. Naturalmente la Commissione deve avere avuto il concetto che l'avviso debba essere comunicato ai creditori in tempo utile, perchè possano, volendo, trovarsi presenti alla vendita; altrimenti non vedrei lo scopo di cotesta comunicazione, che si farebbe senza alcun termine determinato.

Proporrei in conseguenza che la comunicazione in discorso sia fatta in modo che resti il tempo di venti giorni liberi, perchè i creditori possano, volendo, intervenire ed essere presenti alla vendita. Oltre a questo, pregherei la Commissione di sopprimere la parola *anche* nell'ultimo comma del nuovo articolo, dove dice: che la pubblicazione nella gazzetta ufficiale tien luogo di notificazione *anche* agli altri creditori che non si trovavano precedentemente iscritti. Questa parola *anche* mi pare superflua, e forse conservandosi potrebbe nascere il dubbio che la semplice pubblicazione nella gazzetta ufficiale valga come notificazione non solo ai creditori iscritti che dovevano essere avvisati, ma eziandio a quelli che non avessero fatta precedente iscrizione.

In conchiusione, per completare il concetto del nuovo articolo, mi parrebbe necessario determinarsi l'epoca nella quale debba essere mandato l'avviso per mezzo di comunicazione, che si vuol fare anche per lettera ai creditori iscritti, affinchè giunga loro in tempo utile per essere presenti alla vendita.

Oltre a ciò reputo conveniente sopprimersi la parola *anche* nell'ultimo inciso.

**VILLA PERNICE,** *relatore.* Quanto alla prima osservazione la Commissione non avrebbe alcuna difficoltà che fosse indicato un termine il quale potrebbe essere lo stesso dei venti giorni fissato dall'articolo per la pubblicazione degli avvisi d'asta.

Quanto alla seconda osservazione, mi perdoni l'onorevole Cancellieri, parè un'osservazione sofistica piuttosto che essenziale, inquantochè la parola *anche* non sembra possa interpretarsi nel concetto che l'onorevole Cancellieri le ha voluto attribuire. La parola *anche* messa in quel luogo vale pel caso contemplato in quell'inciso, ma non fa regola per gli altri casi antecedenti. La Commissione quindi non crederebbe di sopprimere questa parola.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altra osservazione, io do nuovamente lettura dell'articolo 42 nella sua ultima forma, indi lo metto ai voti:

« L'avviso d'asta per la vendita degli immobili si trascrive gratuitamente nell'ufficio della conservazione delle ipoteche, e quindi si pubblica nel comune, nel capoluogo del circondario e della provincia, e si inserisce nella gazzetta in cui si pubblicano gli avvisi ufficiali della provincia, venti giorni prima del giorno fissato per la vendita; contiene oltre all'ora, al giorno ed al luogo nel quale si terrà l'asta, il nome, il cognome e la paternità del debitore, la descrizione degli immobili da vendersi, le indicazioni catastali, l'estensione e il valore censuario e la rendita.

« L'esattore dovrà mandare per mezzo postale con raccomandazione l'avviso d'asta al debitore, ai direttari ed usufruttuari dei beni da vendersi, in quanto risultino dai registri del censo ed ai creditori aventi ipoteca su di essi.

« L'avviso sarà diretto prima di venti giorni sopra indicati al domicilio dei destinatari, e sarà diretto ai domiciliatari quanto a quei creditori ipotecari che abbiano eletto diverso domicilio in esecuzione del paragrafo 2 dell'articolo 1987 del Codice civile, ecc. »

Il resto come fu letto dal relatore.

Chi approva quest'articolo, si alzi.

(È approvato.)

Parimente l'articolo 43 fu rinviato alla Commissione.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**VILLA PERNICE,** *relatore.* All'articolo 43 non venne mandato per iscritto che un emendamento solo, e questo è dell'onorevole Cancellieri, il quale avrebbe voluto fossero indicati come da dedursi dal capitale i pesi afficienti lo stabile da vendersi.

*Una voce a sinistra.* Poi l'ha modificato.

**VILLA PERNICE,** *relatore.* Questa era la prima proposta dell'onorevole Cancellieri.

L'onorevole Morpurgo indicò un errore nella cita-

zione del numero d'un articolo, e questo venne corretto.

Ora leggerò l'articolo quale venne redatto dalla Commissione.

« Art. 43. Il sindaco del comune nel quale si trovano gl'immobili posti in vendita o un suo delegato, presiede l'asta, coll'assistenza del segretario comunale.

« L'atto d'asta indica le offerte e il nome degli oblatori, ed è firmato dal sindaco, dal segretario comunale, dal compratore e dall'esattore. »

Fin qui non v'ha diversità tra la prima proposta e la nuova.

Vengono in seguito le modificazioni:

« La vendita non può deliberarsi ad un prezzo minore di quello stabilito secondo le norme dell'articolo 663 del Codice di procedura civile; le offerte debbono essere garantite da un deposito in danaro corrispondente al 5 % del prezzo come sopra determinato.

« Il prezzo si soddisfa o all'atto dell'asta, o al più tardi nei cinque giorni successivi.

« La vendita trasferisce nel deliberatario soltanto i diritti che appartenevano sui beni immobili al debitore espropriato, quando egli ne abbia sborsato l'intiero prezzo e salvi gli effetti dell'articolo 51. »

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede di parlare, metto ai voti quest'articolo come fu testè formulato dal relatore della Commissione.

(È approvato.)

**VILLA PERNICE**, *relatore*. In seguito a quest'articolo era stato presentato un altro emendamento dall'onorevole Garau, che venne pure trasmesso alla Commissione, e che è del seguente tenore:

« Chiunque pretende avere la proprietà sopra gli stabili sequestrati potrà opporsi alla vendita, e proporre la rivendicazione che gli spetta, citando l'esattore davanti al pretore, nella cui giurisdizione esistono detti stabili; il pretore ordinerà la sospensione della vendita; » ed il resto come all'articolo 57 del progetto della minoranza della Commissione.

Pareva che l'onorevole Garau avesse introdotto questo nuovo articolo perchè, nella parte che si riferisce all'esecuzione sui mobili, la Commissione aveva accettato un articolo quasi identico; ma le ragioni per cui la Commissione aveva accettato in quella sede un articolo di quella natura non possono essere applicate al caso concreto; trattandosi di mobili il privilegio per l'imposta, secondo il Codice civile, è posposto ad altri privilegi.

Ma, relativamente agl'immobili, il privilegio stabilito dal Codice non soffre nessuna eccezione, e non vi è alcun pericolo in qualunque caso che il debito per l'imposta debba essere sacrificato: d'altronde chi pretende avere diritto di proprietà sull'immobile, paghi l'imposta, e allora farà ventilare il suo diritto colle norme ordinarie del diritto comune.

Quindi la Commissione non accetta l'articolo proposto dall'onorevole Garau.

**CANCELLIERI.** Pregherei la Commissione a fare attenzione che i procedimenti sugli immobili per la ricossione delle imposte non hanno luogo solamente pella fondiaria del singolo stabile che si voglia espropriare, e sul quale ci sia privilegio. Si può procedere eziandio per la ricchezza mobile e per la fondiaria sopra altri immobili. Il testo della legge che ha formolato la Commissione, stabilisce che un esattore di un comune può procedere sopra gli immobili situati nel territorio di altro comune, e sui quali certamente non vi è privilegio.

In conseguenza, respingendosi l'emendamento che assicura il diritto di rivendicazione dei terzi, si viola evidentemente il diritto di proprietà.

Quando si procede sopra beni che non appartengono al debitore, non vi ha legge di popolo civile che neghi al proprietario il diritto di opporsi alla vendita. La ragione del privilegio vale per il tributo fondiario, e limitatamente sull'immobile soggetto al tributo che non è stato pagato; ma per tutti gli altri immobili non c'è privilegio per il credito e sia pure derivante da tributo fondiario. Ma pei crediti dell'imposta sulla ricchezza mobile, e pei quali si può procedere anche alla espropriazione degli immobili, dove trovate il privilegio?

Per queste ragioni prego la Camera a voler accettare in massima l'emendamento Garau con un'aggiunta la quale faccia salvo l'esercizio del privilegio nei termini della legge civile. Con tale emendamento e coll'aggiunta si dà il diritto al terzo di reclamare la proprietà dello stabile senza pregiudizio del privilegio che all'esattore compete per la riscossione del tributo fondiario nei casi determinati dal Codice civile.

**VILLA PERNICE**, *relatore*. L'onorevole Cancellieri pare voglia riprendere per conto suo l'emendamento proposto dall'onorevole Garau. Se così è, io procurerò di rispondere due parole a sostegno della reiezione, che la Commissione crede dover mantenere. Il caso a cui allude l'emendamento dell'onorevole Garau non è già di un vero proprietario, ma di uno che pretende di avere la proprietà; è un caso che raramente potrà avverarsi, in quanto che ordinariamente è il proprietario reale che paga l'imposta. D'altronde la variazione che è stata dalla Commissione introdotta all'articolo 43, risponde all'obbiezione dell'onorevole Cancellieri; un diritto di proprietà non sussistente, non potrebbe mai essere coll'asta trasferito per causa d'imposta, perchè l'articolo 43 dispone che nel deliberatario all'asta non si trasferiscono che i diritti che appartenevano sui beni immobili al debitore espropriato. Ora, se il debitore non è proprietario, non gli può essere trasmessa la proprietà.

La Commissione non accetta quest'articolo aggiunto per le ragioni che ho già dette; tanto più che le ga-

ranzie introdotte per tutelare i diritti dei terzi sono state così aumentate nel progetto della Commissione dopochè vennero presentati gli emendamenti, che davvero l'aggiungerne altre equivarrebbe pressochè a togliere ogni efficacia a questo processo, e tanto varrebbe sostituirvi il diritto comune.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cancellieri insiste?

**CANCELLIERI.** Sì, insisto.

**PRESIDENTE.** Leggo l'emendamento Garau, stato ripreso dall'onorevole Cancellieri:

« Chiunque pretenda avere la proprietà sopra gli stabili sequestrati potrà opporsi alla vendita e proporre la rivendicazione che gli spetta, citando l'esattore davanti al pretore, nella cui giurisdizione esistono detti stabili. »

« Il pretore ordinerà la sospensione della vendita. »

Il resto come nell'articolo 57 del progetto della minoranza della Commissione.

**CANCELLIERI.** Coll'aggiunta: « senza pregiudizio del privilegio nei casi in cui compete. »

**VILLA PERNICE,** *relatore.* Io faccio solo un'osservazione all'onorevole Cancellieri, ed è questa.

Egli, nell'ultima parte dell'articolo che propone, si riferisce all'articolo 57. Ora l'articolo 57 ieri è stato modificato nel senso che fosse abbandonato l'ultimo alinea, perchè la Commissione riteneva che la cauzione dovesse sempre essere prestata nel processo di rivendicazione dei mobili. L'articolo come venne proposto non si accosta poi al diritto comune, più di quello che non faccia la Commissione che lascia integra la questione perchè l'articolo nuovo traduce davanti al pretore colui che pretende di aver diritto di proprietà sui beni espropriati; ma in diritto comune non sarebbe competente il pretore sibbene il tribunale. Del resto la Commissione, agli argomenti esposti, ne aggiunge un altro ed è che codesto articolo verrebbe a sconvolgere il sistema adottato, introducendo nuovamente giudizi che la Commissione ha creduto nell'interesse del procedimento fossero esclusi.

**CANCELLIERI.** Dichiaro non aver voluto far proprio come sta il testo dell'onorevole Garau; solo avrei desiderato, ed anzi insisto che sia riservato e non pregiudicato il diritto dei terzi a separare la loro proprietà da quella del debitore, e che sia rimesso il procedimento di tale rivendicazione al diritto comune.

Questo è il mio concetto.

**PRESIDENTE.** Allora faccia una proposta corrispondente al suo concetto e la mandi al banco della Presidenza.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Garau.

**GARAU.** La Commissione ha creduto di osservare una differenza tra il caso dei mobili sequestrati e quello degl'immobili: la differenza sta in ciò, che nel caso degli immobili, siccome il tributo cadeva sui fondi stessi sequestrati, anche fosse stato un terzo il proprietario, questi sottentrava nell'obbligo di pagare il tributo; e perciò non vi era motivo di sospendere l'asta, mentre il terzo proprietario avrebbe sempre potuto, soddisfacendo il debito verso l'esattore, annullare del tutto l'effetto del sequestro e ritirare lo stabile.

Io però faccio osservare alla Commissione che, secondo gli articoli della legge già votati, l'appaltatore ha l'obbligo di escutere il moroso in modo di offenderlo il meno possibile, cioè di restringere il sequestro ad un piccolo appezzamento, ed anche a una sola frazione d'appezzamento, dove gli basti a coprire il tributo.

Supponiamo dunque un proprietario che paghi un censo molto largo, che possieda molti estesi fondi, e tra questi confuso un piccolo appezzamento di proprietà altrui, od a titolo di fitto o di usufrutto.

Se questo appezzamento basta, l'esattore, inerendo alla legge, e trovandolo in catasto per errore a lui intestato, lascierà in disparte i latifondi, e farà cadere il sequestro solo su quest'ultimo.

Ora, in questo caso, secondo la Commissione, se vuol impedire l'asta e ritirare il suo piccolo predio, il terzo proprietario del medesimo deve pagare tutta la fondiaria di quel ricco proprietario; invece di pagare 10 o 12 lire che cadrebbero sul suo fondo, deve egli rispondere di 600 o 700 lire, di tutta insomma la fondiaria per cui quel fondo fu sequestrato.

Ora, vi pare egli una giusta posizione quella che noi facciamo a questo terzo proprietario, obbligandolo, se vuole riavere il suo fondo, se vuole liberarlo dalla vendita, a sborsare all'esattore quanto vale il fondo medesimo?

Ma, direte voi, avrà il diritto di ripetere dal vero debitore ciò che ha pagato in più... Sì, ma voi obbligate questo terzo proprietario a fare una lite contro un debitore, il quale, se fu moroso verso l'appaltatore, certamente non sarà meno restìo a pagare il terzo proprietario il cui stabile fu nelle sue mani sequestrato.

A me pare evidente che noi mettiamo il terzo proprietario in una posizione assolutamente incompatibile, in una posizione affatto assurda, quale di colui che viene costretto dalla legge a comprare ciò che è suo!

Io non dico altro, ma prego la Camera di considerare questo fatto che pur troppo deve accadere, se l'appaltatore si tiene al suo dovere, e quindi sequestrare per il tributo di ricchi proprietari solo quegli appezzamenti di terra sufficienti a compensarlo. Prego la Camera di osservare che in questo caso, pur troppo possibile ad accadere, il terzo proprietario non sarebbe obbligato solo a pagare il suo tributo, che sarebbe poca cosa, ma a pagare il tributo del debitore principale; e se non ha denari in tasca quanti sono sufficienti, deve soffrire la espropriazione forzata di un suo fondo per un debito che non è e non è stato mai il suo.

Mi pare questa una cosa iniqua, tanto più nell'ipotesi nostra che non si tratta d'impedire affatto

la procedura escogitata dalla Commissione, non si tratta di annullare una vendita già effettuata, ma si tratta solo di sospendere l'asta quando il proprietario comparisce assai in tempo per far sospendere l'effetto del sequestro e far decidere del suo diritto prima che il fatto sia compiuto.

La Commissione dice che il pretore in questo caso sarebbe incompetente; ebbene, comparirà davanti al tribunale, citerà l'appaltatore e farà sospendere gli incanti. Potrei sostenere la competenza del pretore in caso di tenue valore; ma ciò poco importa; questa sarebbe una questione secondaria. La Commissione ha conceduto al terzo proprietario dei mobili di potere sospendere l'esecuzione quando il danno era immensamente minore. Io non so capire come voglia ora negarlo al terzo proprietario di stabili, al quale certamente questa operazione risulterebbe immensamente più dolorosa e dannosa.

