

XXXIV.

TORNATA DEL 7 AGOSTO 1863

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FERRIGNI.

**Sommario** — *Congedi — Sunto di petizioni — Omaggi — Approvazione di due progetti relativi alle convenzioni postali col Portogallo e col Belgio — Presentazione di due progetti di legge — Discussione sul progetto di legge per la cessione allo Stato della ferrovia Vittorio Emanuele (sezione Ticino) e per la concessione delle ferrovie Calabro-sicule — Discorso del Senatore Audiffredi contro il progetto — Risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Audiffredi — Appunti del Senatore Farina cui risponde il Ministro suddetto — Nuove considerazioni del Senatore Farina — Adozione della proposta per la chiusura della discussione — Spiegazioni del Ministro dei Lavori Pubblici sull'articolo 1 — Parole del Senatore Vigliani sul medesimo — Approvazione dell'articolo 1 e dei successivi, non che dell'intero progetto — Adozione dei seguenti progetti: 1. Per una nuova distribuzione di fondi assegnati per lavori al porto di Livorno; 2. Per l'approvazione della convenzione col Municipio di Torino pel compimento del palazzo Carignano.*

La seduta è aperta alle ore 3 1/4.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, dell'Istruzione Pubblica, dell'Interno e degli Affari Esteri.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** legge il processo verbale dell'ultima tornata che è approvato senza osservazioni.

**Presidente.** Si darà lettura di una domanda di congedo.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** legge la lettera del Senatore Acquaviva, colla quale domanda un congedo che gli è dal Senato accordato.

Lo stesso dà lettura del seguente:

SUNTO DI PETIZIONI.

N. 3326. Antici Isodoro di torre dei Passeri (Teramo) ricorre al Senato onde ottenere che uno dei suoi figliuoli venga esentato dalla leva (*Fetizione mancante dell'autenticità della Firma*).

N. 3327. Il Consiglio Comunale di Galeata (Toscana) fa adesione alla petizione del Consiglio comunale del

Bagno a Ripoli (n. 3308) relativa al Conguaglio dell'imposta fondaria.

**Presidente.** Fanno omaggio al Senato.

La deputazione provinciale di Bologna degli atti di quel Consiglio delle sedute straordinarie del 28 gennaio 27 e 28 aprile 1863.

Il signor Giovanni Bartolucci, consigliere d'appello, di alcune copie di un suo opuscolo che ha per titolo: *Osservazioni sulle riforme giudiziarie Miglietti e Pisanelli*.

DISCUSSIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE.

(V. atti del Senato N. 56 e 57).

**Presidente.** L'ordine del giorno porta per primo la discussione dei progetti di legge per l'approvazione delle convenzioni postali col Portogallo e col Belgio.

Il progetto di legge relativo alla convenzione postale col Portogallo è compreso in un unico articolo.

Secondo l'usanza del Senato non si darà lettura della convenzione.

Art. unico.

« Piena ed intera esecuzione sarà data alla convenzione postale tra l'Italia ed il Portogallo conclusa in Lisbona il 10 dicembre 1862. »

Il progetto non essendo che di un articolo non si fa luogo alla votazione per alzata e seduta, ma si procederà alla votazione per appello nominale e per squittinio segreto.

Siccome c'è l'altra convenzione postale col Belgio, si procederà alla votazione dell'uno e dell'altro progetto con una sola chiamata.

Il progetto di legge per la convenzione postale col Belgio è così concepito:

Articolo unico.

« Piena ed intera esecuzione sarà data alla convenzione postale tra l'Italia ed il Belgio conclusa in Bruxelles il 23 dicembre 1862. »

Se non ci sono osservazioni in contrario si passerà allo squittinio segreto a norma del regolamento.

PRESENTAZIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE.

Ministro dell'Interno. Domando la parola.

Presidente. La parola è al signor Ministro dell'Interno.

Ministro dell'Interno. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per l'estensione a tutto il regno della legge sulla pubblica sicurezza; ed un altro per la riforma delle carceri di pena.

Presidente. Do atto al signor Ministro dell'Interno della presentazione di questi due progetti di legge che saranno stampati e distribuiti negli uffici.

Prego il Senatore segretario San Vitale di fare l'appello nominale.

(Il Senatore Segretario San Vitale fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione:

Sul progetto di legge per la convenzione postale col Belgio.

Volanti . . . . .	75
Favorevoli . . . . .	74.
Contrari . . . . .	1.

Il Senato approva.

Sul progetto di legge per la convenzione postale col Portogallo:

Volanti . . . . .	75.
Favorevoli . . . . .	74.
Contrari . . . . .	1.

Il Senato approva.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CESSIONE ALLO STATO DELLA FERROVIA VITTORIO EMANUELE E CONCESSIONE DELLE FERROVIE CALABRO SICULE

(V. Atti del Senato N. 51.)

Presidente. Si passa ora alla discussione del progetto di legge riguardante la cessione allo Stato della ferrovia Vittorio Emanuele e la concessione delle strade ferrate Calabro Sicule.

Credo che il Senato vorrà dispensarmi di dar lettura dell'intero tenore del progetto salvo a leggerne gli articoli secondo che saranno votati.

La discussione generale è aperta.

Prego i signori Senatori componenti l'Ufficio Centrale di prendere posto al banco delle Commissioni.

(I membri dell'Ufficio Centrale pigliano posto al banco delle Commissioni)

Senatore Audiffredi. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Senatore Audiffredi.

Senatore Audiffredi. Non è a questo Consesso sicuramente che faccia d'uopo ricordare quale sia la estrema gravità di questa legge.

Io accennai nel principio della sessione come noi, o almeno i membri del Parlamento non abbiamo una precisa idea della gravità delle nostre condizioni finanziarie. Io osserverò che le proposte che interessano le diverse provincie sono votate per acclamazione per fare quella giustizia distributiva che è naturale alle varie provincie del regno.

Non è men vero però che vi è qualche distinzione a fare fra le opere più necessarie, e le meno necessarie, fra quelle che sono urgenti, e quelle che si possono rimandare.

Io davvero confesso che avendo riguardo alle circostanze difficili di riuscire a pareggiare il nostro bilancio, fra le opere che avrei rimandato sono le strade ferrate confrontanti al mare, che non servono alla gran linea di comunicazione che dev'essere stabilita fra tutte le parti del nostro regno, e anche colla Svizzera. Io non sarei stato disposto per ora ad approvare la strada da Taranto a Reggio che non ha grandi trasporti di commercio, che non ha trasporti di viaggiatori, mentre questi trasporti sono grandemente agevolati col mezzo del mare.

Io dicevo che non abbiamo una giusta idea della situazione finanziaria. Infatti vedete, o signori, come ancora si mantiene l'illusione che mediante l'imposta sul credito mobiliare si possano risparmiare altre imposte che gravano le provincie settentrionali. Io credo che ormai in fatto d'imposte noi siamo in tal dura situazione da non poter negar niente al Ministero, qualunque sia la domanda che ci faccia.

Io credo che le stesse imposte che sono applicate in queste nostre provincie, per quanto riescano dispiacevoli, per quanto riescano disgustose, sarà per senti-

mento di patriottismo, invocando i giusti sentimenti di nazionalità e l'interesse di provvedere alla sicurezza dello Stato, che le provincie meridionali hanno da aggradire queste imposte che a noi sono tanto gravi.