**PRESIDENTE.** Annunzio alla Camera che giunse al Seggio un'aggiunta del deputato Cancellieri, la quale è alquanto diversa. È in questi termini:

« Senza pregiudizio del privilegio per l'imposta fondiaria nei casi determinati dal Codice civile e riservata ai terzi, i quali pretendono rivendicare la proprietà dell'immobile espropriato, opporsi alla vendita, per il relativo procedimento si osservano le regole del diritto comune. »

**GARAU.** Domando la parola per una semplice spiegazione che toglierà ogni difficoltà.

Pregherei l'onorevole presidente di sostituire alla parola *il pretore, il tribunale competente.* Il resto come nell'articolo 57 della minoranza della Commissione.

**PRESIDENTE.** Se volesse rettificare la sua proposta, ci vorrebbero ancora altre modificazioni, perchè non si capisce bene.

**GARAU.** Se crede, scriverò tutto intero l'emendamento. In questo caso pregherei il signor presidente di sospendere un momento la votazione.

**PRESIDENTE.** La lettura che ne ho data, basterà per consultare la Camera se l'appoggia.

(È appoggiato.)

(*Segue una breve pausa.*)

**PRESIDENTE.** Do lettura della nuova proposta del deputato Garau:

« Chiunque pretenda avere la proprietà sopra gli stabili sequestrati, potrà opporsi alla vendita e richiedere la reintegrazione in possesso, citando l'appaltatore avanti il giudice competente.

« Il giudice ordinerà la sospensione della vendita mediante cauzione, e pronunzierà sul merito egli stesso immediatamente. »

Se non isbaglio, questa proposta non è accettata dalla Commissione.

**VILLA PERNICE,** *relatore.* Colui che vuole esercitare il diritto di rivendicazione, lo può esercitare anche col metodo della Commissione, in quanto che non ha che a pagare l'imposta, e a far quindi valere col diritto comune le sue pretese. Pertanto colui che vuole far valere il diritto di rivendicazione, si trova certamente col progetto della Commissione in una condizione migliore di quella in cui lo mette l'onorevole Garau colla sua proposta.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Garau, di cui ho dato testè lettura.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Leggo nuovamente la proposta dell'onorevole Cancellieri.

**CANCELLIERI.** Dopo questa votazione, la ritiro.

**PRESIDENTE.** Alla Commissione fu anche rinviato l'articolo 52. Prego il relatore ad esporre l'avviso della medesima.

**VILLA PERNICE,** *relatore.* All'articolo 52 non era stato presentato alcun emendamento; però la Commissione vi ha introdotto una piccola variazione onde coordinarlo colle mutazioni state introdotte col precedente articolo.

Lo trasmetto al presidente.

**PRESIDENTE.** « Art. 52. Chiunque voglia essere avvertito dall'esattore degli atti esecutivi che dal medesimo siano promossi per proprio conto, o per incarico di altri esattori, contro un contribuente, paga all'esattore lire 5, indicando il nome del contribuente e il proprio domicilio; e l'esattore durante il suo contratto deve, con lettera raccomandata spedita per mezzo postale, porgergli avviso degli atti che va ad intraprendere sotto pena della multa di lire 200 e della rifusione dei danni. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

Rimanevano ancora gli articoli 74 e 76.

La facoltà di parlare spetterebbe al deputato Salvoni, ma sarebbe opportuno di udire prima la Commissione.

**SALVONI.** Parli pure il relatore.

**VILLA PERNICE,** *relatore.* L'articolo 74 rimane come nella prima redazione.

All'articolo 77 si aggiungerebbero, dopo la parola *definizione*, queste altre: *in via amministrativa di tutte le controversie.* Il resto come all'articolo primitivo.

Finalmente la Commissione proporrebbe l'aggiunta di quest'articolo:

« Tutti gli atti di esecuzione mobiliare ed immobiliare che compiono gli esattori si fanno in carta libera. »

Sarebbe un articolo nuovo che prenderebbe il numero 80.

**PRESIDENTE.** Do lettura dell'articolo 74:

« La procedura stabilita dalla presente legge per la esecuzione contro i contribuenti, gli esattori e i ricevitori debitori morosi d'imposte e sovrimposte ha luogo anche allorquando i debitori cadono in istato di fallimento dichiarato. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 77. La definizione in via amministrativa di tutte le controversie che possono insorgere nelle relazioni tra esattori, ricevitori, comuni, provincie e pubblica amministrazione, alle quali non sia altrimenti provveduto colla presente legge, è devoluta in prima istanza al prefetto ed in seconda istanza al ministro delle finanze. »

Lo metto a partito.

(È approvato.)

Rimane l'articolo nuovo aggiunto dalla Commissione, che avrebbe il numero 80. Ne do lettura:

« Tutti gli atti d'esecuzione mobiliare ed immobiliare che compiono gli esattori si fanno in carta libera. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

**VILLA PERNICE**, *relatore*. La Commissione prega la Camera di volerle accordare la solita autorizzazione di coordinare i numeri degli articoli.

**PRESIDENTE**. Ne ha il diritto, questo è portato dal regolamento.

**VILLA PERNICE**, *relatore*. Domando anche di poter riferire sopra alcune petizioni che pervennero alla Commissione, e sulle quali non fu finora riferito.

*Voci*. È inutile.

**ASPRONI**. Bisognava riferirne prima.

**VILLA PERNICE**, *relatore*. Dichiaro solo che la Commissione fino dalla prima seduta ha esaminato tutte le petizioni pervenutele, e che ne ha tenuto conto nella formazione della legge.

Se la Camera le vuol sentire, io le esporrò, riassumendole.

*Voci*. È inutile.

**PRESIDENTE**. La votazione per iscrutinio segreto su questo progetto di legge avrà luogo domani.

## DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER UNA NUOVA CONVENZIONE PER LA COSTRUZIONE DELLE FERROVIE CALABRO-SICULE.

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge relativo alla nuova convenzione colla società *Vittorio Emanuele* per il proseguimento delle linee ferroviarie calabro-sicule. (V. *Stampato n°* 208)

Innanzi tutto, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dichiarare se acconsente che si apra la discussione sul progetto della Commissione.

**CANTELLI**, *ministro pei lavori pubblici*. Acconsento.

**PRESIDENTE**. È aperta la discussione generale.

Il deputato Araldi ha facoltà di parlare.

**ARALDI**. Signori, sebbene mi sia inscritto per parlar contro questo progetto di legge, non intendo però oppugnare il concetto principale che informa la convenzione proposta dal Ministero, ed in gran parte accettata dalla Commissione. Io non mi propongo altro se non che di sottoporre alla Camera alcune considerazioni sulla convenienza di talune fra le linee ferroviarie la cui ultimazione viene con questa convenzione affidata all'impresa Charles.

Io comincio dal dichiarare che considero come una grande fortuna che la società delle calabro-sicule non abbia potuto prosperare; essa si era obbligata a costrurre 1272 chilometri di ferrovia; una gran parte di queste ferrovie erano, a miei occhi, più dannose che utili, in quanto che, senza favorire per nulla la prosperità interna ed il commercio del paese, avrebbero finito per venire a gravare l'erario di una rilevantissima somma di garanzie da pagarsi, allorachè queste ferrovie fossero state ultimate.

Io considero perciò come una grande fortuna che il contratto colla società delle ferrovie calabro-sicule venga risolto col mezzo di questa convenzione, risolta in parte almeno, se non ho male inteso la convenzione stessa, in quanto che lo sviluppo totale delle linee ferroviarie da costruirsi si residua a 640 chilometri, ed il peso di cui sarebbe gravato l'erario dello Stato viene ridotto per conseguenza alla metà circa di quello che avrebbe potuto risultare nel primitivo progetto, quando avessero potuto essere attuate le linee nella loro totalità.

Io ho interpretato questa convenzione in questo senso, che, per ora almeno, lo Stato non si obbliga a fare ultimare che 640 chilometri, parte nella Sicilia, parte nella Basilicata e nella Calabria, mentre per gli altri 632 chilometri per ora rimane in facoltà del Governo di affidarne ad altra società l'esecuzione quando gl'interessi dello Stato lo dimostrino conveniente. Ma anche su questi 640 chilometri, a cui si riduce il contratto attuale, trovo che ve n'è una parte la quale assai male corrisponde allo scopo generale che si vuole da tutti raggiungere, la prosperità delle nostre provincie, l'aumento del loro commercio. Questa porzione è, a mio avviso, tutto il tratto di ferrovia che si estende da Taranto a Bianconovo per una distanza di 235 chilometri.

Questa linea di ferrovia, percorrendo in gran parte la spiaggia lungo il golfo di Taranto e lungo il mar Ionio, tocca pochi paesi di qualche importanza, non può recare alcuno aumento, alcuna agevolezza al commercio, e non può questa linea di ferrovia per se stessa arrecare allo Stato un provento qualunque. Se questa linea fosse una linea di passaggio internazionale, almeno si potrebbe sperare...

*Voci*. C'è una legge.

**ARALDI**... che qualche viaggiatore potesse passare per quella...

**MASSARI G.** Chiedo di parlare.

**ARALDI**... ma qual è il commercio che può sussistere

fra i paesi situati lungo il golfo di Taranto ed i paesi di quella riviera?

*Una voce.* Vi è una legge.

**ARALDI.** Quale scambio di prodotti può esservi fra questi paesi che hanno poco più, poco meno, gli stessi prodotti? A che servirà una ferrovia per facilitare le comunicazioni? (*Bisbiglio*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio, lascino che l'oratore manifesti interamente la sua opinione.

**ARALDI.** Ma non è ciò solo che io voglio considerare; io credo che, perchè una ferrovia prosperi, perchè possa recare un vero giovamento al paese, è necessario che esistano le comunicazioni trasversali tra l'interno delle terre, fra i paesi produttivi e le ferrovie stesse.

Ora, se alle stazioni di queste ferrovie per la maggior parte si deve accedere a schiena di mulo, chi va a portare mercanzie, almeno dall'interno delle terre fino alle sponde del mare, fino ai porti mercantili? Io credo che non si può attendere da questa ferrovia alcun sussidio reale al commercio interno.

Che poi non vi sia commercio di qualche entità e di qualche valore per i vari paesi pei quali passa questa ferrovia (giacchè la maggior parte di questi trovansi in riva al mare) ve lo prova, o signori, la mancanza assoluta del cabottaggio anche piccolo. Da quel lato troverete barche peschereccie, ma cabottaggio reale non lo trovate.

Se ora non si trova il bisogno di scambiare i prodotti da un paese all'altro almeno col cabottaggio, questo non si troverà quando sarà costrutta la ferrovia; di guisa che questa non potrà produrre alcun vantaggio reale a quelle provincie, nè ai loro abitanti, nè aumentare il loro commercio, giacchè, dove il commercio non esiste, una ferrovia non può crearlo, e per conseguenza quando questa ferrovia sia costrutta, il suo prodotto sarà così minimo che non potrà coprire la più piccola parte delle spese d'esercizio.

Ora, questi 235 chilometri di ferrovia, calcolandone la spesa di esercizio a 12 mila lire per chilometro, porterebbero quasi 3 milioni di aggravio all'erario. Quando poi fosse ceduta la ferrovia alla compagnia che deve sostituire l'impresa Charles, alle stesse condizioni con cui era stata ceduta alla società *Vittorio Emanuele*, in allora il carico dell'erario non sarebbe più di 12 mila lire per chilometro, ma 14 mila, come porta la convenzione; e perciò l'aggravio dello Stato sarebbe ancora accresciuto di altre 470 mila lire.

Io comprendo interamente la ragione che deve avere indotto il Ministero a proporre il compimento di questa linea. La ragione si è che su questa linea sono stati già spesi più di 18 milioni, e che non si crede conveniente di lasciare infruttifera affatto quest'enorme spesa. Ma, se invece di renderla fruttifera, o signori, noi la rendiamo sempre più gravosa all'erario, io credo che non si raggiunga lo scopo che pur si vorrebbe raggiungere; e che col compire i lavori di questa ferrovia si renda la ferrovia stessa gravosa all'erario, mi pare di averlo già sufficientemente dimostrato. Ora, ai miei occhi (mi duole il dirlo), i 18 milioni che si sono spesi su questa linea sono stati interamente gettati. Questa, per me, è una verità incontestabile; il tracciamento di quella linea, considerato isolatamente, non è per me logico in modo da poter raggiungere lo scopo che si deve richiedere ad ogni linea di ferrovia. L'aver consumati 18 milioni, naturalmente non è una ragione sufficiente perchè se ne debbano consumare altrettanti a compire questa linea, ottenendo per solo risultato un aggravio costante e gravissimo per l'erario.

Io non credo di dover aggiungere altro a queste mie riflessioni, che sottopongo al giusto apprezzamento della Camera; e mi riservo soltanto di proporre agli articoli relativi della convenzione alcuni emendamenti il cui scopo sia di limitare la costruzione della linea, dalla parte delle Calabrie, soltanto al tronco da Lazzaro a Bianconovo, per 60 chilometri, affine di compiere almeno un tratto di ferrovia da Reggio a Bianconovo. Una parte del qual tronco è già in esercizio, e per l'altra parte non rimane a spendere che meno del quarto circa di tutta la spesa che si è già fatta per ultimarlo. Qui perciò credo che vi possa essere convenienza a compirlo.

Riguardo alla rete della Sicilia ed altre che sono contemplate in quel progetto io non ho alcuna obbiezione a fare. Come trovo illogico il tracciamento della linea isolata da Taranto a Reggio, così trovo estremamente logico il tracciamento ed il progetto delle linee di ferrovia per la Sicilia, attesochè non si limitano soltanto a percorrere le coste, ma tendono verso l'interno del paese, attraversano le parti più produttive, dove sono le miniere principali, il punto principale di produzione. Anzi, se fosse il caso di compensare in parte il diffalco che ho l'onore di proporre dall'altra parte delle Calabrie, io non avrei certo nessuna difficoltà ad appoggiare anche qualche ulteriore lavoro che si volesse addossare all'impresa Charles con questa convenzione.

**PRESIDENTE.** Il deputato Massari Giuseppe ha facoltà di parlare per una mozione d'ordine.

**MASSARI GIUSEPPE.** Signor presidente, siccome parecchi oratori sono iscritti ed altri hanno domandato la parola mentre parlava l'onorevole Araldi, io ho timore che questa discussione pigli delle proporzioni le quali non sono conciliabili colle nostre attuali condizioni termometriche, e nuocerebbero assai all'adozione di questa legge, la quale mi pare che sia di estrema ed urgente necessità.

Io voglio fare una semplice osservazione, vale a dire che l'onorevole Araldi ha dato a questa discussione delle proporzioni che essa realmente non può e non deve avere.

L'onorevole Araldi ha rifatto (non dico punto che egli abbia copiato, sono persuaso anzi che non ha letti i rendiconti di quel dibattimento), ha rifatto con tutta l'autorità delle sue cognizioni tecniche la discussione che ebbe luogo, non in questo recinto, ma nel recinto del palazzo Carignano a Torino nel 1861, in occasione della prima discussione sulla convenzione delle ferrovie calabro-sicule.

Io ricorderò (e quelli dei miei onorevoli colleghi che facevano parte di quella Legislatura potranno confermare quanto io dico) che in quella circostanza vi fu una brillante scherma fra l'onorevole Plutino Agostino e l'onorevole Petruccelli della Gattina, che ora non siede più in questo recinto, il quale sosteneva per l'appunto la tesi che sostiene ora l'onorevole Araldi, e parlò dell'impossibilità, dell'inutilità, della inopportunità di far passare una linea di ferrovia lungo tutto il littorale Ionio.

A me pare che oggi, nelle condizioni nelle quali ci troviamo, volendo, come credo che l'immensa maggioranza della Camera voglia, l'attuazione di questo beneficio tanto desiderato da quelle provincie, volendolo seriamente ed efficacemente, mi pare che il dare alla discussione delle proporzioni che non può nè deve avere, sarebbe un gravissimo danno. Quindi è che io sarei a pregare, a supplicare la Camera a non volere che la discussione pigli di queste proporzioni, ed occuparci esclusivamente della convenzione che attualmente è sottoposta alle nostre deliberazioni.

Mi duole di non potere entrare nella questione di merito, perchè io avrei delle ragioni, e mi permetta la Camera di dirlo senza troppa modestia, delle ragioni vittoriose da opporre a quelle che l'onorevole mio amico Araldi ha allegate.

**PRESIDENTE.** Io non dubito che tutti gli oratori si terranno nei termini che desidera l'onorevole Massari, e che è anche nei voti della Camera si mantengano. Del resto, le cose che si sono dette da un oratore contro una legge già votata sono state brevi.

**DEPRETIS.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Depretis vuol parlare sulla mozione d'ordine, o vuole allargare la discussione?

**DEPRETIS.** No, non intendo allargare la discussione, voglio solo fare un'osservazione sulla mozione dell'onorevole Massari.

Io farò osservare all'onorevole Massari che l'ora del tempo e la stagione agiscono già abbastanza, e sono pochi gli oratori i quali abbiano lena sufficiente per parlare in una Camera semi-deserta e col termometro a 28 o 30 gradi. Nessuno ha certamente voglia di parlare a lungo. Però non potrei accettare nessuna limitazione alla discussione.

L'argomento è gravissimo, e non bisogna correre il pericolo di votare senza un esame ponderato.

Più di una volta leggi simili a questa si sono votate con soverchia fretta: quella stessa a cui si vuole rimediare colla legge che stiamo discutendo, cioè la concessione delle ferrovie calabro-sicule fatta nel 1863.

Anche allora ricordo che l'onorevole Massari affrettava la discussione di quel progetto di legge e la pronosticava una legge benefica per le provincie meridionali.

Il suo pronostico, mi spiace di rammentarlo, andò interamente fallito: la legge fu malefica, e i deputati di quelle provincie lo possono attestare.

**MASSARI GIUSEPPE.** Me ne duole pei ministri dei lavori pubblici.

**DEPRETIS.** Il ministro dei lavori pubblici era l'onorevole Menabrea, ed io non l'accuso, perchè non credo che sia imputabile a lui se la convenzione è riuscita male: ma bensì bisogna accagionarne la fretta con cui quella convenzione è stata approvata, il modo con cui fu eseguita e il sistema che fu adottato.

Io ritengo dunque che gli oratori limiteranno i loro discorsi per la forza maggiore della stagione, ma il venire ad imporne o a raccomandare in una legge di tanta importanza, e quando trattasi di aumentare d'una somma rilevantissima il debito pubblico dello Stato, una limitazione sarebbe, a mio avviso, improvvida e pericolosa.

**PRESIDENTE.** Ella ha ripetuto quanto aveva già avuto l'onore io di avvertire, cioè che è da credersi che ciascun deputato imporrà a se stesso quel limite che è prescritto dall'urgenza di terminare i lavori dei quali debbe ancora occuparsi la Camera.

La parola spetta all'onorevole Cicarelli.

**CICARELLI.** Signori, dirò poche parole per appoggiare il progetto di legge in esame, il quale torna di grandissimo interesse sotto il rapporto politico ed economico, chè provvede di strade le più fertili regioni d'Italia che ne difettano assolutamente. Se vi ha caso in cui è improprio di mettere innanzi la solita voce *economia*, è il presente. Cotesta voce spesso risuona in queste pareti, ma dovrebbe non profferirsi quando si tratti di spendere per creare i mezzi della pubblica ricchezza, senza di che non si riscuoteranno le imposte.

L'onorevole Araldi ha parlato in maniera da far credere che oggi si trattasse di nuova concessione, non riflettendo che sia altrimenti. Avvertiva a proposito l'onorevole Massari Giuseppe, essersi con la convenzione in esame provveduto alla esecuzione della legge del 1863, di cui il nuovo contratto si occupa. E se la è abortita, come notava l'onorevole Depretis, lo fu per altre cagioni, non mai perchè la legge non fosse stata buona, o perchè la convenzione inopportunamente votata dal Parlamento italiano. L'onorevole Araldi disse così: io approvo in genere la convenzione; vorrei però che il tratto di strada da Taranto a Bianconovo, di 235 chilometri, venisse abbandonato, perchè non produce nessun utile. Nondimeno è agevole rispondere: questo tratto si trovava nel piano stra-

dale stabilito nel 1863, faceva parte di quel progetto. Or non sarebbe certamente buona ragione, con studi già fatti, con studi che furono allora approvati, venire dicendo: dai 1272 chilometri togliamone 235, e rifacciamo di nuovo il piano come se nulla si fosse fatto per lo innanzi.

Di fermo non è questo il nostro còmpito, non è questo lo scopo del nuovo contratto, che vuole mantenere intatto il piano stradale del 1863. Ora, se in quella convenzione vi era precisamente la linea da Taranto a Bianconovo non è opportuno nè addicevole abbandonarla sotto pretesto di non produrre quella grande utilità che si presupponeva.

Signori, in materia così grave venire oggi allegando che quella linea non tornasse profittevole, è, per lo meno, poco riflettuto, avvegnachè la discussione che ebbe luogo nel 1863 chiarisce come fosse necessaria sotto il punto di vista politico ed economico.

Nè bisogna dimenticare che la linea medesima, posta in relazione con tutta la rete ferroviaria approvata, produrrà indispensabilmente tutto il vantaggio che si sperava. E quand'anche nol producesse in significanti proporzioni, sarà sempre nell'insieme utilissima, e dirò pure indispensabile.

Onde io credo che, sotto tale rapporto, l'avviso dell'onorevole Araldi non debba essere preso in alcuna considerazione, poichè si dovrebbe modificare ora la legge del 1863, mentre non è il tempo, nè l'occasione.

Signori, passo a disaminare brevemente il concetto generale della convenzione.

Ho veduto pochi progetti di legge, poche convenzioni accettate quasi unanimemente dagli uffici, applaudite con entusiasmo: tale è la legge e la convenzione di cui facciamo disamina. Nè poteva essere diversamente, trattandosi di provvedere al benessere di regioni fertilissime ma infelici per difetto di strade.

Questa convenzione discussa negli uffici diè luogo a due osservazioni generali: la prima riguardava il dettato dell'articolo 14; la seconda rifletteva una maggiore guarentigia da parte dei nuovi contraenti. Coll'articolo 14 il Governo era posto nell'inazione sino a che una nuova società non si fosse costituita in luogo della compagnia *Vittorio Emanuele*. Con l'articolo proposto dalla Commissione a questo inconveniente è stato provveduto, di guisa che la predetta compagnia *Vittorio Emanuele* è sciolta fin d'ora, ed il Governo ha facoltà e diritto di concedere il rimanente del piano stradale di altri 632 chilometri a nuovi intraprenditori.

Per conseguenza, così stabilendo, si è provveduto ad un doppio bisogno, urgente e precipuo l'uno, mediato l'altro.

Urgente è quello di compiere a tutto il 1870 640 chilometri di strade ferrate. I rimanenti 632 chilometri, compimento del piano strade di 1272 chilometri, giusta la convenzione modificata, saranno eseguiti da altre compagnie o concessionari nel modo migliore che giudicherà il Governo. Nello stato presente di cose non era agevole ottenere di più.

L'altro bisogno che sentivano gli uffizi era una maggiore garantia, e la Commissione vi ha provveduto opportunamente con un articolo apposito.

Adunque, se le giuste esigenze degli uffizi sono state raggiunte per opera della vostra Commissione; se la società Charles e compagni abbia accettate tali modificazioni, io non so che altro si possa desiderare per ottenere questo grande scopo, dotare cioè le provincie calabro-sicule di una rete di ferrovie di 1272 chilometri. E ripeterò, o signori, quello che testè mi diceva un egregio deputato: si facciano per ora 640 chilometri di ferrovie, perchè ai rimanenti 632 non sarà malagevole provvedere a migliori condizioni, laddove il credito italiano rialzasse.

Invoco in fine l'esempio da voi dato ieri l'altro per la convenzione intorno alle strade ferrate sarde. Benchè fosse più onerosa della presente, voi le deste il vostro suffragio, e me ne congratulo; e però non temo che oggi per la Sicilia e per le Calabrie vogliate andare in diversa sentenza. Chi alzasse la voce per contraddire a questo immenso bisogno delle provincie calabro-sicule darebbe segno non già di poca benevolenza, ma d'ingiustizia.

Onde io per essere breve mi limito solo alle discorse osservazioni, e prego la Camera a votare il nuovo contratto in omaggio della concordia che deve regnare tra tutte le regioni d'Italia.

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'onorevole Cadolini.

**CADOLINI.** Domando all'onorevole presidente se si dovrà fare una discussione speciale sull'ordine del giorno proposto dalla Commissione. In tale caso mi riserverei di parlare sul medesimo.

**PRESIDENTE.** Adesso si procede alla discussione generale sopra la legge; non c'è stata veruna proposta intorno all'ordine del giorno. Se intende ora parlare su questo, ha la parola.

Ne do prima lettura:

« La Camera invita il Governo a provvedere nel tempo più breve alla costruzione di tutte le altre linee che costituiscono la rete calabro-sicula, e specialmente quelle dal Crati a Cosenza e dal Basento a Potenza, giusta la legge 25 luglio 1863 e correlativi decreti. »

**CADOLINI.** Dunque parlerò adesso.

Innanzi tutto debbo dire che, mentre avrei creduto opportuno di combattere la proposta di convenzione quale era stata presentata dal ministro, come quella che aveva l'addentellato ad avvolgere ancora il Governo in impegni con società ignote e non offerenti sufficienti garanzie; mentre, dico, avrei creduto di dover combattere la proposta ministeriale, credo ora invece che sia da accogliersi la proposta della Com-

missione. Ma certamente, se sono pronto a riconoscere che il nuovo provvedimento quale la Commissione ce lo propone, offre dei vantaggi allo Stato, inquantochè lo svincola da compagnie, che sono state una sciagura pel credito nazionale, sarei ben lungi dal seguire la via degli encomii, delle lodi e delle esaltazioni a cui si è abbandonato l'onorevole preopinante, che veramente ha ecceduto nel decantare la proposta convenzione, la quale altro non è che un'altra sventura che ci viene imposta dalle condizioni...

**CORTESE.** Domando la parola.

**LA PORTA.** Domando la parola.

**CADOLINI...** in cui le sventurate leggi precedenti ci hanno condotto.

Perciò io dico: siccome in questo momento non abbiamo altro mezzo per provvedere alla continuazione dei lavori, continuazione che sta nei desiderii di tutti; così torna opportuno che si accetti la convenzione presentata dalla Commissione. Solo peraltro io debbo osservare che non è esatto il dire che questa legge tende a confermare quella del 1863 e a fare per intiero eseguire tanto la convenzione di quell'epoca, quanto i patti e le condizioni stabilite nella legge appunto del 1863.

La legge presente distrugge quella precedente convenzione, e non si propone altro scopo immediato che quello di fare eseguire quei tratti di strada ferrata che sono in questa stessa legge enumerati. Perciò, mentre da una parte questa legge assicura la costruzione di quelle linee che vengono assunte dalla società costruttrice Vitali, Charles, Picard e Comp., mentre assicura la costruzione di quegli altri tratti che il Governo si è incaricato direttamente di costruire, non dice nulla e non riconferma nulla per tutto ciò che riguarda alcuni tronchi che non sono nella legge medesima contemplati.

*Una voce.* Sono approvati da una legge precedente.

**CADOLINI.** Quella legge intimava alla società *Vittorio Emanuele* (e mi piace vedere l'onorevole Depretis che con segni d'adesione dimostra d'interpretare egli pure nello stesso modo la legge del 1863)...

**DEPRETIS.** Spiegherò l'adesione.

**CADOLINI...** intimava, dico, alla società *Vittorio Emanuele* di costruire tutti quei tronchi allora indicati; ora, la società *Vittorio Emanuele* è morta, quindi i suoi impegni sono tutti estinti, che cosa resta? Resta la legge che facciamo, e restano le prescrizioni della legge medesima, ed ecco perchè alcuni dei tronchi i quali erano compresi in quella rete non vengono in questa legge contemplati. Io dico tutto ciò per mettere le cose sul vero terreno della realtà.

Bene io credo che sia nell'animo di tutti di completare la rete, e non dubito punto che più tardi verranno provvedimenti legislativi i quali avranno per iscopo questo comune voto; ma io credo altresì che, quando verremo a compiere la rete, noi potremo migliorarla. Epperò io credo opportuno che le questioni relative alle linee contemplate nel progetto della Commissione debbano essere riservate. E ciò io osservo specialmente rispetto alla lunga linea che segue il golfo di Taranto, come intendo osservarlo per la linea da Potenza alle foci del Basento. Tanto la parte della linea lungo il golfo di Taranto, quanto l'altra linea che ho testè accennata, io credo che potrebbero essere sostituite da altre linee che non è ora il momento di determinare. Però, come ebbi più volte occasione di accennare nella Camera, io credo che sia necessario di stabilire una più rapida comunicazione fra la Sicilia e Napoli ed il nord d'Italia. Per riuscire in quest'intento bisogna creare una ferrovia, la quale, percorrendo la distanza minima possibile, da Reggio vada a mettersi in comunicazione con Napoli.

Io non verrò a fare ora una dimostrazione, se convenga piuttosto seguire da Reggio a Napoli sempre la marina per Scilla lungo il Tirreno, oppure se convenga per un tratto percorrere il littorale ionio passando per Lazzaro fino verso il Crati onde valicare l'Appennino a Cosenza per andare a Napoli lungo il Tirreno. Non entrerò in questi particolari perchè, volere o non volere, sebbene anche in questa parte la questione possa avere il carattere economico, però le ragioni economiche possono essere incrociate colle ragioni tecniche. Ma dirò sempre che bisogna creare una comunicazione fra Reggio e Napoli che non sia quella che sarebbe creata mediante la rete che fu stabilita colla legge del 1863.

Ora essendo questa...

**PRESIDENTE.** Fu lungamente discusso quest'argomento.

**CADOLINI.** Questo non impedisce che oggi precisamente che dobbiamo deliberare sopra questa questione, oggi precisamente che vengono tolti i legami che ci incatenavano sino a ieri colla compagnia noi abbiamo, se non altro, a stabilire che non sia pregiudicata la questione dei tracciati futuri.

Tutto ciò io dico per dimostrare l'inopportunità che si accolga l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, il quale dice:

« La Camera invita il Governo a provvedere nel tempo più breve alla costruzione di tutte le altre linee che costituiscono la rete calabro-sicula, e specialmente quelle dal Crati a Cosenza e dal Basento a Potenza, giusta la legge 25 luglio 1863 e correlativi decreti. »

Se la Commissione credesse di ridurre quest'ordine del giorno a termini più generali, a termini tali, cioè, che non fosse pregiudicata la questione delle linee che si dovranno fare per il compimento della rete, allora io credo che tutti potrebbero associarsi alla proposta della Commissione.

Qualora, per esempio, quest'ordine del giorno venga redatto nel modo seguente:

« La Camera invita il Governo a provvedere nel tempo più breve alla costruzione di tutte le linee che saranno necessarie a compiere la rete calabro-sicula. »

La Commissione voglia accettare questa modificazione, la quale, senza distruggere i concetti, senza urtare contro le convinzioni di chi amasse meglio conservare la rete come fu votata nel 1863, lascierebbe al Governo libertà di ulteriori studi; di quegli studi che possono condurlo a proporre al Parlamento provvedimenti atti a soddisfare meglio, così agli interessi delle provincie meridionali, come alle esigenze delle comunicazioni della Sicilia coll'alta Italia, comunicazioni che allo Stato più che a chicchessia possono interessare, perchè sono quelle dell'isola col centro dello Stato medesimo.

MENABREA, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro degli affari esteri.* Signori, lascierò al mio collega il ministro dei lavori pubblici l'incarico di difendere la nuova convenzione che è sottoposta al vostro giudizio; ma siccome si è parlato del tracciato della rete delle ferrovie calabro-sicule, e questo tracciato fu oggetto di varie critiche sia per parte dell'onorevole mio amico il deputato Araldi, sia per parte dell'onorevole preopinante, credo di dover richiamare l'attenzione della Camera sopra l'origine della rete ferroviaria che si tratta attualmente di completare.