Passando a discorrere sulle vie ferrate avevo ricordato in principio di questa sessione al Ministero che sarebbe stato desiderabile che nelle vie esercite dallo Stato si fossero stabiliti dei posti di quarta classe, come sono in esercizio in Toscana per la gente minuta, per i giornalieri poveri, per i quali non è men vero che sia ancora gravosa la tariffa che ora è stabilita; ed io credo che con questo non si pregiudicherebbe l'interesse dell'erario, e si avvantaggerebbe il commercio.

Il Ministro aveva detto di far studiare la questione, che non so se sia stata studiata o no: è cosa di apprezzazione. Noi vediamo che in Toscana questo sistema funziona benissimo, ed è di vantaggio sensibile a quelle popolazioni; ed io faccio voti perchè il Ministero voglia proporre una simile misura per le vie ferrate esercite per conto delle finanze.

Altra considerazione importante ho da accennare, io non credo conveniente di mantenere nell'Italia meridionale le tariffe così elevate sulle strade ferrate, come sono stabilite nella settentrionale.

Da noi i rapporti commerciali sono stabiliti da un pezzo, sono necessari, il bisogno di comunicazioni è sentito da tutte le classi: ma in un paese in cui non esistono le strade comuni, noi vediamo che il movimento commerciale è lentissimo, tanto più in una linea che costeggia il mare, cosicchè io credo che in quelle località sia nell'interesse dell'erario di fare delle riduzioni di tariffe, tanto più che l'erario è responsabile, e deve supplire a quanto manca per la garanzia assicurata alle diverse compagnie.

Un'altra cosa io vorrei accennare nell'interesse finanziario; io credo che mentre noi stabiliamo delle imposte che sono gravose ad una gran parte della popolazione, cioè sulla entrata, sulla consumazione del vitto, sui dazi comunali, io non dubito che queste imposte possano parere gravose ad una gran parte della popolazione (ma lasciamo stare che le imposte ci debbano parere gravose, chè ormai ci troviamo nel bisogno di accettarle tutte), però io vorrei che noi imponessimo egualmente gli articoli che sono meno necessari alla vita, gli articoli di lusso, gli articoli di consumazione delle classi agiate. Noi abbiamo negoziato un trattato colla Francia sulle basi del libero scambio, che io credo che potrebbe essere modificato in senso vantaggioso alle nostre finanze, e non lo dico perchè sia ora il caso di parlarne avanti il Senato, ma perchè credo che le questioni finanziarie debbano in generale essere anche qui trattate, perchè siano anche considerate dall'altro ramo del Parlamento a cui maggiormente compete lo studio profondo e maturo delle questioni finanziarie medesime.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** L'onorevole senatore Audiffredi ha preso occasione dalla legge sulle ferrovie calabro sicule per esporre alcune sue idee intorno alle finanze dello Stato ed intorno ad alcuni miglioramenti che converrebbe introdurre per aumentare i proventi dell'erario.

Non lo seguirò sopra questo argomento che mi pare abbastanza vasto per meritare una discussione speciale, la quale avrà il suo posto, quando si discuteranno avanti al Senato le leggi sulle imposte che gli sono state presentate. Mi limiterò adunque a rispondere ad alcune sue osservazioni intorno alle ferrovie calabro sicule.

L'onorevole Senatore trae argomento dalle condizioni, in cui si trovano le finanze dello Stato, per consigliare di differire ad un'epoca più opportuna la costruzione di queste strade; ma mi basterà l'accennargli che a riguardo delle ferrovie calabro sicule la questione è pregiudicata, poichè esiste già una concessione fatta alla società Adami per la loro costruzione.

Solamente convien notare, che siccome questa concessione era piuttosto d'aggravio allo Stato, il quale doveva fornire i capitali necessari e che d'altra parte, quantunque lo Stato fosse tenuto a sacrifici considerevoli, tuttavia non poteva sperare che la costruzione si facesse con la rapidità desiderata dal Governo e dalle popolazioni, perciò è venuto in pensiero del Ministero di cambiare la natura di tale concessione e di procurare che essa cadesse in mano di un'altra società, la quale avesse interesse di fare più rapidamente, e nello stesso tempo esonerasse lo Stato dall'obbligo di sborsare il capitale di simile costruzione.

Dunque vede l'onorevole Senatore Audiffredi che la questione è completamente pregiudicata, che le ferrovie calabro sicule debbono eseguirsi, giacchè vi ha una legge che impone quest'obbligo al Governo. Solo nel progetto attuale il Ministero...

**Senatore Farina.** Domando la parola.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** . . . onde completare la rete, ha compreso alcune linee di più e specialmente la linea della Basilicata che dalla foce del Basento conduce a Potenza e da Potenza va a Contursi ad unirsi colla linea, destinata a collegare Foggia con Napoli. Questa linea era indispensabile dal lato politico, dal lato militare e dal lato economico. Che sia indispensabile dal lato politico basta, per convincersene, di gettare uno sguardo sopra la carta d'Italia, e si vedrà di leggieri come quell'ampia regione, che è la Basilicata, fosse la sola di tutta l'Italia, che sarebbe rimasta priva di una linea ferroviaria. E siccome questa provincia da altra parte è una delle più importanti dello Stato, ragion voleva che ne fosse anch'essa dotata.

La consigliavano poi ragioni militari, poichè è evidente che questa linea, che traversa il centro dell'Italia e viene per così dire a sboccare sull'Jonio, percorre la linea centrale che mette in comunicazione tutti i

grandi punti militari dello Stato e viene a convergere vicino a Taranto, dove certamente, in un giorno più o meno lontano, dovranno costruirsi grandi stabilimenti marittimi militari.

Ho detto infine che questa linea era anche consigliata da considerazioni economiche, e ciò è evidente. L'onorevole Senatore Audiffredi critica il tracciato della linea da Taranto a Reggio, perchè corre lungo il litorale, e dice che, quando vi è già il mare che serve di veicolo alle popolazioni ed alle merci, non v'è necessità di dotare quel litorale anche di una strada ferrata.

A tale riguardo potrei fare molte eccezioni e citare l'esempio di altri paesi e anche dell'Italia stessa, la quale non ha rifuggito innanzi ad una gravissima spesa per la strada litorale della Liguria.

Ma farò un'osservazione, che spero, sarà accolta dall'onorevole opposente; ed è che la linea da Reggio a Taranto, o per meglio dire da Reggio alla foce del Basento, ha per iscopo non solo di dar movimento alle popolazioni che si trovano lungo le Calabrie, ma di mettere la Sicilia in comunicazione con le Calabrie e con Napoli, poichè la linea a cui avranno ricorso viaggiatori, che vorranno recarsi da quell'isola a Napoli, sarà naturalmente quella di andare a Messina, da Messina a Reggio, e da Reggio alla linea litorale che conduce fino a Napoli ed Eboli.

Vede dunque che questa linea non è soltanto per il movimento locale, ma bensì anche per attirare tutto il movimento della Sicilia. È poi certo che, stante il disagio dei viaggi marittimi, le popolazioni, che hanno interesse a recarsi in Napoli, prenderanno piuttosto la linea del litorale che la via di mare, quantunque questa possa per avventura essere meno costosa della prima.