La Camera si ricorderà che nel 1861 vi fu una convenzione con una società per eseguire la rete calabro-sicula; questa rete non era così completa come quella che fa oggetto della convenzione del 1863, ma si limitava semplicemente alla linea che da Taranto va a Reggio, e quindi da Messina a Catania e da Catania a Palermo. Questa convenzione che fu fatta sopra un sistema affatto particolare non potè raggiungere lo scopo che si aveva di agevolare la costruzione delle ferrovie. La complicazione era tale che la costruzione diventò impossibile e si giunse sino al 1863 con una convenzione la quale non aveva prodotto alcun risultato favorevole per la provincia che si voleva dotare d'una rete ferroviaria. Fu allora che venne in mente al Governo d'eliminare questa convenzione del 1861 e di venire a nuovi accordi che gli permettessero non soltanto d'eseguire la rete già votata, ma anche di completarla affinchè questa rete avesse tutto il movimento che si potesse desiderare.

Qui rispondo tanto all'onorevole Araldi quanto all'onorevole preopinante, i quali hanno criticato grandemente la linea ferroviaria lungo il mar Ionio, pel motivo che questa linea essendo lungo una spiaggia colla quale v'è poco traffico, non è destinata a dare alcun prodotto.

È certo che se questa linea fosse ridotta a quella del primitivo progetto, cioè alla linea sola del mar Ionio, e si trovasse isolata, è chiaro che dessa non darebbe i risultati che se ne dovrebbero aspettare; ma notino bene, signori, che questa linea deve collegarsi per mezzo delle meridionali colle altre linee dell'Italia, ed essa ha così uno scopo commerciale e politico importantissimo, col congiungere con una rete ferroviaria le provincie del nord d'Italia col mezzogiorno, di portare, per così dire, la locomotiva dai piedi del Cenisio sino a Palermo, ed anche più in là; questo è il grande scopo di questa linea, scopo commerciale sì, ma anche scopo politico più importante per noi che non il commerciale.

Ma io noto ancora un'altra cosa, ed è che lo scopo commerciale viene principalmente raggiunto con un'altra linea che è quella del Basento, che conduce sino a Potenza, e da Potenza ad Eboli.

Ora, da Eboli si va a Napoli, ed ecco la linea che domanda l'onorevole Cadolini, ed a cui si è provveduto nella convenzione del 1863. E non venga qui l'onorevole Cadolini a dire che vi voglia un'altra linea per congiungere Reggio con Napoli; Reggio sarà congiunta con Napoli il giorno in cui sarà costrutta la ferrovia dal Basento sino ad Eboli. Questa è la vera ed utile linea di congiunzione di Reggio con Napoli. E ritenete, o signori, che questa è la linea fondamentale per le provincie meridionali, perchè la ferrovia del Basento attraverserebbe la Basilicata, la quale è una delle più ricche e grandi provincie d'Italia; una provincia che è tuttora priva di mezzi di comunicazione, ma la quale sarà una gran sorgente di ricchezza per l'Italia quando vi saranno strade che la metteranno in comunicazione con le altre parti d'Italia.

Ecco dunque provveduto, colla convenzione del 1863, al desiderio espresso dall'onorevole Cadolini di congiungere Reggio con Napoli.

L'onorevole Cadolini vorrebbe forse eziandio un'altra linea lungo il littorale del mar Tirreno; questa è una linea che si potrà fare in avvenire. Ma, io domando: questa linea può paragonarsi in importanza alla linea che attraversa tutta la Basilicata, provincia ricca e centrale, linea che sarà necessariamente alimentata dalle numerose popolazioni che verranno a convergere nella valle del Basento?

Questa linea proposta dall'onorevole Cadolini, la quale seguirebbe semplicemente il littorale, avrebbe tutti i difetti della linea del Ionio, e, di più, difficoltà di costruzione immense, che non si potrebbero superare senza grandi sacrifizi, che non sarebbero in correlazione coi vantaggi che se ne otterrebbero.

Dunque, io ho tenuto a ricordare queste circostanze alla Camera per dimostrare che la rete che fu adottata non è così assurda come si potrebbe desumere dai discorsi degli onorevoli preopinanti, ma è una rete la quale fu abbastanza studiata, e che d'altronde è il risultato di una serie di convenzioni, le quali forse non hanno permesso di dare a questa rete tutta la perfezione che si sarebbe potuto desiderare, ma che è una

rete razionale, ed il giorno in cui sarà completamente fatta sarà di grandissimo vantaggio all'Italia tutta, e più specialmente alle provincie meridionali.

Ora, o signori, se la convenzione del 1863 non ha avuti tutti i frutti che si potevano sperare, essa per altro ha avuto un gran vantaggio, quello cioè di liberarci dalla convenzione del 1861, che era una vera rovina per lo Stato, e nello stesso tempo una vera condanna all'impotenza, col paralizzare l'azione del Governo.

Io non difendo la societa *Vittorio Emanuele;* può darsi che essa abbia male amministrato, ma vi è da tener conto anche delle condizioni economiche del paese, che certamente non hanno giovato a questa società.

Essa non esiste più; non la difendo, ripeto, ma ho dovuto ricordare alla Camera la vera condizione delle cose, e soggiungere che il sistema di linee proposto dal mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, è un sistema razionale che non compromette gli impegni precedenti e non merita gli appunti fatti dagli onorevoli preopinanti.

**CORTESE.** Io comincierò col ringraziare l'onorevole presidente del Consiglio per le cose che egli ha dette, e che ha dette con quell'autorità che per certo in lui è grandissima, e che quindi mi dispensa da ogni parola per confutare quanto fu esposto dall'onorevole Cadolini.

Se la legge che noi discutiamo dovesse avere il senso che le attribuì l'onorevole Cadolini, noi rappresentanti delle provincie meridionali saremmo i primi a respingerla. Ma io credo che quella legge non abbia il significato che l'onorevole Cadolini volle darle.

Non è già che con questo disegno di legge lo Stato venga a disimpegnarsi verso le popolazioni delle promesse che fece, e sanzionò per legge, di una completa rete di ferrovie; ma poichè la società, la quale si era addossato l'obbligo della costruzione, trovavasi nell'impossibilità di proseguire i lavori, lo Stato sostituisce all'una un'altra, la quale compia i lavori in corso, e inoltre si riserva di presentare tutti quei provvedimenti i quali saranno acconci a terminare nel più breve tempo possibile la rete completa delle ferrovie.

Qui noi non facciamo semplicemente una legge d'approvazione della convenzione, ma ci sono degli altri articoli i quali mirano allo scopo che or ora ho accennato, cioè al completamento della intera rete di ferrovie: ed oltre agli articoli di legge, vi ha l'ordine del giorno, contro di cui ignoro perchè l'onorevole Cadolini abbia voluto insorgere, il quale mira ad un altro precipuo ed importantissimo scopo.

L'onorevole presidente del Consiglio lo ha già dimostrato; la linea del Basento è la più importante di questa rete; la linea del Basento è quella che metterà in comunicazione le Calabrie e la Sicilia con Napoli; e veramente si potrà dire che questa comunicazione sia aperta, quando si possa percorrere colla vaporiera quella linea.

Quindi io spero che il Governo vorrà attuare il più sollecitamente che sia possibile l'articolo di legge con cui lo s'invita a presentare quei provvedimenti che saranno acconci a raggiungere questo scopo.

Questa convenzione, se rimanesse senz'altro seguito, cosa farebbe? Stabilirebbe dei tronchi di ferrovia distaccati l'uno dall'altro, e naturalmente bisognerebbe supporre che lo Stato in avvenire, solo perdendo il senno, potrebbe mantenere in esercizio dei tronchi, i quali congiungessero dei piccoli paeselli tra loro. Da Reggio si arriverebbe a Bianconovo, e nessuno può credere che si parta da Reggio e si abbia per obbiettivo Bianconovo.

Mi pare che qui cada in acconcio un'osservazione su quello che ha detto l'onorevole Araldi, il quale voleva che fosse abbandonato quel tratto che da Bianconovo arriva a Taranto: ma io non so se i Siciliani e i Calabresi sarebbero contenti di venire a Bianconovo, e poi, per condursi nel rimanente d'Italia, andare in vettura. Egli non ha proposto che a quella linea se ne sostituisca un'altra.

L'onorevole Araldi ha detto: vedete, lungo il Ionio ci sono pochi e meschini paeselli i quali non possono alimentare l'esercizio di una ferrovia.

Innanzi tutto, mi permetta l'onorevole Araldi di osservargli che egli forse non ha percorso quelle contrade, nelle quali non sono nè tanto poche, nè tanto misere le città che guardano il Ionio: ci è Rossano, che è un paese commerciale molto importante; ci è Montalbano, ed altri che non starò qui ad enunciare.

È certo che quella contrada è fertilissima, ma seppur fosse un deserto, io mi permetterei di pregare la Camera a voler far sì, che questo deserto fosse percorso da un nuovo messia, che è il messia della vaporiera, e voi vedrete che la civiltà le correrà appresso.

Per conseguenza io credo che non bisogna fare quella specie di raccomandazioni che si ritorcono contro quelli che le fanno.

Voi dite che quei paesi sono poco civili, che le industrie vi sono poco sviluppate, che i commerci non vi sono abbastanza in vigore, che non ve ne sono: ma perchè i commerci nascano, perchè le industrie fioriscano, dateci i mezzi. Ed il principale mezzo, perchè cotesto avvenga, naturalmente si è quello della costruzione di ferrovie e di strade ordinarie.

Ora, quando l'altro giorno abbiamo parlato di vie comunali, molti trovavano che non si dovessero costrurre, o che si dovesse procedere alla loro costruzione, non so in che modo e in che tempo.

Oggi che parliamo di ferrovie, si dice che le ferrovie sono inutili, perchè le contrade non sono abbastanza ricche, popolose, prospere, perchè non vi sono

grandi città. Ma allora, io osservo, invece di rimanere nello stato in cui siamo, andremo sempre indietro. Dateci dunque i mezzi di progredire e noi progrediremo.

Io quindi, per non tediare la Camera, siccome mi pare che veramente opposizione seria finora non si sia fatta a questo schema di legge, mi limito a pregare i miei colleghi che vogliano approvare, non solo il progetto di legge, ma anche l'ordine del giorno come è stato proposto, poichè mi pare che quest'ordine del giorno miri ad un importantissimo scopo.

E dippiù la Camera rammenterà che vi è stato anche un precedente, poichè nel 1866, nella tornata del 19 aprile, fu votato, sulla mia proposta, un altro ordine del giorno, il quale importava che quel tratto di strada ferrata a quest'ora avrebbe dovuto già essere costrutto, poichè suonava così:

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

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

« Considerando che nell'articolo 5 della convenzione si stabilisce che lo svincolo della rendita di cui ivi si parla, si effettuerà in rate mensili non maggiori di lire 350,000 per servire al pagamento dei lavori che la società giustificherà mano mano di aver eseguito dal 1° settembre 1865 pel compimento delle strade ferrate calabro-sicule in corso di costruzione;

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

« Considerando che, mercè la condizione posta nell'articolo 5 della convenzione per lo svincolo della suddetta rendita, comprende nella sua generica espressione di *Strade ferrate in costruzione* anche il tratto tra Eboli e Contursi, passa all'ordine del giorno. »

In verità, secondo quest'ordine del giorno, il Governo avrebbe avuto il dovere di spendere una parte di quelle 350,000 lire che si pagavano mensilmente pel tratto tra Contursi ed Eboli, poichè era dichiarato tra quelli in costruzione, per cui si doveva spendere una parte delle somme che allora si liberavano alla società. Questo non è stato fatto. Dunque, se si eseguisse quanto oggi si dice coll'ordine del giorno, si verrebbe a dare nè più nè meno che una riparazione che potrebbe chiamarsi ingiustizia e che io dirò dimenticanza del Governo.

Pertanto, io prego la Camera a non volersi arrestare alle osservazioni esposte dall'onorevole Cadolini, ed a voler dare tutto quel peso che si meritano alle osservazioni svolte dall'onorevole presidente del Consiglio, ed a votare il disegno di legge, come pure l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, del quale la ringrazio.

**PRESIDENTE.** La parola spetterebbe all'onorevole Avitabile; ma, siccome credo che parlerà nel medesimo senso dell'onorevole Cortese, e come l'onorevole Araldi ha chiesto di parlare, credo in senso diverso, parmi sarebbe conveniente di alternare uno in favore ed uno contro.

**AVITABILE.** Forse le circostanze di fatto, che io spiegherò, persuaderanno l'onorevole Araldi, il quale crede che su questa linea non si sieno fatti lavori, a non insistere.

**PRESIDENTE.** Dunque l'onorevole Avitabile ha facoltà di parlare.

**AVITABILE.** Io sarò brevissimo. Prego semplicemente la Camera a considerare che l'onorevole Araldi nel proporre la soppressione della linea Taranto-Bianconovo verrebbe a privare assolutamente di strade ferrate cinque provincie dello Stato. Sarebbe quindi necessario di sostituire un'altra linea.

Ora io domando all'onorevole Araldi; se per sostituire un'altra linea a quella che attualmente è in costruzione è necessario incominciare a fare una nuova spesa, a fare dei nuovi studi, ad intraprendere dei nuovi lavori, perchè abbandonare la linea da Taranto a Reggio la quale in gran parte è costruita? Abbiamo il tratto da Reggio a Bianconovo finito. Può mettersi in esercizio fra otto giorni; e qualora si mettesse in esercizio senza continuazione, il Governo avrebbe una spesa senza nessun vantaggio, poichè quel tratto senza la continuazione non darebbe nessuna utilità. Abbiamo il tratto da Taranto a Rossano ove non mancano che i soli ponti; il resto è completo. Abolendo la linea, si perderebbero tutti i lavori già fatti: milioni si sarebbero sciupati senza nessun profitto, per vaghezza solo di cominciare da capo un'altra linea; anche negli altri tratti che la società si obbliga di costruire vi sono dei lavori, vi sono tutti i movimenti di terra, non si tratta che di completamento di lavori.

I tratti dove non ci sono lavori, sono solamente quelli per i quali il Governo si riserva la libertà di azione. Ora, se l'onorevole Araldi fosse qui venuto a discutere di quei tratti, io lo avrei compreso, poichè si trattava di proporre un' altra direzione per opere non fatte per migliorare la condizione di quelle provincie; ma quando viene a dire che vuole abolita l' intiera linea da Taranto a Bianconovo, per amor di brevità io lo prego di ritirare la proposta, perchè non mi sembra che possa in alcun modo essere soggetta a discussione.

L'onorevole Araldi dice: se voi fate questa strada da Bianconovo a Taranto, non ci saranno passeggieri, non ci sarà scambio di prodotti, perchè non esistono strade di comunicazione. Ma, signori, io mi permetto di dire all'onorevole Araldi che egli è malamente informato. Nella linea da Taranto a Reggio vi

saranno passeggieri, vi sarà scambio di prodotti quando vi sarà la strada, poichè sono provincie fertili e ricche di prodotti.

Ma v'è di più; in quelle provincie si sono già costituiti degli interessi sulle basi della strada ferrata, sull'appoggio della legge che la sanzionava; le provincie ed i comuni hanno fatto e stanno facendo dei grandi sacrifizi.

La provincia di Reggio si è gravata del 43 per cento sul contributo fondiario per fare le strade. La più parte sono già contrattate ed alcune compiute, e tutte sono ordinate colla ferrovia.

Quando voi distruggete la ferrovia, che cosa faranno le popolazioni di quelle strade? Quando voi invertite l'ordine della strada ferrata, che cosa fate? Rendete inutili non solo le spese fatte per la ferrovia, ma anche tutte quelle che hanno fatte le provincie ed i comuni gittando tutti nella miseria, perchè non hanno mezzi per fare le altre. Ora, chi viene a dire: abolite questa linea, bisogna che prima vi pensi sopra e veda quali ne sarebbero le conseguenze.

La linea attuale non cambia in nulla il progetto che l'onorevole Cadolini ha messo in campo, poichè è indifferente per la linea dell'onorevole Cadolini che si traversi la valle del fiume Corace per uscire nel golfo di Sant'Eufemia, ovvero da Reggio si giri per Bagnara, Pizzo, ecc.; con questa convenzione avremmo già un tratto di strada fatta; benissimo si potrebbe eseguire l'idea del deputato Cadolini, senzachè la stessa potesse portare il menomo inconveniente.

Similmente i tratti da Taranto a Rossano e sino a Cariati non pregiudicano neanco il progetto Cadolini, poichè è indubitato che da qualche parte si debba andare a Cosenza ed a Potenza.

Ora dunque, se l'onorevole Cadolini crede che si dovesse fare una linea più breve per congiungere la Sicilia e le Calabrie con Napoli, si faccia pure; ma non si potrà fare adesso, si farà a suo tempo: quei lavori che ora si fanno non la pregiudicano, l'agevolano. Ciò che sostiene l'onorevole Cadolini lo comprendo benissimo e lo credo utile, ma non credo che si possa oggi attuare; quello che non comprendo, mel perdoni l'onorevole Araldi, si è la sua proposta la quale mi sembra manchi di alcun fondamento, per cui io prego la Camera a chiudere la discussione generale ed a passare immediatamente alla votazione degli articoli.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**CADORNA**, *ministro per l'interno.* Io sorgo per dire una parola sola, ed è che anco a nome del Ministero dell'interno raccomando caldissimamente questa legge alla Camera. (*Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Essendosi domandata la chiusura della discussione, la pongo ai voti.

**DEPRETIS.** Domando la parola contro la chiusura.

Io appartengo alla minoranza della Commissione, ed ho un'opinione radicalmente diversa da quella che la maggioranza ha spiegato e fatto prevalere nelle modificazioni introdotte nel progetto di legge. Di più io appartengo ad un'altra Commissione parlamentare, la quale, in un campo più vasto, ha esaminato la questione relativa alla società delle calabro-sicule, e fu unanime nella conclusione che io intendo sostenere.

Per questi due motivi, e principalmente per l'ultimo, avendo, come il solo membro di quella Commissione che si trovi presente, il dovere di farmi curatore dell'opinione degli assenti, io prego la Camera di concedermi la parola. La quale non può essermi negata, perchè ho formulato una proposta che varia il sistema della legge; e, a termini del regolamento, ho il diritto di sviluppare le ragioni che m'inducono a fare questa proposta.

*Voci.* Parli! parli!

*Altre voci.* No! La chiusura!

**LA PORTA.** Domando la parola per la chiusura.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**LA PORTA.** Io sono interessato a che l'onorevole Depretis esprima l'opinione della minoranza a proposito di questa convenzione...

**PRESIDENTE.** E domanda la chiusura?

**LA PORTA...** e per questo domando la chiusura perchè all'articolo primo appunto trattasi della convenzione; è l'articolo primo della legge che approva la convenzione. Dunque la chiusura della discussione generale dà diritto all'onorevole Depretis di esporre la opinione della minoranza della Commissione.

È in questo senso che raccomando alla Camera la chiusura della discussione generale, riservando all'onorevole Depretis di parlare sull'articolo primo, e a me dopo di lui.

**DEPRETIS.** Scusi, domando la parola.

**PRESIDENTE.** Nessuno può più parlare sulla chiusura.

Domando se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata, e quindi approvata.)

Si procede alla discussione degli articoli.

Do lettura dell'articolo primo:

« È approvata la convenzione stipulata addì 20 giugno 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, i rappresentanti della società *Vittorio Emanuele* concessionaria delle ferrovie calabro-sicule ed il rappresentante della società Vitali, Charles, Picard e Compagnia, con le modificazioni qui annesse. »

Su quest'articolo ha domandato la parola pel primo l'onorevole La Porta, il quale ha dichiarato poi di cederla all'onorevole Depretis.

**MASSARI GIUSEPPE.** Domando al signor presidente se non sia ora da votarsi l'ordine del giorno proposto dalla Commissione...

**PRESIDENTE.** Sarà votato dopo la legge.

**MASSARI GIUSEPPE.** Allora io mi accheto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS.** Ringrazio l'onorevole La Porta che mi ha

aperta la via di esprimere l'opinione della minoranza, e di contrapporre al sistema della Commissione attuale l'opinione di un'altra Commissione parlamentare che attualmente è quasi assente.

Io comincierò a dichiarare che divido completamente le opinioni manifestate dall'onorevole presidente del Consiglio e dal deputato Avitabile intorno al tracciato della rete delle ferrovie calabro-sicule.

Signori, quando con una legge che ha già la vita di più anni si è dichiarata e consacrata dinanzi al paese una determinata rete di ferrovie, quando le popolazioni che debbono credere vere e serie le leggi e le deliberazioni del Parlamento, ne hanno preso norma per regolare la loro vita economica e civile, quando in conseguenza si sono creati degli interessi e delle legittime aspettative, non è più lecito, signori, senza gravissimi danni della cosa pubblica, il variare anche leggermente il tracciato delle ferrovie decretate. Bisogna pensar bene prima di deliberare una ferrovia, ma una volta stabilita per legge bisogna compierla.

Ad ogni modo io credo che l'onorevole Araldi non persisterà nella sua idea circa la strada che, lambendo il Ionio, da Taranto si volge attraverso la Basilicata e giunge all'estrema Calabria, quando rifletterà che la strada è già in gran parte costrutta, e dal progetto di legge che abbiamo dinanzi noi vediamo che sono già impiegati nel primo tronco da Taranto a Rossano (144 chilometri) niente meno che 14 milioni. Ora, permetta l'onorevole Araldi di dirgli che non si viene a distruggere una strada a mezzo fatta, senza ragioni di tale e tanta gravità che nel caso attuale credo assolutamente impossibile d'immaginare.

Io, o signori, non solo non ho il più lontano pensiero di contraddire al desiderio ed al bisogno che hanno della loro rete ferroviaria le popolazioni della Calabria e della Sicilia, ma ho sempre deplorato e deploro il ritardo che improvvide concessioni hanno frapposto al compimento di quelle strade. Nel desiderare e nel volere che si compiano quelle ferrovie siamo, io credo, unanimi. Ma la questione o signori, non è e non può essere questa.

Fermo l'obbligo nel Governo e nel Parlamento di compiere la rete delle ferrovie calabro-sicule, cessa forse l'obbligo di esaminare in qual modo debba questa rete essere compiuta? Cessa l'obbligo di studiare se la convenzione è conveniente, se essa è l'unico modo ed il migliore per raggiungere lo scopo? Cessa l'obbligo di esaminare se non verrà ad accrescere il numero delle illusioni? Cessa il dovere di ponderare se troppo ed inutilmente gravosa non sia per le finanze dello Stato?

No, signori, questi obblighi non cessano nè pel Governo, nè per la Camera, ed in ciò deve consistere tutta la questione e tutta la discussione.

Io, o signori, contrappongo al progetto di legge del Governo un altro progetto.

Ricorderà la Camera che con un decreto reale, che ha la data del 17 novembre 1866, il Governo ha stanziata una somma di 4 milioni per la continuazione dei lavori delle ferrovie calabro-sicule. Quel reale decreto non è che un progetto, e deve essere convertito in legge; dinanzi alla Camera sta la relazione di un'altra Commissione, di cui faccio parte, e che ne propone la convalidazione. Ora, in quel decreto reale, all'articolo 1, è detto:

« È autorizzata la spesa straordinaria di 4 milioni di lire, per essere impiegati alla continuazione dei lavori contemplati nella convenzione 17 novembre 1866, da eseguirsi sotto l'esclusiva ed immediata direzione del ministro dei lavori pubblici. »

E questo decreto nei suoi motivi premette che la società trovavasi tuttora nell'assoluta impossibilità di riprendere i lavori per proprio conto ed a proprie spese, per cui sarebbe, a mente dell'articolo 12 della convenzione 17 novembre 1866, passiva della decadenza dalla concessione; ed aggiunge che era indispensabile impedire l'interruzione dei lavori che si eseguiscono dall'impresa nell'atto in cui, la decadenza essendo pronunziata, dovevasi procedere agli atti d'asta e di stima previsti dalla legge.

La Commissione parlamentare, di cui io faccio parte, dopo avere esaminato siffatta questione, anche nei rapporti colle altre società ferroviarie, deliberò di esprimere il vòto al Governo perchè dichiari incorsa la decadenza da parte della società, e provveda alla continuazione dei lavori collo stanziare la somma occorrente sul bilancio dello Stato.

Ed il progetto di legge che io presento alla Camera sarebbe concepito nello stesso senso. È bene inteso che si debba convertire in legge il decreto reale di cui ho fatto parola; in luogo e vece del progetto che sta innanzi alla Camera verrebbe la seguente proposta:

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di 10 milioni di lire per essere impiegata sotto la esclusiva ed immediata direzione del ministro dei lavori pubblici per la continuazione delle linee delle ferrovie calabro-sicule.

« Art. 2. La detta somma verrà iscritta nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 al capitolo... colla denominazione: *Continuazione dei lavori delle ferrovie calabro-sicule.* »

E per rispondere ai dubbi troppo ragionevoli, a mio avviso, sollevati dall'onorevole Cadolini, e per rassicurare le popolazioni che la rete delle ferrovie calabro-sicule sarà intieramente e nel più breve tempo compiuta, io aggiungerei nel testo di questa proposta di legge un terzo articolo nel quale sarebbe detto:

« Al riaprirsi della Sessione, il Governo presenterà un progetto di legge allo scopo di assicurare il compimento delle ferrovie tutte contemplate nelle leggi 25 luglio 1863 e 13 maggio 1866. »

Con questa dizione sarebbe compresa tutta la rete colla linea del Basento fino ad Eboli.

Ora, a questo sistema, o signori, due obbiezioni si oppongono. Si dice che, ove il Governo si attenga alle misure di rigore, cioè pronunzi la decadenza della società, andrebbe incontro inevitabilmente all'interruzione dei lavori. *Inevitabilmente* è la parola che il signor ministro con un poco d'imprudenza, secondo me, ha registrato o lasciato registrare nello stesso contratto. Dico con un poco d'imprudenza, e vorrei dire ancora un poco di contraddizione con se medesimo, perchè il decreto reale del 17 novembre che ho citato, si fonda sulla prossima dichiarazione di decadenza della società. Anzi, io credo che quel decreto non avrebbe potuto aver effetto, e la Corte dei conti non avrebbe registrato i mandati di erogazione della spesa di quattro milioni, se la decadenza della società non si fosse pronunciata a termini della convenzione del 17 novembre 1866.

È egli vero, signori, che sia inevitabile l'interruzione dei lavori, ove sia pronunciata la decadenza della società? È questa una verità chiara, incontestabile, indiscutibile?

Prima di tutto a me pare che di questa verità non sia stata prima d'ora molto persuasa la Camera. Citerò l'opinione in proposito della Commissione parlamentare, di cui fu relatore l'onorevole Del Re, il quale conchiudendo diceva, che in quanto al proseguimento dei lavori, stavano pel diritto ad operarlo le disposizioni della legge sul contenzioso amministrativo e sulle opere pubbliche.

Veniamo al caso pratico.

Io non mi maraviglio, mi si permetta che lo dica, che al Ministero dei lavori pubblici prevalga una teoria diversa. Da alcuni anni si può dire che le disposizioni penali, le comminatorie, le multe, la suprema di tutte le multe, la comminatoria della decadenza, ossia la liquidazione degli averi e dei diritti delle società ferroviarie col mezzo della decadenza, non esistono che come lettera morta della legge. Al Ministero dei lavori pubblici prevale il sistema dell'indulgenza plenaria, quantunque nell'amministrazione della cosa pubblica questa tolleranza ad ogni costo, ed in ogni caso, quando trattasi di grandi società industriali, costituisca una contraddizione flagrante con quel che si osserva per altri contraenti. Voi stipulate, per esempio, la costruzione di un bastimento, di una macchina, di una fornitura, e stabilite multe di ritardo. In forza del contratto la multa di ritardo, se ben ricordo, la si ritiene sulle rate del prezzo che vanno maturando, e quand'anche intervengano domande più o meno fondate sopra impedimenti di forza maggiore, indipendenti dal fatto e dalla volontà dell'assuntore o del fornitore, il potere esecutivo non è libero di abbandonare la multa. È d'uopo ricorrere al Consiglio di Stato ed averne il parere favorevole. È una specie di giudizio che bisogna istituire e che difficilmente riesce favorevole all'appaltatore.

Tant'è che io ricordo che nell'anno 1865 al Ministero della marina si sono incassate, ossia ritenute sul prezzo, tante multe per la somma di 195 mila lire. Nulla di simile per le società ferroviarie.

Invece, in tutti questi anni cosa abbiamo veduto avverarsi quando si trattò di società industriali? Abbiamo veduto un fenomeno singolare. Le società mancano ai loro impegni, sono passibili di multa? Ebbene, la multa chi finisce di pagarla in conclusione è lo Stato. Tardi o tosto si coglie il momento opportuno e ci si viene innanzi con un bello e buono progetto di legge col quale si conchiude che a quella compagnia che non ha voluto o non ha potuto adempiere ai suoi impegni e sarebbe passibile di multe più o meno gravi ed anche della decadenza, si debbono fare o in una forma o in un'altra nuovi patti che si convertono in maggiori oneri per lo Stato.

**ASPRONI.** Si è cominciato dalla ferrovia di Savoia.

**DEPRETIS.** Così lo Stato viene sottoposto ad una maggiore spesa di quella che era primitivamente contemplata; è una multa di forma speciale, ma sempre una multa. Ed io temo (e dico temo, perchè io non amo sentenziare in modo troppo riciso), temo che avvenga lo stesso anche nella convenzione che stiamo discutendo: e se il ministro crede od ha creduto, come parrebbe dalla relazione che accompagna la convenzione, che lo Stato non debba sopportare aggravio maggiore di quello a cui si era sottoposto nell'atto di concessione, cioè colla legge del 1863, io credo che il ministro s'inganni grandemente, e spero di dimostrarlo.

Prima di entrare in quest'argomento debbo però esporre i fatti e risolvere la questione intorno al diritto che spetta al Governo di continuare i lavori malgrado la pronunciata decadenza della società.

Il fatto, o signori, in che cosa consiste? Eccolo qui in quattro parole.

La società delle calabro-sicule ha assunto l'impegno di costruire 1075 chilometri entro un dato tempo. Lascio in disparte la linea della Basilicata, e distinguo questa dalle altre linee per il motivo che la sovvenzione chilometrica è in misura diversa e diverso il tempo fissato per la ultimazione di quella linea.

Questa compagnia dunque assunse l'impegno di costruire questa intera rete di 1075 chilometri, tutte le linee di Calabria e Sicilia, entro l'anno 1866. Al 1° gennaio 1867 tutte dovevano esser compite. Ebbene che cosa è avvenuto? Il fatto è che alla fine dell'anno 1866 appena una trentina di chilometri di strada erano aperti al pubblico servizio. Signori, è assai poco.

È vero che la legge stabilisce alcune condizioni perchè possa farsi luogo alla decadenza. La legge dice che, quando alla scadenza del termine fissato pel compimento ed apertura al permanente e rego-

lare esercizio delle linee concesse i concessionari non avranno data piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto (questa è la condizione) *legalmente constare* d'impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, in questo caso incorreranno di pien diritto, e senza che occorra alcuna costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita dell'intiera cauzione definitiva.

La legge stabilisce in che modo si procede, in caso di decadenza, alla liquidazione dei diritti e degli averi della società: si procede col mezzo degli incanti; e stabilisce inoltre che, per invocare il caso di forza maggiore ed evitare le penalità, i concessionari debbono notificare gli avvenimenti o le cause nel più breve termine, affinchè il Governo possa verificarle, e, verificate che siano e riconosciute ammessibili, possa prefiggere nuovi termini alla ultimazione delle opere.