Spero adunque che l'onorevole preopinante sarà convinto che una tal linea non solo non sarà inutile, ma anzi gioverà grandemente a stabilire il movimento tra la Sicilia e le altre parti d'Italia.

Non mi dilungherò sulle ragioni politiche che consigliano potentemente allo Stato di stabilire strade ferrate in quelle regioni. Ognuno sa che quei paesi sono attualmente privi di comunicazioni ordinarie, e taluni anzi pensano che il Governo dovrebbe piuttosto provvederli di comunicazioni ordinarie che di strade ferrate.

Ma allo stato attuale delle cose si doveva prima pensare a le strade ferrate, che hanno principalmente per iscopo e risultato di fare scomparire le distanze e ravvicinare popolazioni che da secoli sono fra loro divise.

Ora l'unico mezzo di stabilire simili relazioni, di riunire queste popolazioni, di rafforzare i legami dell'unità italiana, solo si può prontamente ottenere colle vie ferrate, unitamente alle linee delle vie ordinarie più necessarie per il commercio interno e per l'agricoltura.

Le quali a lor volta si moltiplicheranno sotto l'influenza stessa delle strade ferrate, poichè ritengo che Comuni e Provincie che forse finora furono restii a fare spese per strade ordinarie, saranno i primi a sottoporsi

a sacrifici onde mettersi in comunicazione colle ferrovie che presso di loro correranno.

Il Senato quindi riconoscerà, lo spero, che le linee calabro sicule sono necessarie per l'interesse politico, economico e militare, e dopo queste spiegazioni non avrà più a tale riguardo alcun dubbio.

Mi rimarrebbe ancora a parlare di alcune altre questioni sollevate dall'onorevole Senatore Audiffredi.

Egli ha parlato delle tariffe; e disse che queste sono troppo elevate. Intorno a ciò mi limito a notare che forse queste verranno ridotte e credo che l'abbassamento loro sarà un risultato generale che si verificherà sopra tutte le strade ferrate d'Europa e per conseguenza anche sopra le nostre.

Ma io dimando: in un paese dove le difficoltà di comunicazione sono gravi, non si vedrà forse con riconoscenza che s'aprano strade che potranno trasportare le popolazioni con molta rapidità, ed a prezzo minore dell'attuale?

Le tariffe d'altronde debbono essere elevate anche perchè si abbia un reddito conveniente: poichè si richiede un certo equilibrio tra il reddito che debba dare una strada ferrata e la misura delle tariffe; ed il giorno in cui si vedrà che l'abbassamento delle tariffe produrrà maggior movimento, queste tariffe saranno anche diminuite.

E ciò sarà interesse non solo dello Stato ma pur delle Compagnie, perchè debbo far osservare all'onorevole preopinante che la convenzione, attualmente sottoposta al giudizio del Senato, è fatta in modo che la Società ha interesse a costruire prontamente le strade e svilupparne il movimento.

L'onorevole Senatore Audiffredi ha pure parlato di una quarta classe di posti destinati agli uomini, che percorrendo brevi linee, possono stare in piedi ed esposti al vento.

Io non ho molta convinzione, che possa adottarsi questa classe nei paesi meridionali senza esporre ad inconvenienti gravissimi la salute dei viaggiatori. Tuttavia ammetto che una tale proposta si potrà studiare, come si potrà anche esaminare se sia conveniente fare classi superiori e più comode per viaggiatori di condizione elevata e nello stesso tempo abbassare le tariffe per la classe inferiore, mantenendovi le condizioni di comodità attuale.

Sono, ripeto, questioni di dettaglio che si scioglieranno coll'andare del tempo e coll'esperienza.

Il Ministero non poteva e non doveva risolverle colla presente concessione, giacchè non si potevano mettere le ferrovie calabro sicule in condizioni d'esercizio diverse da quelle adottate per le altre linee italiane, essendo nell'interesse del servizio che la massima uniformità debba esistere fra le varie linee fra loro collegate, e per la maggior facilità di esso, ed anche perchè equamente sieno distribuiti i vantaggi delle ferrovie.

Queste poche osservazioni persuaderanno l'onorevole

Senatore Audiffredi, che, spero, vorrà recedere dall'opposizione che fa alla legge di cui si tratta.

**Presidente.** La parola spetta al Senatore Audiffredi.

Senatore **Farina.** L'aveva domandata io prima.

Senatore **Audiffredi.** Mi rincresce che le mie parole siano state male intese dal signor Ministro. Non ebbi mai in mente di portare severo giudizio sulla esecuzione delle vie ferrate.

Io sono altamente convinto che le comunicazioni per vie ferrate sono indispensabili a facilitare i rapporti fra le varie popolazioni, epperò la linea centrale, che ci metta in comunicazione colla Sicilia sotto tutti gli aspetti, siano politici, strategici, od economici, la giudico del massimo interesse, quindi sollecito che sia prontamente eseguita; questa linea strategica e commerciale è quella che partendo da Reggio di Calabria tende direttamente a Napoli; ma non già quella che da Taranto tende a Reggio ch'io giudico meno necessaria e assai gravosa alle nostre finanze.

Io diceva soltanto che con questa concessione fra pochi anni noi aggraveremo il bilancio di una passività di molti milioni, forse 28. Questa non è una spesa così piccola che possa passare inosservata.

Io temo che le nostre condizioni finanziarie si possano aggravare di molto: per quanto siano sollecitati i nostri Deputati a votare imposte, difficilmente potremo arrivare a colmare quel baratro di *deficit* che scaviamo dinanzi a noi.

L'Italia è ricca, l'Italia è grande, essa diventerà una delle prime Nazioni quando saranno sviluppate le sue ricchezze, e le vie ferrate sono un mezzo a questo fine; ond'io non sono sistematico oppositore delle vie ferrate, ma quello che io temo si è che noi ci troveremo nella posizione di non poter arrivare al pareggio fra le imposte e le passività.

La nostra armata la dobbiamo conservare chi sa per quanto tempo (*rumori*). Noi saremo nella condizione di dover fare altri prestiti, forse a scapito maggiore del nostro credito: forse ci troveremo nella necessità di alienare le vie ferrate e sicuramente in tal caso si alienerebbero le più produttive, quella dell'Italia settentrionale, e ci resterebbero a carico quelle dell'Italia meridionale.

Queste sono semplici considerazioni generali d'economia che volli esporre, ma non è mia intenzione di oppormi a questa legge.

Io consigliava la pazienza; la strada da Taranto a Reggio non mi pareva di tanta urgenza come quella da Reggio per Napoli direttamente; quest'ultima la credo una linea strategica e di primo interesse, ma l'altra poteva a mio giudizio essere ancor ritardata.

Quanto diceva l'onorevole signor Ministro circa la sollecitudine estrema della Compagnia nell'eseguire queste vie ferrate non avrà altro risultato che di anticipare questi aggravii a cui noi dovremo necessariamente sopperire.

Premesse queste considerazioni generali, io non occupo maggiormente il Senato nella persuasione, che esso non vorrà riguardarle come un'opposizione all'esecuzione di questi lavori.

No; tale non fu la mia intenzione.

Poichè abbiamo votate le ferrovie della Sardegna possiamo votare anche qualsivoglia altra via ferrata (*rumori*).