A fronte di queste disposizioni io per me non so comprendere come la società abbia potuto far constare legalmente di tali avvenimenti, o cause, del *tutto indipendenti dal fatto proprio*, da non permettere l'ultimazione e l'apertura all'esercizio che di soli 30 chilometri invece di 1075. Poi la dimostrazione legale dei fatti di forza maggiore come fu fatta, come riconosciuta? In che modo si è adempito alle disposizioni della legge, le quali vogliono pronta notificazione da parte della società, ed immediata verificazione da parte del Governo, e nuova prefissione di termini? Si è fatto qualcosa di questo genere dal Ministero dei lavori pubblici? Io credo di no. Credo che si sia fatto un bel nulla, e che invece l'amministrazione tirò avanti nella solita nebbia delle indulgenze, aspettando il momento opportuno di strappare una sanatoria con un'altra legge.

Ma, o signori, non solo la società non ha fatto quello che doveva, ha fatto qualche cosa di più grave del non fare: ha dichiarato di trovarsi nell'impossibilità di fare, ed ha messo la sua firma sotto questa dichiarazione d'impotenza inserta in un atto pubblico.

Ma io vi domando: in che condizioni si trova una società industriale che si fonda interamente sul credito (poichè senza credito è morta), quando essa stessa in un atto pubblico dichiara a tutti, a chi lo vuol sapere e a chi non lo vuol sapere, che essa è nell'assoluta impossibilità d'adempiere i propri impegni? Altro che decadenza! Io vorrei sapere in che modo si provvede a questo caso: la società non adempie ai suoi impegni, e non basta, ma essa dichiara di non poterli adempiere. Ma volete che questa impotenza sia potente a segno da paralizzare l'azione del Governo e il vigore della legge?

Ebbene, che cosa ha fatto il Governo? Il Governo colla convenzione del 17 novembre è venuto in aiuto della società, ed ha consacrato 18 milioni per continuare le opere, per impedire che ne soffrissero gl'interessi della società e dell'impresa generale. Poichè, o signori, dovete sapere che, quando il Governo ha cominciato a spendere quei 18 milioni, i cantieri della società erano quasi t utti abbandonati; lo dice il Governo stesso.

È dunque in favore degl'interessati che il Governo ha speso 18 milioni, e di questi 18 milioni si è speso una parte sulle linee delle Calabrie, ma una buona parte sulle linee della Sicilia.

In questa convenzione il Governo, dopo avere col denaro dello Stato salvato gl'interessi della società, volle coll'articolo 12 stabilire alcune cautele ed alcune condizioni.

Mi permetta la Camera che legga questo articolo, perchè sta tutta qui la quistione intorno al diritto che ha il Governo di continuare i lavori.

L'articolo 12 è così concepito:

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

« Gli effetti derivanti dalle disposizioni dell'articolo 80 del capitolato » (e sono quelli che riguardano la decadenza) « annesso alla detta convenzione, i quali effetti il Governo è in diritto di applicare *fin da oggi*» (e la società non fa obbiezione a questa affermazione del diritto del Governo), « ed i quali s'intendono soltanto sospesi in forza del presente atto fino al 31 marzo (epoca fissa) 1867, riprenderanno in quest'ultimo giorno tutto il loro vigore...

Ecco la condizione e la cautela: *se prima di quel tempo la società non dimostrerà di essersi procacciata i mezzi necessari per far fronte a tutti i propri impegni.*

« Cotesti effetti della disposizione del predetto articolo 80 potranno inoltre essere applicati ove, alla scadenza del presente atto, la società non abbia adempiuto ad alcuno degli o bblighi assunti coll'articolo precedente. »

Gli obblighi erano di concertarsi col Governo per la riforma degli statuti, di portare la sua sede nella capitale, di riordinare la propria amministrazione (e non si riordina quello che è ordinato, ma quello che è disordinato e il disordine è un fatto proprio della società) nel modo il più economico sulle basi che verranno ordinate dal Governo. Se sia stato fatto questo, io lo ignoro; il ministro lo potrà dire: per ora non mi importa; tengo invece alla clausola che dice: « la società sarà decaduta se prima di detto giorno 31 marzo 1867 non dimostrerà d'essersi procacciati i mezzi necessari per far fronte a tutti i suoi impegni. »

L'articolo seguita così:

« Resta quindi espressamente convenuto che in ognuno dei detti casi, il Governo sarà in diritto di pronunziare senz'altro la decadenza della società, esclusa qualunque eccezione da parte della medesima.

« Dichiarata dal Governo la decadenza *esso potrà immediatamente provvedere di propria autorità, in quel*

*modo che crederà più conveniente, all'immediata e provvisoria continuazione* dei lavori, prelevando le spese dell'attivo delle reti, finchè non siasi stabilmente assicurato tale continuazione nei modi prescritti dagli articoli 252, 253, 254 della legge sulle opere pubbliche. »

Mi pare che il diritto del Governo di continuare i lavori sia chiaramente stabilito.

In fatti, ha la società dimostrato, prima del 31 marzo 1867, che si era procacciati i mezzi necessari per far fronte a tutti i propri impegni? Niente affatto; nulla di tutto questo. Sapete che cosa ha fatto la società? Ha presentato una protesta, dicendo che, se erasi ritardata l'esecuzione dei lavori, era per colpa del Governo, del còlera, del brigantaggio, della mal'aria, accusò a sua discolpa tutti questi colpevoli, e si è dimenticata la sola cosa essenziale: non disse verbo intorno ai mezzi che doveva essersi procacciati per far fronte a' suoi impegni, e dopo diciotto mesi confessò nuovamente in un altro atto pubblico la sua insanabile impotenza.

Ma l'efficacia, mi si dirà, il valore, le conseguenze giuridiche di quest' articolo saranno contestate, e quindi non potrete applicarlo e valervene per la continuazione dei lavori che a lite definita. Poi avete delle operazioni da compiere che esigono del tempo: le consegne, le testimoniali di stato, le perizie, l'esperimento, gl'incanti.

In quanto alle conseguenze giuridiche di questo atto, ed è il punto essenziale, mi pare che provveda, e provveda in modo sufficiente, un articolo della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo, articolo che non sono io ad invocare pel primo, ma che fu invocato anche dalla Commissione parlamentare, della quale fu relatore l'onorevole Del Re.

Qui si contestano le conseguenze giuridiche di queste disposizioni del contratto. Ebbene, ecco che cosa dice la legge sul contenzioso amministrativo:

« Art. 7. Allorchè per grave necessità pubblica..., » e qui, senza continuare, mi si permetta una parentesi.

Io credo che non si possa mettere in dubbio che la continuazione delle ferrovie calabro-sicule sia e debba ritenersi veramente una grave necessità pubblica, e non credo che almeno in questa Camera vi sia alcuno che lo metta in dubbio, e non credo poi che lo possa contestare nemmeno la stessa società; inquantochè, nella convenzione che ho rammentata, è detto appunto che a quella convenzione il Governo addiveniva « per pubblica necessità. »

Ecco adunque che cosa dispone l'articolo 7 della legge sul contenzioso amministrativo:

« Allorchè per grave necessità pubblica l'autorità amministrativa debba *senza indugio disporre della proprietà privata,* od in pendenza di un giudizio, per la stessa ragione » (di grave necessità pubblica) « *procedere all'esecuzione dell'atto delle cui conseguenze giuridiche si disputa,* essa provvederà con decreto, motivato sempre però, senza pregiudizio dei diritti delle parti. »

Quantunque io non creda che sia molto disputabile se, o no, la società sia incorsa nella decadenza, ad ogni modo parmi evidente, fondandomi sulla legge del contenzioso amministrativo, fondandomi sullo spirito della stessa legge, sulle opere pubbliche, la quale non permette che sia in libertà d'una sola delle parti contraenti di render vane indefinitamente le disposizioni di un atto, ed è esplicita a questo proposito la disposizione dell'articolo 341, quantunque, per avventura, non possa a rigore invocarsi, trattandosi di concessione di ferrovie, fondandomi, dico, a queste disposizioni di legge, parmi che non si possa dubitare che il Governo ha il diritto di continuare i lavori, e che sia suo dovere il valersi di questo diritto. Credo poi che il Governo stesso fosse di questa opinione quando ha sottoposto alla firma del Re il decreto che ho menzionato poc'anzi. Perciò io non posso ammettere che la decadenza conduca inevitabilmente alla sospensione dei lavori; anzi, ripeto, io debbo ammettere il contrario, e dico che sarebbe erronea e pericolosa una diversa dottrina.

Adesso mi resta ad esaminare la convenzione, con le modificazioni che vi ha introdotte la Commissione, modificazioni delle quali io non assumo la responsabilità, perchè credo assai migliore un sistema diverso, ma io non posso a meno che lodare la buona intenzione della Commissione che le propose, e l'arrendevolezza del ministro che le ha accettate.

Tuttavia non posso esimermi dall'esaminare questa convenzione onde vedere se per avventura non sia assai più gravosa all'erario di quello che lo fosse la primitiva concessione, e se non è caduto in errore il ministro, che ha dichiarato che l'aggravio dello Stato non si è fatto maggiore.

Vediamo un po' qual è la base di questa convenzione. Cercherò di abbreviare per soddisfare il voto dell'onorevole Massari.

La convenzione si fonda tutta sopra questo concetto molto semplice.

Lo Stato ha l'obbligo di corrispondere alla società concessionaria delle ferrovie calabro-sicule una sovvenzione di 14,000 lire al chilometro, e per conseguenza, se è possibile di finire alcuni tronchi abbastanza importanti, pei quali i lavori sono già discretamente avanzati, e trattasi di una rete di 640 chilometri, per la quale, in ragione di 14,000 lire il chilometro, lo Stato dovrebbe sopportare l'annuo peso di 8,960,000 lire; su questa base se il correspettivo non oltrepassa questa somma, ma lascia un margine per le spese già fatte o da farsi dallo Stato, la convenzione è accettabile.

Tale è il ragionamento nel quale si fonda la convenzione.

Il corrispettivo consisterebbe nell'assumere il ser-

vizio di un dato numero di obbligazioni della società. È, in fondo, un'emissione di titoli del debito pubblico, coll'interesse del tre per cento e coll'estinzione calcolata sulla durata della concessione. Sono 484,050 obbligazioni da 500 lire di valore nominale coll'interesse di lire 15, e la quota di estinzione di centesimi 75 ciascuna, e che farebbero gravitare sullo Stato un peso di lire 7,623,787 50. Resta dunque un margine a favore dello Stato di lire 1,336,212 50.

Ma lo Stato non assume solamente questo peso, esso ha già contratto un peso abbastanza considerevole di 18 milioni, impiegati in quelle stesse linee di cui ragioniamo. Bisogna mettere in conto questa somma.

Inoltre lo Stato si obbliga a dare quattro milioni in forza del decreto che ho citato; poi quattro altri milioni in forza di questa convenzione. In totale dunque 26 milioni.

Il Governo dice: queste lire 1,336,212 risparmiate sull'ammontare complessivo della sovvenzione corrispondono con qualche piccola differenza al peso a cui lo Stato rimane sempre esposto, di 26 milioni da erogarsi nella costruzione dei 640 chilometri che costituiscono questa rete ferroviaria.

A me pare che questo conto sia sbagliato.

La sovvenzione chilometrica di lire 14,000 non è un corrispettivo attaccato a ciaschedun chilometro preso isolatamente e nemmeno a tale o tale parte delle linee primitivamente concesse, ma è il corrispettivo medio del costo medio chilometrico di una rete di 1075 chilometri, come la sovvenzione di lire 16,000 al chilometro è il corrispettivo medio dei 199 chilometri della linea di Potenza. Ora, se voi accordate la sovvenzione di lire 14,000 al chilometro, quando si tratta dei chilometri meno costosi, voi evidentemente violate la corrispettività del contratto.

È la ripetizione di quello che avviene nella società delle ferrovie meridionali, la quale ha costrutto le linee dell'Adriatico ed una sola delle tre traversate dell'Appennino, ma non ha ancora costrutto le linee ben più difficili e costose di Termoli e di Aquila.

Ora, è egli giusto che si continui a pagare la sovvenzione chilometrica di 20 mila e di 22 mila lire a chilometro alla società delle ferrovie meridionali quando non ha costrutta che la parte la meno costosa della rete? Mai no! Questa questione fu esaminata nel seno della Commissione, e fummo unanimi nel dire apertamente violata la corrispettività del contratto.

Or bene, se questi 640 chilometri, oggetto della convenzione, fossero i meno costosi della rete, non dovreste voi rifare il conto, e vedere qual è la garanzia chilometrica che corrisponde al costo chilometrico della linea di cui state contrattando? Basta un colpo d'occhio, o signori, per iscorgere che le linee comprese nella convenzione sono le meno costose in confronto delle altre linee che restano a carico dello Stato.

In Sicilia avete il tronco da Lercara a Leonforte, che è la traversata delle parti più difficili e montagnose dell'isola, ed insieme alle diramazioni di Licata e Girgenti che pure sono difficili, avete 214 chilometri. E sapete quanti chilometri di gallerie debbono essere aperti su questi 214 chilometri? Nientemeno che per 13 chilometri e mezzo. Valutate le gallerie al costo comune di 1,200,000 lire al chilometro circa, e la differenza di costo chilometrico sopra questi 214 chilometri, sarà di circa 60,000 lire al chilometro, che fa appunto una dozzina di milioni.

Volete conoscere questo stesso dato per la linea in complesso? Da un lato avete 640 chilometri contemplati in questo contratto, che diventa un contratto a corpo, un contratto che sarà la seconda edizione di quello della linea ligure, cogli stessi vizi e molto probabilmente con quelle stesse conseguenze; coi subappalti, poi i subappalti dei subappalti, le stesse rovine, le stesse questioni, gli stessi danni per lo Stato. Su questi 640 chilometri avete cinque chilometri, poco più poco meno di gallerie, delle quali due sole di qualche importanza quelle di Val-Savoia presso Lentini e di Capo d'Armi nella provincia di Reggio; ma sugli altri 635 chilometri, cioè per una lunghezza minore, avete 22 chilometri e mezzo di trafori.

Questi dati bastano per capire, senza andare molto pel sottile, che sono da costruirsi a carico del Governo le linee che costeranno di più. Quindi bisogna diminuire in proporzione la sovvenzione chilometrica.

Ma come stabilire questa diminuzione, su quale rapporto? Per venire ad un risultato, io piglio i dati che il Governo ha comunicato alla Commissione, e che sono, a mio avviso, i più favorevoli alla tesi dal Governo sostenuta.

Ecco un conto che ognuno può rifare da sè.

Dal prospetto che ognuno può vedere e che sta unito al progetto di legge, i 640 chilometri compresi nella convenzione si valutano 116 milioni e 600,000 lire. Lascio i rotti. A chilometro il costo medio è di 182,000 lire. Invece i 435 chilometri esclusi dal contratto (lascio a parte la linea di Potenza che ha una sovvenzione diversa) si valutano 92 milioni e 900,000 lire. Desumo questa cifra da una perizia dell'ispettore Marsano in data 17 aprile 1866, comunicata alla Commissione. Il costo medio è di 213,000 lire a chilometro. In totale 1075 chilometri costano 209 milioni e 500,000 lire, ed a chilometro, costo medio, 195,000 lire. Ciò posto abbiamo questo risultato: il costo medio di 1075 chilometri è di 195,000 lire, e la sovvenzione è di 14,000 lire a chilometro: il costo medio di 640 chilometri è invece, come dissi, di 182,000 lire, e la sovvenzione corrispondente sarebbe di lire 13,000 al chilometro.

E quanto ai 435 chilometri che costano 213,000 lire debbono avere la sovvenzione media di 15,550 lire al chilometro. Da ciò deriva che, mentre il Ministero ha

calcolato sopra una sovvenzione annuale complessiva pei 640 chilometri di 8,960,000 lire, devesi invece calcolare sopra una sovvenzione di 8,320,000 lire, e, deducendo da questa somma 7,623,787 lire, il margine non è più di 1,336,000 lire, ma di 696,000 lire: dunque una prima diminuzione di 640,000 lire sulla cifra sulla quale si calcolano i correspettivi del contratto.