**Presidente.** La parola spetta al Senatore Farina.

**Farina.** Dopo la brillante risposta fatta dall'onorevole Ministro dei Lavori pubblici alle osservazioni del Senatore Audiffredi, io sento maggiore sgomento di quello che provassi prima nel presentare alcune osservazioni le quali sebbene non abbiano la benchè menoma relazione colle cose dette dal Senatore Audiffredi vedo che all'ora in cui siamo e nella stagione in cui versiamo non possono essere favorevolmente accolte.

(Segni di disapprovazione),

Senatore **Farina.** Sarebbe forse meglio che tacesi? Taccio se il Senato lo crede.

*Voci.* Parli, parli.

**Presidente.** Parli.

Senatore **Farina.** Ad ogni modo per isgrivio della mia coscienza, dacchè ho dovuto esaminare i documenti che concernono questa concessione io mi trovo in debito di fare alcune osservazioni sul conto della stessa.

Anzitutto farò osservare come l'idea di questa duplice concessione venisse originata, per quanto risulta dai documenti che vennero dal Ministro stesso presentati, dalle seguenti considerazioni esposte dal Consiglio d'amministrazione in seno all'assemblea generale della Società Vittorio Emanuele.

« En présence de cette situation que les actionnaires, par suite de leur fidélité à remplir leurs engagements et le conseil, en raison du zèle qu'il croit avoir mis à l'accomplissement de son mandat, semblaient n'avoir pas lieu de prévoir, nous avons dû nous préoccuper d'une manière toute spéciale de détourner une solution qui viendrait, d'une manière si funeste, déjouer les espérances des actionnaires. »

« Nous avons dès lors recherché et nous nous félicitons d'avoir rencontré le moyen d'apporter un remède à la situation présente; une amélioration à la fortune de la Compagnie et nous avons hâte de vous soumettre les bases d'un projet formulé dans les préliminaires de convention passé entre M.M. les Ministres des Finances et des travaux publics du Royaume d'Italie et M. Charles Lafitte, Président de notre Conseil d'administration. »

Sono questi i moventi da cui, per quanto consta dai documenti comunicati, prese origine l'idea della doppia trattativa della quale si tratta nella legge che ora è sottoposta all'approvazione del Senato.

Questa legge puossi a mio credere dividere essenzialmente in due parti, ed a ciascuna di esse io farò alcune osservazioni alle quali io spero che potrà rispon-

dere il signor Ministro, e non rispondendovi il Senato le apprezzerà per quel che valgono.

La prima parte concerne la cessione allo Stato della ferrovia Vittorio Emanuele; questa cessione venne valutata da una Commissione nominata dal signor Ministro, e la fa ascendere ad una rendita annua di due milioni e duecento circa mila lire, come è detto espressamente, ed è quella rendita che venne accordata in corrispettivo alla Società Vittorio Emanuele; la valutazione però era fatta in base alla rendita netta di questa società; necessariamente quindi bisognava dedurre tutti i pesi che aggravano tuttavia lo Stato, e per i quali egli avrebbe dovuto compensarsi sulla rendita netta e non si teneva conto dei pesi che si danno allo Stato, evidentemente questi pesi che potranno ascendere a 20 e più milioni dovevano essere in qualche modo calcolati.

Anzi ho detto male 20 milioni perchè sono 22 milioni. Infatti la Società Vittorio Emanuele aveva l'obbligo di corrispondere venti milioni per il traforo delle Alpi, più due milioni e duecento circa mila lire per lo cento lire per ogni azione della ferrovia di Susa; di quest'obbligo la società Vittorio Emanuele resta esonerata e necessariamente cessando la Società di doverlo, l'onere passa a carico del Governo; si hanno dunque 22 milioni di capitale e più, per procurarsi il quale colla rendita attuale è necessario costituire una rendita di 1,650,000 mila lire. Di maniera che il costo della strada ferrata per lo Stato non è più la rendita di 2,200,000 lire, ma bensì una rendita che bisognerà costituire di 3,876,000 lire.

Vero è che siccome i 20 milioni del traforo delle Alpi non si dovranno pagare che a misura che questo progredirà, e che dietro l'apertura del passaggio delle Alpi si può sperare un aumento considerevole nel movimento della strada, così si potrebbe obiettare che questo aggravio avrà nell'avvenire un compenso.

Ma a queste osservazioni giova contrapporne altre, che risultano da un documento pur comunicato dallo stesso signor Ministro, che è la relazione della Commissione a ciò nominata; a pagina 40 di qual relazione si legge:

« Ragioni per crescere la rendita presente di questa linea sono certo ed il naturale incremento del movimento della ferrovia, e fra parecchi anni la trasformazione della linea di Susa pel traforo delle Alpi, ma a lato di queste vi sono pur troppo altre e non poche ragioni, le quali indurrebbero a diminuire codeste presunzioni di rendita. »

Io non tediò il Senato col leggere tutto il seguito della dimostrazione di questa relazione perchè la cosa andrebbe troppo per le lunghe: passerò invece ad un'altra osservazione, e tralasciando di dimostrare come il peso dello Stato sarebbe molto maggiore di quello che apparentemente parrebbe, porrò in rilievo quali siano gli oneri che rimangono tuttora in forza di questa convenzione a carico della Società Vit-

torio Emanuele, e quali guarentigie soprattutto abbia lo Stato perchè questi oneri vengano dalla Società effettivamente adempiuti.

E qui mi si permetta di fare una breve digressione.

L'onorevole signor Ministro con eloquenti parole ci dimostra quanto grande sia e possa essere l'utilità di vedere presto costrutta sul territorio calabro-siculo una linea di ferrovia.

Io sono ben lontano dal disconoscere questa verità, ed applaudisco di cuore agli sforzi che si fanno per conseguire questo intento, ma pur troppo avvezzo qual sono a vedere che questi sforzi molte volte non riescono che a grandi delusioni, ho preso l'abitudine di guardare nelle concessioni quanta garanzia vi sia che le opere veramente si eseguiscano.

Il mio discorso dunque poggierà principalmente sulla garanzia che viene offerta per l'esecuzione di queste opere.

Compiono ora due anni che sedeva su questi stessi stalli quando venne approvata una concessione forse non meno importante dell'attuale, nella quale vi era appunto un articolo simile a quello che in questa si legge, ed io giudicandone la portata, pronosticai che non sarebbe stato che un tentativo di giuoco di borsa.

Sgraziatamente il mio pronostico si è avverato.

Ora io non vorrei che altrettanto succedesse nel caso presente, e per conseguenza io porterò, ripeto, la mia attenzione specialmente sulle garanzie che si offrono per l'esecuzione dei patti.

Ciò premesso, osservo che rimane alla società l'obbligo di pagare per le obbligazioni di Novara e per debiti e per prestiti L. 45,440,736, 50.

Ora quali garanzie ha lo Stato che la Società Vittorio Emanuele, la quale, come già vedemmo, e come è espressamente detto nella relazione su cui basa il signor Ministro la dimostrazione della convenienza della concessione, pare che non versi questa Società in troppo floride acque; quali garanzie, dico, abbiamo che essa adempirà agli obblighi che sorpassano la cifra di lire 45,000,000.