Ma non basta.

Il Ministero, secondo me, ha dimenticato un altro elemento nel calcolo, e deriva dall'inversione degli obblighi contrattuali, ossia dalla conversione della sovvenzione chilometrica in una rendita fissa a carico dello Stato che resta incaricato del servizio e dell'ammortamento delle obbligazioni, come dell'interesse del capitale erogato o da erogarsi nella costruzione. A termini dell'atto di concessione, quando si paga la sovvenzione chilometrica? Si paga a linea compiuta e ad esercizio aperto, cioè la sovvenzione chilometrica decorre, aperto che sia in modo permanente l'esercizio, e si paga a semestri maturati sopra un conto provvisorio che si aggiusta poi in fine d'anno. E, per contro, gl'interessi delle obbligazioni, che vengono a costituire un maggior debito dello Stato, come si pagano? A giorno fisso, senza riguardo all'apertura delle linee.

E sul capitale di 18 milioni, già pagato, non hanno già cominciato a decorrere gl'interessi? E sopra gli altri 8 milioni, di cui 4 si pagheranno appena sia sanzionata la convenzione, ed altri 4 a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste, e tutto al più fra un paio di mesi, se stanno le prescrizioni del contratto, le quali vogliono che alla fine del 1869 tutta questa rete debba essere a un dipresso compiuta, sopra questi 8 milioni non dobbiamo calcolare gl'interessi senza riguardo all'estensione delle linee aperte al pubblico servizio?

Ecco un conto approssimativo che il ministro, se vuole, può rifare.

Vi sono 143,050 obbligazioni, già collocate, i cui interessi decorreranno a carico dello Stato dal 1° ottobre 1867 in poi. Poi altre 144,889 obbligazioni i cui interessi decorreranno dal 1° ottobre 1868 in poi. Ed infine 196,111 obbligazioni i cui interessi decorreranno di mese in mese a misura dell'avanzamento dei lavori. Ora, a tutti questi interessi contrapponete le sovvenzioni de pagarsi a linee compiute od aperte al pubblico servizio.

Supponete pure che si avveri in questa circostanza quello che non si è mai avverato in fatto di strade ferrate, quanto al termine preciso, fissato, perchè una linea debba essere aperta all'esercizio; supponete che, nei termini previsti dalla convenzione che discutiamo, la società Charles, per un portento imprevedibile, apra all'esercizio tutte le linee, ed avrete ancora, fra i pesi che avrebbe lo Stato pagando, a linea aperta, le sovvenzioni chilometriche e gli obblighi che assume in forza della vostra convenzione, un maggiore aggravio che non è molto lontano dagli otto milioni.

Se poi avviene quello che ognuno può prevedere, senza pericolo di errare, cioè che la società non riesca ad aprire tutte le linee all'esercizio nel giorno fissato (e può avvenire, senza sua colpa, ottenendo nei modi previsti dalla convenzione una proroga all'apertura dell'esercizio), se ritarda di un solo trimestre, in questo caso la perdita che fa lo Stato col sistema della convenzione in confronto del sistema delle sovvenzioni, può valutarsi in 10 milioni. Calcolate quello che volete l'interesse di questi 10 milioni, e voi vedrete che tutto il margine, tutto il vantaggio da voi contrapposto ai 26 milioni anticipati dallo Stato, svanisce completamente.

Io desidero che il signor ministro rifaccia questo conto, e spero che all'ingrosso il risultato non sarà diverso.

Ma qui non è ancora tutto, signori.

I dati che servirono ai miei computi, io li ho presi dalle comunicazioni che il Ministero ha fatto alla Commissione.

Ora vi dirò un caso solo, per rassicurarvi, e persuadervi che se c'è qualche cosa da variare nei miei calcoli, bisogna variarlo a favore della mia tesi e non a favore di quella sostenuta dal Ministero.

Il tronco da Termini a Castronovo misura 50 chilometri. Di questi, 39 chilometri sono compresi nella convenzione, 11 non sono compresi, e sarebbero fra quelli la cui costruzione cade a carico dello Stato. Questi 11 chilometri comprendono, se non vado errato, la galleria di Lercara lunga 1210 metri; il prezzo medio calcolato dall'ispettore Marsano per questi 50 chilometri, è di 190,000 lire per chilometro. Bisognava credere che, dividendosi in due parti questo tronco, il costo chilometrico medio doveva aumentare sensibilmente pel tronco degli 11 chilometri che comprendono la galleria di Lercara.

Per lo meno il costo di questi 11 chilometri doveva aumentare di cento mila lire al chilometro pel maggior costo della galleria; ma invece fu mantenuto il costo medio di tutto il tronco, e gli 11 chilometri furono valutati a 2,090,000 lire.

Ma poi, se andiamo a vedere qual è il costo conteggiato pei 39 chilometri del tronco da Termini a Lercara e che formano parte della rete compresa nella convenzione, vediamo che invece questo tronco di 39 chilometri viene ad essere valutato 290 mila lire al chilometro.

Allora io conchiusi: se mi sono fondato su questi dati, non c'è pericolo che mi sia sbagliato a vantaggio della mia tesi.

E questo è un caso, o signori, e potrei citarne altri, ma voglio essere breve.

Evvi un'altra considerazione a fare.

Se voi volete stabilire il vostro conteggio tenendo ferma la vostra base della sovvenzione media chilometrica, bisogna che manteniate fermi anche gli oneri del primitivo contratto. Se diminuite gli oneri primitivi del contratto, diminuite il costo della linea, e la sovvenzione chilometrica non ha più ragione di essere, se non è anch'essa diminuita.

Ora, che cosa fate voi nella convenzione o, dirò meglio, nel capitolato che vi è annesso? Voi cominciate ad esonerare l'impresa Charles dall'obbligo di costrurre le officine per le grandi riparazioni. Vi ricorderete, signori, quale importanza si diede a questa spesa ed a questi stabilimenti quando venne in discussione, nel 1863, la legge relativa a queste ferrovie. Ora la costruzione di questi stabilimenti venne eliminata dalla convenzione, cioè posta a carico dello Stato, ed io non posso valutarla a meno di tre o quattro milioni.

V'ha di più. Il concessionario era obbligato dalla primitiva concessione a costrurre tutt'i ponti che avessero una luce maggiore di dieci metri di tale ampiezza da servire al carreggio ordinario.

La cosa è di grande interesse per quelle provincie che difettano di strade rotabili, ed è pure di molta importanza per una parte considerevole di quella rete di ferrovie prive affatto di strade rotabili laterali che raccolgano il transito e lo portino allo sbocco delle stazioni. Esonerato il costruttore da tale obbligo che gl'imponeva la concessione, la vostra base, cioè la sovvenzione, deve ancora essere diminuita. Nel capitolato vi sono altre stipulazioni simili che tralascio; solo mi permetterò di notarne una, che chiamerò per lo meno enigmatica.

Sta scritta nel capitolato una clausola particolare che riguarda il materiale mobile ed il materiale d'armamento, il quale, si dice, dovrà essere della bontà e della qualità di quello che già trovasi impiegato ed in uso nei tratti in esercizio. È una clausula insolita, e quasi una collaudazione preventiva.

Ora, o signori, io non ne faccio mistero, ho sentito da molte parti che questo materiale in genere è niente affatto di buona qualità, che vi sono delle locomotive, per esempio, che hanno i tubi bollitori in rame di uno spessore minore di quello che comunemente si usa, che il materiale dei ponti è scadente, insomma che v'è molta roba da scarto. Questo io dico francamente, perchè è meglio che simili cose le si dicano in Parlamento, onde il ministro lo sappia ufficialmente, e verifichi la cosa; se non è vera la smentisca, se è vera vi provveda senza ritardo.

Ma questa clausola, signori, perchè inserirla? Essa o è inutile, o è insidiosa. E voi sapete che cosa avviene nelle società industriali: la prima delle officine che costruiscono è la officina legale per studiare ogni lacuna, ogni minimo difetto del contratto, e battere in breccia il Governo, e far valere in ogni modo quel che torna a loro vantaggio.

E sapete che il Governo non sempre, tante sono le preoccupazioni della politica e dell'amministrazione, non sempre si trova ben difeso. Certamente se nella compilazione dei contratti più importanti, e nei casi gravi che presentansi nella loro esecuzione ricorresse più frequentemente ai consultori legali del Governo, farebbe bene. E se, per esempio, sulla questione di decadenza, prima di venire ad affermare con tanta sicurezza dinanzi alla Camera, e a sostenere, come si è fatto l'anno scorso, che pronunciata la decadenza ci sarebbe il finimondo, e bisognerebbe interrompere per tempo indefinito i lavori, od assumere la responsabilità della violenza, e prima di affermare in un atto contrattuale inevitabile la interruzione dei lavori sarebbe bene che un quesito così difficile fosse prima sottoposto al Consiglio di Stato. Io non so se il Ministero l'abbia fatto, ma mi pare di no, poichè se l'avesse fatto avrebbe unito al disegno di legge il parere di un consesso, che trattandosi di un caso simile, è sicuramente il più autorevole che ci sia nello Stato.

C'è un' altra cosa. Nel contratto è detto che gli interessi delle obbligazioni si pagano nella capitale dello Stato od a Parigi.

Nel seno della Commissione io ho domandato al signor ministro qual era il senso di questa stipulazione; gli chiesi: gli interessi si pagheranno in oro? E il ministro mi rispose di sì; ed anche adesso me lo conferma.

Ma allora io sono costretto a rivolgere al ministro un'osservazione che mi pare molto grave.

Forse cambierò parere quando avrò sentita la Commissione sul corso forzoso, ma finora io, che non vedo un indizio che annunzia vicina la cessazione del corso forzoso, debbo notare che trattasi dell'otto, del nove ed anche del dieci per cento, poichè quando maturano gl'interessi vengono altre grosse scadenze che dobbiamo aggiungere all'annualità passiva messa dalla convenzione a carico dello Stato. Anche solo all' 8 per cento sono 609 mila lire all'anno che noi perderemo.

Il ministro ha detto che paghiamo in oro; tuttavia a me pareva e pare ancora che si sia un po' affrettato a dirlo; però, siccome l'ha detto, ed oggi stesso l'ha confermato, una spiegazione è necessaria tanto più dopo quello che sto per esporre alla Camera.

Volle il caso che precisamente questa mattina mi cadesse in mano un giornale che si occupa di cose finanziarie, e che è intitolato il *Giornale dei Banchieri*. In questo giornale c'è un articolo intitolato: *La ritenuta sui coupons delle strade ferrate*. La Camera, che è stata finora così indulgente con me, conceda che io glielo legga, quantunque sia di una ventina di righe; esso è la contraddizione di quanto dice il signor ministro.

Ecco l'articolo:

« *La ritenuta sui coupons delle strade ferrate.* — Il tribunale di commercio della Senna ha emanato negli

ultimi giorni una decisione importante. La società delle ferrovie romane ritiene sui *coupons* delle sue obbligazioni ch'essa paga a Parigi 15 centesimi pel diritto di trasmissione stabilito dalla legge francese del 23 giugno 1857 (i nostri valori pagano una tassa alla Francia), 60 centesimi per l'imposta sulla ricchezza mobile stabilita dalla legge italiana del 14 luglio 1864, e finalmente 75 centesimi per perdita di cambio cagionata dal corso forzoso introdotto in Italia nel 1866. Un possessore di obbligazioni pretendeva di riscuotere l'intiera somma di 7 lire e 50 centesimi per *coupon* senza ritenute; ma il tribunale, considerando che il portatore di un'obbligazione ha per garanzia del suo credito l'attivo della società che emette questi titoli; che quando questo attivo ha per oggetto di esercitare l'industria su di una cosa di interesse pubblico, egli sa al momento in cui si sottoscrive che esso dev'essere ed è necessariamente soggetto alle leggi che possono regolare questo interesse pubblico; che le ritenute stabilite dalle citate leggi francesi ed italiane costituiscono un *fatto del principe* cui la compagnia deve sottoporsi e cui deve sottoporsi pure il possessore della cartella; ha giudicato esser pienamente legittime in fatto e in diritto le ritenute cui sono soggetti i *coupons* delle obbligazioni romane. »

Dopo questo io non so veramente cosa dire della dichiarazione dal signor ministro fatta in seno alla Commissione, quando ci disse apertamente: Sì signori saranno pagati in oro. (*Sensazione*) Come lo sono del resto tutti i titoli della rendita pubblica non escluse, io credo, le obbligazioni il cui servizio è fatto direttamente dallo Stato. Ma se il fatto da me citato è vero (lo espongo come l'ho trovato) mi pare che meriti di essere dilucidato, perchè sarebbe veramente strano che le obbligazioni di una società industriale avessero un trattamento diverso.

Finalmente, intorno alla convenzione, dopo le modificazioni che le ha fatto subire la maggioranza della Commissione, io non ho più che due semplicissime avvertenze da fare: e le noto perchè entrano nell'ordine delle mie idee, in quanto che possono aggravare gli oneri dello Stato, e mascherare un maggior correspettivo a favore della società costruttrice.

L'articolo 5 della convenzione dice:

« L'esercizio delle linee viene assunto dalla società Vitali, Charles, Picard e compagnia sino a tutto il dicembre 1870 mediante quei corrispettivi ed alle condizioni del capitolato speciale che sarà stabilito di accordo. »

Io sperava che questo capitolato sarebbe unito alla convenzione onde poterlo giudicare; il ministro ne aveva quasi dato affidamento: ma in fatto non è unito.

Questa è una facoltà che esce dalle attribuzioni del potere esecutivo. La legge sulla contabilità dello Stato non autorizza certo il ministro a stipulare per trattative private un contratto di quest'importanza. Notate che la manutenzione delle strade e del materiale mobile d'una linea di 640 chilometri, per l'esercizio d'un triennio, può farsi in modo da recare danni gravi per lo Stato, se non si prendono tutte le precauzioni e tutte le cautele necessarie.

La società può trascurare la manutenzione della linea, e ve la rimette poi in istato deplorabile; può trascurare la manutenzione del materiale, e vi trasmette un materiale mobile in fascio. Bisogna dunque provvedere.

Così è stipulato nella convenzione che il Governo concederà alla società Charles la costruzione delle due gallerie di Lercara e di Girgenti; ma in che modo ed a quali condizioni? Bisogna spiegarsi. Il Ministero, trattandosi d'una somma che supera le lire 30,000, presenterà un progetto di legge alla Camera, e presenterà i contratti onde siano approvati per legge? O intende fare a meno di questa presentazione? La nostra legge sulla contabilità non autorizza il Ministero a fare questi contratti a trattative private.

Io ho finito, o signori, e riassumo le mie osservazioni e le mie proposte.

Io credo non vi sia dubbio che il Governo può continuare i lavori: col fondo di 14 milioni, che io intendo di mettere a sua disposizione, esso ha quanto basta per continuare i lavori anche dopo il riaprirsi della Sessione. Al riaprirsi della Sessione presenti un progetto di legge che stabilisca il modo col quale saranno compiute tutte le linee delle ferrovie calabro-sicule e sia progetto definitivo che faccia cessare ogni disputa e provveda a tutti gl'interessi. Ma la convenzione attuale, mi pare che non ci rassicuri, e sia soverchiamente onerosa allo Stato.

Non ci rassicura perchè dopo la esperienza fatta abbiamo il diritto di dubitare se il nuovo contratto sarà eseguito colla puntualità che noi dobbiamo pretendere. Poi, il contratto è evidentemente troppo gravoso allo Stato. Noi gettiamo adesso 26 milioni, noi abbiamo già consumati altri nove milioni quando si è costituita la società delle ferrovie calabro-sicule; le diminuzioni degli oneri primitivamente imposti ai concessionari si devono valutare a parecchi milioni: sono dunque 36 o 40 milioni, o signori, che noi prendiamo dalle casse dello Stato per darli agli azionisti ed ai creditori di d'una società che ha mancato ai suoi doveri.