L'unica garanzia evidentemente consiste nell'ipoteca delle cartelle per L. 2,226,000 che lo Stato ha nelle mani e che, come è detto nella convenzione, verranno espressamente ipotecate per l'esecuzione della convenzione medesima.

Ma, o signori, è evidente che queste cartelle al valore che esse hanno al giorno d'oggi non rappresentano che un valore di 33 milioni circa, e conseguentemente un valore minore di 12 e più milioni degli obblighi che rimangono addossati alla Società Vittorio Emanuele.

D'altronde io vi confesso, o signori, che quando vedo di questa sorta di convenzioni, cerco che esse sieno ben esplicite, desidero che esse prevengano tutte le liti che possono sorgere; e qui se dovessi dire francamente il parer mio invece di vedere delle disposizioni che prevengano le liti, vedo così una cert'arte piuttosto di

seminare delle liti che di prevenirle e sono persuaso che non mancheranno in quantità. Ne volete una prova? Signori, non vi è dubbio che la Società Vittorio Emanuele ha ancora l'obbligo di rimborsare delle azioni, ebbene, o signori, nella convenzione voi non trovate parola delle azioni.

In una tabella che troviamo, non nella convenzione, ma nella memoria nella quale si basa il sig. Ministro, troviamo portato nel lordo della rendita della ferrovia ceduta il prezzo delle azioni d'Ivrea, di Biella e di Susa; ma postochè queste dovevano rimanere non a carico della Società ma dovevano passare a carico del Governo perchè erano comprese nel brutto della strada, da cui poi si veniva a detrarre di netto 2,225,000 franchi che corrispondono alla rendita, perchè non se n'è parlato? Di più io non so se non esistano ancora delle azioni di Novara. Di queste: *Ne verbum quidem*, a carico di chi siano rimaste. Mi si dirà che si deve intendere che sono a carico piuttosto dell'uno che dell'altro; ma da parte del cielo quando si fanno convenzioni è meglio spiegarci ben chiaramente, perchè altrimenti davvero non so se essendo passata al Governo la proprietà di quella strada, nella costruzione della quale si era impiegato il versamento di quelle azioni, non si debba intendere che quell'onere viene trasfuso insieme alla strada medesima nello Stato, tanto più che alcuni oneri vediamo essere trasmessi al Governo, alcuni alla Società rimasti, e nell'enunciazione degli oneri rimasti alla Società troviamo bensì le obbligazioni di Novara, ma le azioni no.

Ora dunque io dico che la chiarezza in questo contratto mi pare che manchi totalmente, e che mancando di chiarezza semineremo probabilmente delle liti.

Ora passerò alla seconda parte di questa convenzione. la quale concerne la concessione alla Società Vittorio Emanuele delle strade ferrate Calabro Sicule.

Anzitutto mi occorre di rispondere ad un'obiezione la quale venne mossa da principio dal signor Ministro per dire che qui è inutile di occuparsi di questa concessione: la concessione, diceva egli, è già fatta, dunque andiamo avanti, non ci occupiamo più della convenzione, non ci occupiamo più di niente, perchè in sostanza la questione è già pregiudicata.

Signori, io non lo credo. La concessione è già fatta ed è una gran verità, anzi è una verità tale sulla quale richiamerò l'attenzione del Senato or'ora. Ma altro è che la concessione sia fatta in un modo, altro è che sia fatta in un altro: altro è che lo Stato si obblighi a fare una strada, che resta poi sua, altro è che dia una tal sovvenzione, che supererà probabilmente pel numero d'anni che si dovrà fare, la spesa della costruzione della strada, e che la strada resti a un terzo, invece di rimanere in proprietà dello Stato medesimo. Fra questi due casi credo che corra una differenza immensa, perchè se nel primo caso la spesa per lo Stato era evidentemente produttiva siccome quella che costituiva un fondo che avrebbe a favore dello Stato profitto, nel caso presente diventa una spesa per lo

Stato, dirò così, improduttiva, in quanto che qualunque sia poi il prodotto di queste strade non profitterà direttamente allo Stato, ma direttamente alla Società.

Stabilita questa distinzione io ammetto francamente anzi che la concessione è già fatta; e posto che è già fatta, domando con qual diritto concediamo la stessa cosa a due società.

Ma qui ci si affretta a rispondere: ma che diamine, voi uscite fuor de' gangheri. La società che si presenta possiede tante azioni fondamentali, dirò così, e tante azioni di dividendo, che ha sicuramente nell'assemblea generale della Società attuale quella supremazia che le occorre per fare sciogliere la Società.

Andiamo un momentino adagio qui. È indubitato che stando a quando ci si dice, almeno dal Ministro, la Società od il sig. Lafitte, che io qui non distinguerò fra l'uno e l'altra, possiedono quel numero di azioni che sarebbero necessarie non per far sciogliere la Società, ma perchè fosse legale l'assemblea nella quale venisse pronunciata la dissoluzione della Società come è detto nello Statuto e fra queste due cose, agli occhi miei, corre diversità immensa.

Infatti vi è un gravissimo punto di diritto, che è troppo forte per le mie povere spalle a decidersi, ed è, se la minoranza, quando prevalenti ragioni di utilità generale della Società non la persuadano, possa o no validamente opporsi alla dissoluzione della Società, e se con un voto possa la maggioranza privare la minoranza del diritto che ha di persistere in una società che è utile per lei e per la generalità dei soci.

Questo punto, o signori, io lo credo gravissimo, e nelle memorie e in tutti i documenti che ci furono sottoposti non venne menomamente considerato.

Ora supponiamo che la minoranza dicesse: io non mi voglio sciogliere; questa Società è vantaggiosa per me, con qual diritto voi, maggioranza, venite a imporvi di far cessare i miei diritti per sostituirvi nel godimento dei medesimi?

Il singolare poi è questo, che chi è che viene a imporre lo scioglimento a quegli che vuol profittarne per sostituirsi nei vantaggi che può ricavare la società medesima. Ora io vi domando, il Tribunale chiamato a decidere su questo proposito non troverebbe sommamente immorale di dar retta a speculatori che per ingordigia di guadagnare essi tutto quello che prima dovevano dividere colla minoranza vengano a costringere colla maggioranza a far cessare una Società che prima legalmente esisteva, e che floridamente faceva i proprii affari?

Eccovi, o signori, una di quelle probabilissime liti delle quali or ora vi diceva che si andrà seminando il germe, piuttosto che la vera costruzione delle strade ferrate.

Andiamo avanti. La Società attuale che riceve la concessione non è quella che deve fare la strada.

La strada per essere fatta abbisogna di una nuova

Società con nuovi capitali, con nuova amministrazione, con nuovo scopo.

Una certa esperienza di questo genere di cose mi ha fatto vedere i pericoli di questa sorta di concessioni.

Ricorderò a questo proposito un fatto avvenuto nella nostra capitale. Una certa istituzione di credito della quale non farò il nome per riguardi che il Senato vorrà certamente apprezzare, si era assunto l'obbligo di costituire una società per un certo canale. Questa società che aveva assunto l'obbligo trovò sette od otto sottoscrittori seri che fecero veramente dei sacrifici per questo affare, ma sgraziatamente non avendo potuto trovarne di più, sapete cosa fece il direttore?