Io non voglio che lo Stato faccia cosa che non sia nella più stretta legalità, e dirò anche nella più rigida delicatezza; ma io non credo che sia necessario di approvare una convenzione che impone allo Stato, nell'attuale condizione delle nostre finanze, un onere così esorbitante. (*Bene! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

**LA PORTA.** Io riconosco, o signori, che l'onorevole Depretis, combattendo la convenzione sottoposta al vostro voto, è ispirato da convinzioni benevoli alle

provincie alle quali sono destinate le ferrovie. La questione è tutta di metodo, di apprezzamento. Il metodo proposto dal Ministero e dalla Commissione egli crede non risponda all'interesse delle popolazioni e dello Stato, e invece convenga meglio quello da lui proposto. Io aveva interesse di precisare ciò, poichè, se qualche differenza mi occorrerà di manifestare tra la mia opinione e quella dell'onorevole Depretis, certamente in me non verrà meno l'ammirazione alle benevoli premure che l'onorevole Depretis prende per il compimento delle linee calabro-sicule.

I vizi che l'onorevole Depretis è venuto qui delineando contro la società delle ferrovie calabro-sicule sono vizi generali, e potrei dire che tutto il sistema di legislazione nostra in materia di ferrovie è un gran vizio.

Sapeva io che vi erano due metodi per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie: lo Stato proprietario che le esercita e le costruisce, e l'interesse privato che si sostituisce allo Stato. Noi in Italia non abbiamo avuto nè l'uno nè l'altro.

Lo Stato ha guarentito un prodotto chilometrico, e così, tolta la spinta e la garanzia degli interessi privati, ha reso, anzichè benefiche, perniciose le concessioni. Le società concessionarie sono venute a costituirsi col credito e coi capitali dello Stato, senza avere alcun interesse al buon andamento delle linee, all'incremento della loro rendita. Cottimisti che s'intitolavano concessionari, sistema ermafrodita, sistema che ha tutti i vizi e dell'uno e dell'altro senza averne i vantaggi.

L'onorevole Depretis e la Camera non hanno bisogno che io venga a discorrere della costituzione organica di tutte le società ferroviarie, basterà ricordare come noi assistemmo dal 1860 al giorno d'oggi ad una lunga e dolorosa storia. Società che vengono in Italia per lo più a costituirsi sul credito dello Stato con azioni di nome e colla negoziazione delle obbligazioni, le quali basano sul prodotto chilometrico e sulla garanzia diretta dello Stato, società le quali non hanno sufficienti mezzi onde poter soddisfare agli obblighi che hanno assunto, e che ricorrono continuamente al Governo per sussidi o anticipazioni di sovvenzioni chilometriche, e dopo un anno confessano nuovamente la loro impotenza e ricorrono agli stessi sussidi, alle stesse anticipazioni, alle stesse tolleranze, alle stesse amnistie, per usare le parole dell'onorevole Depretis.

Non occorre che io ricordi la legge sull'ampliazione e riordinamento delle ferrovie, quel raggruppamento di piccole società in poche grosse, perchè si credeva che così meglio potessero esistere senza bisogno dell'aiuto dello Stato.

Quella fu anche una dolorosa esperienza che la Camera non può aver dimenticata!

È certo che, riunendo assieme degli elementi rachitici, degli elementi viziosi di questi sistemi, il gruppo, l'insieme di essi non poteva assicurare una vita prospera ed indipendente alle società ferroviarie dello Stato. E così vennero le società ricostituite con nuovi sacrifici dello Stato, con nuove agevolazioni, con variazioni di tracciati che le esonerarono da larghe spese, e agevolarono costruzioni le quali subito poterono raggiungere le sovvenzioni chilometriche. Ebbene queste società dopo un anno, nel 1866, vennero tutte a ricorrere allo Stato.

Allora, signori, parve esaurito questo sistema, e surse quello del riscatto. Si pose sul terreno ministeriale e parlamentare il quesito, cioè se, ed a quali condizioni conveniva per lo Stato il ricomprare le ferrovie cedute alle società. Si disse: finiamola con questo sistema di sussidi continuati, di anticipazioni che sempre devono pesare sul bilancio dello Stato, e veniamo ad un sistema definitivo, riscattiamo le ferrovie. Disgraziatamente i progetti ministeriali in questo senso non poterono essere accolti dalle Commissioni parlamentari, e non ebbero la fortuna di essere sanzionati da un voto della Camera, poichè nessuno dei ministri venne a presentarci convenzioni stipulate pel riscatto. Domandavano, o la facoltà di trattare, e poi sottoporre all'approvazione della Camera, oppure la facoltà di stabilire il riscatto entro un determinato limite, senza l'intervento del Parlamento.

Poichè questo breve discorso storico mi porta più facilmente al punto di partenza dell'onorevole Depretis, rammenterò la relazione del deputato Del Re a nome della Commissione sul progetto di legge presentato dal l'ex-ministro senatore Giovanola pel riscatto delle ferrovie, Commissione della quale io faceva parte. Ebbene, io ricorderò come in quel rapporto era appunto tratteggiato un sistema definitivo che la maggioranza di quella Commissione voleva si adottasse in materia di concessioni ferroviarie.

Lo Stato faccia eseguire la legge ed i contratti; prenda a punto di partenza la decadenza, ma non escluda che qualche convenzione vantaggiosa allo Stato possa adottarsi. Insomma voleva che alla decadenza giudiziaria si potesse sostituire talvolta una decadenza ed una liquidazione convenzionale.

Per la decadenza giudiziaria diceva quella Commissione « che la proposta non è fatta già coll'intento di doversi assolutamente, ed esclusa qualunque altra soluzione, pervenire, come scopo unico ed ultimo, alla pratica attuazione di essa, ma sì come punto di partenza per avviarci ad un novello sistema, senza escludere con ciò ogni altro partito o convenzione, che il potere esecutivo, al quale non ne è menomamente tolta la facoltà, riuscisse a stabilire con quelli tra i concessionari che, durante le pratiche per la decadenza, e nel fine di evitarne le conseguenze, consentissero ad accettare ragionevoli condizioni, facendosene caso per caso la corrispondente proposta al Parlamento. »

Ora, signori, anch'io ripeterò, come l'onorevole Ca-

dolini, che non sarei stato favorevole al progetto ministeriale, poichè esso non veniva a troncare questo nodo gordiano delle concessioni ferroviarie; ma io sono favorevole al progetto della Commissione, perchè esso corrisponde a quello che la Commissione parlamentare pel riscatto delle ferrovie prescriveva.

Io esamino il principio, non tratto per oggi il dettaglio della convenzione, io dico che un gran principio viene a trionfare col progetto della Commissione, e di questo felicito gli onorevoli componenti di essa e l'onorevole Depretis, che credo questo principio non voglia certo combattere. Non potranno più presentarsi al potere esecutivo, e molto meno alla Camera, società di strade ferrate a domandare sussidi, anticipazioni, agevolezze, amnistie; oggi s'inaugura l'impero della legge, l'efficacia dei contratti. Se le società coi loro mezzi possono vivere, vivano; se mancano ai loro obblighi, se debbono ricorrere al danaro dello Stato, la legge imperi, la decadenza sia fulminata.

Ma se la minaccia della decadenza potesse indurre alcune società ad iniziare col Governo dei contratti in cui la decadenza venga stabilita, in questo caso, signori, io credo che quando le condizioni della decadenza siano buone e ragionevoli, il Ministero e il Parlamento non devono rifiutarle, perchè allora, col trionfo del principio, si evitano alcune conseguenze che, nelle condizioni attuali, potrebbero essere perniciose.

L'onorevole Depretis però, aderendo a questa massima, diceva: non temete l'interruzione dei lavori: se la decadenza giudiziaria si sostituisse alla decadenza convenzionale, come ha proposto la minoranza della Commissione, non vi sarebbe il danno dell'interruzione dei lavori.

Intendiamoci: il ministro nel presentare la legge dice formalmente che se si venisse alla decadenza giudiziaria vi sarebbe senza dubbio un periodo di transizione o di sospensione in cui il potere esecutivo dovrebbe pure stare inoperoso, e in cui di necessità i lavori sarebbero paralizzati.

L'onorevole Depretis contrappone la legge sulle opere pubbliche e quella del contenzioso amministrativo alla dichiarazione del ministro dei lavori pubblici (il quale certo non mancherà di venirla a confermare od a ritirare). Ma finchè non la ritira io debbo discuterla ed esaminarla, perchè credo che, quando nel rapporto che precede e spiega un progetto di legge, il ministro afferma: se la decadenza riconvenzionale non fosse accettata, e si dovessero spingere gli atti giudiziari, uno stato di sospensione nei lavori sempre avverrebbe, la parola ministeriale non può essere lanciata a caso e in pregiudizio del diritto e dell'interesse dello Stato, ma deve esprimere il risultato di serie meditazioni e d'illuminati e autorevoli consigli.

Ora, non esamino la questione di diritto, essa è discutibile, l'onorevole Depretis ha la convinzione che debba risolversi certamente in nostro favore, ma, poichè non è il nostro voto che può troncare questa questione, poichè essa appartiene al potere giudiziario, mi permetta che mantenga dei dubbi, specialmente avendo memoria dei precedenti che in materia di litigi ci hanno somministrati le società concessionarie.

L'onorevole Depretis e la Camera non ignorano come, a proposito della concessione della ferrovia ligure, ben 30 liti la società del credito mobiliare (che credo sia la stessa che si presenta *per la regìa sui tabacchi*!)...

*Voci.* E succederà lo stesso!

**LA PORTA**... ben trenta liti fece al Governo, e le vinse tutte e trenta, ora cogli arbitri, ora colle Corti di appello.

E sapete, o signori, le grandi meraviglie che ci facevamo nella Commissione sulla società ligure di cui parlo, di questa lunga storia di litigi, di danni e perdite che la società ha fatto subire allo Stato? Dicevamo a noi stessi: ma nell'opinione pubblica, presso tutti i paesi un privato ha paura nel litigare contro lo Stato, poichè lo Stato, al quale certo non mancano i fondi per le spese, che può avere i migliori avvocati, che ha un'imponenza morale da far sospettare che pesi troppo nella bilancia della giustizia, lo Stato ha tutti i titoli per la vittoria; ora, in Italia, o signori, non è così. In Italia chi litiga contro lo Stato è sicuro della vittoria, su cento, novantanove litigi sono sconfitte pel Governo; è una disgrazia; non dovrebbe essere così; io non lo desidererei; vorrei fosse diversamente, ma i fatti, o signori, mi ammaestrano che questa è una verità dolorosa.

E si rifletta che le opposizioni e i litigi che possono per molto tempo frapporsi alla ripresa dei lavori, non derivano solamente dai rapporti del Governo colla società concessionaria, trattasi anche dei rapporti tra lo Stato e la società costruttrice.

Non dimentichi l'onorevole Depretis che al 1866 la società concessionaria fu messa da parte, e che non rimasero di fronte se non lo Stato che ordinò i lavori e un'impresa costruttrice che doveva eseguirli. Dunque ancorchè potesse sostenersi che, non ostante i litigi, per conto della società concessionaria i lavori potrebbero essere continuati, difficile ciò mi sembra di fronte alla società costruttrice, i di cui lavori, i di cui materiali non sono liquidati, e la quale avrà certamente tutto l'interesse di creare liti ed opposizioni in modo che siano sospesi i lavori. La responsabilità dell'interruzione dei lavori se non la prende il Ministero, molto meno voglio assumerla io, molto meno deve assumerla la Camera. È necessità che la continuazione dei lavori sia assicurata, cosa a cui io accenno, non per interesse locale, ma per interesse nazionale.

Non senza ragione il ministro dell'interno poco fa pronunziava una parola: *i lavori della società delle calabro-sicule sono un interesse anche per me;* sono un interesse d'ordine politico, d'ordine sociale. Io vengo

dalla Sicilia e posso confermare questa verità! Se un dubbio dunque vi è, se è discutibile la certezza della continuazione dei lavori, io credo che nessuno in questa Camera, e l'onorevole Depretis pel primo, non vorrà assumersi la responsabilità delle conseguenze che da una interruzione di lavori possono derivare.

Quanto poi l'onorevole Depretis diceva della società concessionaria, le censure che egli faceva all'amministrazione dei lavori pubblici sono molto esatte, io mi unisco con lui. Certamente non fu una società modello la società *Vittorio Emanuele*, che ebbe affidata la costruzione e l'esercizio della rete delle calabro-sicule.

L'onorevole Depretis parmi accenni, nei suoi calcoli, al capitale realizzato da questa società in confronto coi lavori fatti... *(Segni di dissenso del deputato Depretis)*

Ad ogni modo, questa è cosa che riguarda gli azionisti e portatori d'obbligazioni colla società, non certamente noi; ma, se dobbiamo esaminarla, e per riflessioni indirette, è perchè non pesassimo il valore dei lavori con quello che valgono per estimo, ma che vi aggiungessimo quanto ogni società, quanto ogni Stato deve spendere in amministrazione, quando costruisce delle linee ferroviarie. Certamente che alla società concessionaria i lavori delle calabro-sicule non costano quanto porta la stima che ci ha presentato il ministro dei lavori pubblici; dunque io desidererei che, oltre il calcolo degli oneri che egli ha esaminato nella convenzione, facesse anche rilevare un po' la cifra degli utili che lo Stato va a conseguire mettendosi in possesso delle linee compiute, come di quelle che sono in costruzione.

Del resto, signori, lasciando il còmpito speciale al ministro dei lavori pubblici e alla Commissione di scendere al dettaglio dell'esame finanziario della convenzione, io, pei motivi che ho qui dichiarati, la voto, ancorchè riconosca che poteva esservene una migliore, benchè riconosca che qualcuno degli oneri poteva essere tolto via nell'interesse dello Stato. Per me quella convenzione ha i vantaggi che ho accennato: comincia una nuova èra tra lo Stato e la società concessionaria delle ferrovie.

La tronca col sistema provvisorio dei sussidi, delle anticipazioni, delle amnistie, ritorna all'impero della legge, fulmina la decadenza per le società che mancano agli obblighi, accetta condizioni ragionevoli di decadenza quando le società non hanno mezzi e vogliono stipulare con lo Stato lo scioglimento dei loro obblighi e la liquidazione dei loro diritti.

Ecco il principio che io sostengo, e che approvo in questa convenzione. Io voto questa convenzione perchè ritengo come probabile, se non certo, che altrimenti avverrebbe nei lavori una lunga interruzione; e per mezzo di questi litigi, che sono tanto potenti contro lo Stato a danno delle popolazioni e a danno di quell'ordine pubblico che è un interesse supremo della nazione.

Per queste ragioni io sono favorevole alla proposta della Commissione.

*Voci.* Ai voti! ai voti! La chiusura!

**CANTELLI**, *ministro per i lavori pubblici.* Io non potrei lasciare senza risposta i molti appunti fatti alla convenzione, principalmente dall'onorevole Depretis; ma, essendo l'ora avanzata, io pregherei la Camera a voler rimandare il seguito della discussione a domani.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intenderà ammessa la domanda del ministro.

La seduta è levata alle ore 5 1|2.

*Ordini del giorno per le tornate di domani:*

*Alle ore dieci antimeridiane.*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per l'affrancamento dei vincoli feudali nelle provincie venete e mantovana;

2° Discussione del progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari.

*Al tocco.*

1° Votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge:

Proroga del termine stabilito dall'articolo 5 della legge 15 agosto 1867;

Esazione delle imposte dirette;

2° Seguito della discussione sul progetto di legge relativo alla convenzione stipulata colla società delle ferrovie calabro-sicule.

Discussione dei progetti di legge:

3° Modificazione della dotazione immobiliare della Corona;

4° Provvedimenti proposti dalla Commissione d'inchiesta sul corso forzoso dei biglietti di Banca;

5° Amministrazione centrale e provinciale, e istituzione degli uffizi finanziari provinciali;

6° Ordinamento del servizio semaforico sui litorali;

7° Abolizione della privativa delle polveri da fuoco.