Andò nella città di Novi, mandò a chiamare quanti facchini sapevano scrivere, o quanti nullatenenti sapevano fare il loro nome, fece sottoscrivere da tutti questi una quantità di azioni, se ne tornò indietro e proclamò al mondo che aveva costituita la società per la canalizzazione.

Io non voglio dirvi che questo fatto si ripeta, ma vi voglio dire che la vostra convenzione vi espone a che si ripeta.

Voi infatti mi direte: ma niente affatto, dirà il signor Ministro, se la società non è seria noi vedremo di farla obbedire. Sta bene, voi vedrete e farete delle liti e la strada intanto andrà avanti quanto potrà andare quando gli azionisti non saranno seri, e non avranno denari per farla.

Ma, dirà il signor Ministro, voi omettete di considerare che per garanzia delle sue promesse la società Vittorio Emanuele ha depositato 750,000 lire di rendita, e che conseguentemente sarà per fare le cose bene, perocchè realmente quel deposito è un deposito d'importanza e che necessariamente dovrebbe escludere che le cose non si facciano a dovere.

Il deposito è fatto e ne convengo, ma c'è un'altra osservazione a fare, ed è che la perdita è illusoria.

Leggete di grazia, o signori, la convenzione; è fatto il deposito perchè si formi la società per la esecuzione della strada, ma poi dove dice che lo perderà se non la fa è detto in modo che la perdita è illusoria.

Leggete l'articolo relativo.

Art. 23.

« A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti colla presente convenzione ed annesso capitolato, la Società concessionaria, entro un mese dalla promulgazione sovracitata farà, nella cassa dei depositi e prestiti, un deposito di cartelle corrispondente ad una rendita di lire 75,000. »

Qui è un errore di stampa, non sono 75m., ma 750m.

Vediamo ora come è comminata la perdita di questa rendita, nel caso che la Società non adempia agli obblighi assunti.

« In caso di inadempimento di quanto è disposto

nel presente (notate che non dice nel precedente alinea è un'altro alinea, non può riferirsi a quello che precede) alinea di questo articolo, la Società oltre al decadere della concessione incorrerà senz'altro nella perdita della rendita di 750 mila lire che quella cauzione ecc... » Il mio vicio mi dice che si voleva dire precedente io dico che vuol dire quello che è scritto nella convenzione e che quando un Tribunale dovesse giudicare sulla perdita di una somma considerevole, si dirà che questa perdita è vincolata alla condizione espressa e non a quella che si sarebbe dovuto esprimere o per lo meno, vi sarà una gravissima questione ed avremo seminato un'altra lite; il che prova, come vi diceva, questa convenzione essere un semezaio di liti.

Una voce. Non vuol dir niente...

Senatore Farina. Lo so anch'io che non vuol dire niente, ma intanto se andassimo avanti ai Tribunali la questione sarebbe per lo meno disputabilissima.

Oltre queste considerazioni, io non posso a meno di fare osservare quanto sia doloroso che somme cospicue come quella della quale attualmente si tratta, perchè, come ottimamente osservava l'Ufficio Centrale, si tratta di obbligarsi annualmente per una somma di 22 e più milioni, questioni di questa fatta si presentino al Senato senza essere documentate niente per niente. Noi appena appena abbiamo l'indicazione dei punti estremi delle due linee. Non, tracciato, non indicazione di punti intermedi che si toccheranno, nulla insomma di quello che è solito a farsi quando si tratta di progetti di ferrovie. Ma si dirà che si è approvato a questo modo la concessione fatta coi signori Adami e Lemmi; ma rispondo che appunto perchè da allora ad oggi sono corsi due anni, il Parlamento era in diritto di avere oggi qualche documento di più di quelli che aveva avuto allora. Se il Governo non è in caso di darci nessun maggior documento, bisogna credere che in questi due anni poco o nulla si è occupato di quella convenzione e delle ferrovie che facevano parte della medesima.

Per conseguenza io non posso approvare questo modo di votare somme ingentissime senza che nemmeno sappiamo la lunghezza del percorso delle ferrovie medesime.

Dopo di ciò io non ho nulla da aggiungere.

Ho fatto sentire al Senato le mie ragioni che a mio credere potrebbero suggerire di meglio studiare la cosa; ho fatto sentire soprattutto la necessità che crederci ci sia di procurare lo scioglimento della società Adami e Lemmi prima di far una nuova convenzione.

Ho sgravato la mia coscienza, ho detto quello che mi era parso opportuno dipendentemente dalla lettura fatta dei documenti. Non posso dissimulare che mi opprime un senso di tristezza. Noi abbiamo impiegato non so quanti mesi e non so quanti ancora noi ne impiegheremo (dico noi, ma intendo i due rami del Parlamento) per votare un'imposta che darà all'erario an-



nualmente una somma minore di quella che spendiamo oggi, e così in una settimana votiamo una somma di spesa maggiore di quella che mettiamo dei mesi a votare in favore dell'erario.

Dopo di ciò non ho più nulla a dire.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** L'onorevole signor Senatore Farina esordiva con parole assai miti e sembrava volesse restringere le sue osservazioni ad alcuni punti della convenzione non abbastanza chiari onde eccitare il Ministero a dare alcune spiegazioni. Ma mi accorgo che mi ha fatto un processo in regola sopra tutti i punti.

La sua conclusione in sostanza sarebbe di rimandare ad un'altra epoca più opportuna l'esame e la discussione della legge attuale.

Questo mi meraviglia assai, poichè lo sperava aver favorevole l'onorevole Senatore Farina.

Io mi fidava della relazione che diceva che ad unanimità credeva non fosse il caso di ritardare maggiormente l'approvazione di questa legge.

Fatte queste brevi osservazioni, risponderò punto per punto, per quanto mi sarà concesso, alle varie obiezioni messe in campo dall'onorevole Senatore Farina.

L'onorevole preopinante richiamava l'attenzione del Senato sopra la strada Vittorio Emanuele e la vendita o cessione allo Stato e prendeva le mosse del suo discorso dalla dichiarazione fatta dal signor Lafitte ai suoi associati nella adunanza degli azionisti, che si fece a Parigi, dopo che il Ministero ebbe con loro formato una convenzione preliminare che doveva servire di base alla convenzione ora sottoposta al vostro esame; e mi è sembrato scorgere dalle parole dell'onorevole Senatore Farina, che la dichiarazione del Lafitte era tale che si credeva che la società Vittorio Emanuele si trovava in condizioni ed in momenti difficilissimi: e che colle convenzione attuale essa riacquistava il primo credito, ed in conseguenza si toglieva dalle difficoltà in cui versava.

Certamente la società Vittorio Emanuele non avrebbe fatto il contratto collo Stato, se non avesse avuto probabilità di migliorare la propria condizione.

Io ritengo anzi che era dovere del Ministero, perchè egli voleva affidare a questa medesima Società la costruzione delle strade ferrate calabro-sicule, di cooperare che fosse migliorata la sua condizione, onde potesse presentare quelle garanzie che sono necessarie, affinchè l'opera, che si tratta d'intraprendere, sia condotta al suo compimento. Dunque io ritengo che la società Vittorio Emanuele ha migliorato le sue condizioni, di più, che il Ministero ha fatto bene a migliorare queste condizioni, onde avere una Società forte, potente, ed in grado di adempiere gli obblighi che si assume.

Il Governo non è speculatore che viva dei disastri degli altri: trattasi solo di vedere, se colla convenzione fatta colla società Vittorio Emanuele, per diventare possessore delle strade di quel nome egli abbia fatto, o no, cosa utile.

Prima di tutto debbo fare osservare al Senato in quali condizioni si trovi la strada Vittorio Emanuele.

Il Senato si ricorderà che la società Vittorio Emanuele principiò i suoi lavori in Savoia, e fece un tronco che attualmente si stende da Culoz fino a Saint Michel.

Qualche tempo dopo la società Vittorio Emanuele acquistò la strada ferrata da Torino al Ticino, cioè la strada di Novara.

E qui posso rispondere all'onorevole preopinante, che dai documenti comunicati, risulta che la società Vittorio Emanuele è rimasta proprietaria assoluta di questa ferrovia, poichè ha pagato tutte le azioni al prezzo che venne stabilito.

In conseguenza essa ha la proprietà intiera di questa linea.

Quando si trattò di eseguire il perforamento delle Alpi, vi fu una convenzione colla società Vittorio Emanuele, in virtù della quale la Società concorreva a quell'opera per la somma di 20 milioni; ma dopo la cessione della Savoia alla Francia, gli interessi della parte savoiarda furono separati dagli interessi della parte italiana, per cui rimane a carico della società Vittorio Emanuele per il traforo delle Alpi per la parte italiana una somma di 13 milioni e per la parte francese rimasero 7 milioni, cui debbe sopperire la strada che rimane in Savoia.

Dunque la somma che la società Vittorio Emanuele della sezione Ticino dovrebbe sborsare per il compiuto traforo delle Alpi sarebbero 13 milioni.

Si potrebbe ancora calcolare che questa somma si dovrebbe aumentare di qualche poco: naturalmente dovrebbero pagare di mano in mano che si fanno i lavori, epperò si dovrebbe tener conto degli interessi: ma io lascio a parte questa questione.

L'onorevole Senatore Farina ha citato un abbuono di 100 franchi che la Società deve pagare sulle azioni per la ferrovia di Susa.

Ma queste azioni sono in mano della Società.

Senatore Farina. Nove mila soltanto.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Sta bene: esse passeranno in mano al Governo.

Ma nelle obiezioni mosse vi ha una cosa che ha dimenticato l'onorevole Senatore Farina e che rende più grave la spesa che deve fare lo Stato, e sono le spese per il miglioramento della strada ferrata Vittorio Emanuele, spesa, che nel brano di rapporto che ha letto è valutata a circa una decina di milioni: si vede dunque che la vera spesa che dovrebbe fare la società Vittorio Emanuele sarebbe di più di 23 milioni.

Ora il Senatore Farina dice: voi dunque vi assumete la strada ferrata Vittorio Emanuele e non prendete da questa strada che la rendita di L. 2,226,000 che corrisponde al reddito netto della strada medesima, e nello stesso tempo voi sgravate la società Vittorio Emanuele di 23 milioni che necessariamente dovranno cadere a carico dello Stato.

Mi pare aver reso chiara l'obbiezione mossa dal Senatore Farina, anzi di averla resa più grave poichè vi ho aggiunta una spesa che egli non aveva contemplata; ora mi occorre rispondere a questa obbiezione.

Se la società Vittorio Emanuele era costretta a somministrare una somma di 13 milioni per il perforamento delle Alpi, convien notare, che il rimanente della spesa rimane a carico dello Stato.

Senatore Farina. Vi rimane ugualmente.

Ministro dei Lavori Pubblici. Di più lo Stato ha l'obbligo di costruire il tronco da Susa a Bardonnèche della lunghezza di circa 35 chilometri, obbligo molto grave perchè quel tronco costerà circa 400 o 500 mila lire al chilometro.

Ora la spesa che cade a carico dello Stato è assai più grave di quella che cadrebbe a carico della Società.

Ma cosa succede dopo? Terminato il perforamento delle Alpi e terminata la strada da Susa a Bardonnèche la proprietà di questa strada a chi appartiene? Alla società Vittorio Emanuele.

Dunque se da una parte noi esoneriamo la società Vittorio Emanuele dal pagare questi 13 milioni, da un'altra parte il Governo resta proprietario di una linea la quale costerà assai più di 13 milioni e ne potrà disporre nel miglior modo per vantaggio delle sue strade ferrate.

Non bisogna credere che questa sia una perdita; anzi chiunque voglia esaminare attentamente la questione vedrà ch'è un vero guadagno per lo Stato poichè lo Stato acquista la proprietà di una linea che gli costerà probabilmente da 35 a 40 milioni contro 13 milioni che egli condona alla strada Vittorio Emanuele.

Ora io non voglio calcolare qui l'aumento di movimento che potrà nascere sopra la strada Vittorio Emanuele dal traforo delle Alpi, ma è certo, che il giorno in cui si potrà passare le Alpi per questo traforo, si verrà a stabilire un movimento tale, del quale forse attualmente non abbiamo idea, ed è certo che la rendita netta che è attualmente di 2,226,000 lire si alzerà ad un punto tale da coprire assai ampiamente la perdita dei 13 milioni che venne accennata e rimproverata dall'onorevole Senatore Farina.

Vi è un altro punto sul quale io debbo rispondere, ed è la spesa che dovrà fare lo Stato per migliorare le condizioni della strada ferrata Vittorio Emanuele.

È vero che forse il materiale mobile, di cui dispone attualmente la società Vittorio Emanuele non è sufficiente per l'esercizio, ma qui io debbo notare che questo materiale mobile provvede cziandio al movimento

sopra le linee di Susa, di Biella e sopra quella d'Ivrea; in conseguenza se noi mettiamo tutto questo materiale sulla strada Vittorio Emanuele, si vedrà che il materiale mobile eccede quello che è necessario per il servizio conveniente di questa strada, ma è però certo che se la società avesse dovuto continuare l'esercizio di questa linea, avrebbe dovuto aumentare d'alquanto quel materiale.

Inoltre bisogna dire che oltre ai miglioramenti vi sono raddoppiamenti di binari da farsi, e questi raddoppiamenti da che sono resi indispensabili? Sono cagionati dall'incremento di movimento che ha già luogo sulla strada medesima, per cui si può dire che se da una parte vi avrà un aumento di spesa, dall'altra parte vi sarà aumento di provento, poichè l'aumento di spesa non è fatto che per facilitare il traffico, ed il movimento.

Inoltre faccio osservare che se la società Vittorio Emanuele avrebbe dovuto spendere non immediatamente, ma in vari anni, una somma di 10 milioni, la somma che dovrà spendere lo Stato è assai minore, poichè lo Stato ha in primo luogo sulle sue strade un materiale mobile che basta ampiamente al servizio della strada Vittorio Emanuele, ed in secondo luogo ha nei propri magazzini materiale sufficiente per rendere meno onerosi quei miglioramenti fissi che sarebbero stati gravissimi per la Società.

Tenendo conto di tutte queste circostanze si vede che lo Stato, quantunque si accolli una qualche spesa per il miglioramento della strada Vittorio Emanuele, sarà però la sua spesa effettiva di gran lunga inferiore a quella che sarebbe toccata alla società Vittorio Emanuele, ma mentre poi alla Società il Governo avrebbe pur dovuto pagare l'interesse del 4 1/2 per cento, ora all'incontro quest'aumento produrrà necessariamente maggiori proventi e benefici.

Qui mi giova accennare anche un'altra circostanza: si è calcolato il prodotto netto della strada ferrata Vittorio Emanuele in 2,226,000 lire, ma quando questa strada sarà riunita alla rete dello Stato, è cosa chiara che ne risulterà un'economia nell'esercizio della medesima; avremo le spese d'amministrazione generale molto minori. D'altronde ritengo che anche l'esercizio si possa fare in condizioni assai più economiche di quello che si faccia attualmente.

Non conto di tenermi alle cifre che sono state date dalla Società; ciò che importa è di stabilire che quel reddito lordo consegnato dalla Società è effettivamente il vero; ora per accertarsi che questo fosse il vero mi basterà ricordare al Senato che per parte dell'amministrazione già da un anno furono fatti studi, furono fatte ricerche che comprovavano che la contabilità di quella Società si teneva colla massima regolarità.

Nel 1858 si è mandata una Commissione a Parigi onde compulsare tutti i registri della Società, questo lavoro che ha richiesto più di tre mesi, fu fatto colla massima coscienza e si venne a provare...

Senatore Farina. Lo vedremo.

Ministro dei Lavori Pubblici... Mi permetta... si venne a provare che la contabilità era tenuta molto regolarmente fin d'allora.

Quindi, quando si trattò di verificare le proposte fatte dalla Società, io incaricai una Commissione composta d'uno dei personaggi che erano stati antecedentemente mandati a Parigi, e distinto ingegnere, e di due altri distinti amministratori, con incarico di rivedere tutti questi calcoli; dalla fatta revisione venne a confermarsi il reddito lordo, tal quale era stato calcolato.

Da ultimo questi stessi calcoli vennero ancora esaminati da un'altra Commissione composta di due deputati, e di un nostro collega, dai quali pure fu riconosciuta l'esattezza loro, e per conseguenza noi pure possiamo ritenere come esatte le cifre del reddito lordo dalla Società somministrata.

Date queste spiegazioni si tratta di vedere se l'esercizio della strada si possa fare colla somma stabilita dalla Società.

Lo Stato dovendo assumere l'esercizio, ha dovuto rendersi ragione della spesa che avrebbe incontrato, ed a varie riprese ha fatto fare questi calcoli da un distintissimo nostro ingegnere di locomozione, ed il risultato definitivo si fu che quando questa ferrovia passerà nelle mani dello Stato si potrà essa esercire con una economia di circa 280 mila lire (*Segni negativi del Senatore Farina*) sulla spesa che si fa attualmente, ed in conseguenza ritenendo questa economia, la rendita netta non sarà più di 2,226 mila lire, ma sibbene di 2,500 mila.

Debbo ancora aggiungere un'altra osservazione.

Noi abbiamo acquistato una strada ferrata, ed invece di pagarla in contanti, la paghiamo in rendita, salvo a conseguare le corrispondenti cartelle quando saranno estinti tutti i debiti della Società venditrice.

Ora io faccio osservare che, se noi avessimo voluto pagare questa strada quanto vale adesso, avremmo dovuto fare proceder ad una perizia, ad un estimo, e certamente esso non sarebbe, secondo me, stato minore di 32 milioni: di più se noi volessimo vedere quale sia il capitale sul quale deve il Governo garantire l'interesse, esso verrebbe a risultare di circa 46 milioni, stando ai fatti calcoli.

Dunque se noi adesso valutiamo la rendita di 2,226 mila lire al 7 per 0/0, si vedrà che questa strada non fu pagata soverchiamente, ma solo quel che vale, ed ho di più la certezza che migliorando le condizioni di esercizio, se ne aumenterà pure il provento.

L'onorevole Senatore Farina ha pur fatto un'obiezione, che credo priva di fondamento.

Egli ha detto: quali garanzie vi dà questa società che i suoi debiti saranno pagati?

Se io compulsò i registri riconosco che il servizio delle obbligazioni ascende a circa due milioni di lire all'anno.

Ed il Senatore Farina ha osservato che non avevamo che una rendita di 2,226 mila lire; ma io faccio riflettere che il sig. Senatore Farina ha dimenticato di tener conto della parte importante della strada...

Senatore Farina. Non ho dimenticato nulla.

Ministro dei Lavori Pubblici... che esiste in Savoia.

Ora se il sig. Senatore Farina si fosse dato la pena di esaminare a fondo la questione avrebbe veduto che le obbligazioni pesano tanto sulla parte italiana che sulla parte francese, e che vi sono, così credo, 2 milioni circa (non ricordo bene la cifra) che pesano parte sul tratto italiano, e parte sul francese.

Bisogna ritenere che lo Stato francese ha anche garantito il 4 1/2 p. 0/0, dunque vede che la somma di 2,226,000 franchi non è la sola che serve a pagare tutti i debiti della società Vittorio Emanuele.

Io credo di avere in questo modo risposto alle obiezioni fatte dall'onorevole Senatore Farina, relativamente all'acquisto della strada Vittorio Emanuele.

Passerò ora alla questione delle Strade Calabro-Sicile. Indi farò altre osservazioni sopra alcuni appunti e timor, da lui emessi.

L'onorevole preopinante ripete l'obiezione già mossa dal sig. Senatore Audifredi. Come dice egli, voi venite attualmente a proporre una convenzione, la quale vi costerà fra pochi anni una somma di circa venti milioni annui per regalare una ferrovia ad una società, mentre potete rimanerne proprietario, facendola a vostre proprie spese e pel vostro proprio conto. A questa obiezione si risponde agevolmente, osservando che se il Governo eseguisse la strada a proprie spese sarebbe costretto a prendere ad prestito un capitale il di cui interesse oltrepasserebbe di gran lunga la garanzia che lo Stato accorda nella nuova Convenzione.

È evidente che se, da una parte il Governo costruisse quelle strade a proprie spese, egli resterebbe bensì in proprietà delle strade medesime, ma nello stesso tempo avrebbe aggravato anche il suo bilancio di tutte le rendite corrispondenti alla somma che avrebbe dovuto impiegare per la costruzione di queste strade.

L'obiezione dell'onorevole Farina non è dunque seria. La concessione Adami portava in sé grandi difficoltà e probabilmente la costruzione delle strade avrebbe costato molto di più. È vero che lo Stato costruisce meglio, ma non costruisce economicamente.

Io secondo luogo vi è necessità assoluta di fare al più presto queste strade, e questo è il punto sul quale insisto, quantunque sia stato combattuto dagli onorevoli preopinanti; sì, signori è necessario che le strade in Sicilia si facciano: lo Stato ha promesso a quei paesi le strade ferrate e bisogna che il Governo mantenga la sua parola: bisogna che quel paese sappia che se i Governi che l'hanno preceduto hanno sempre mancato alla loro parola, il Governo Italiano, quando promette, mantiene la sua. (*Bravo, bene*)

Dunque è dovere nostro, è dovere morale di mantenere la promessa: e dichiaro nel modo più assoluto, e ne ho bastante esperienza, che colla società Adami era impossibile fare le strade della Sicilia, mentre spero, malgrado le osservazioni del Senatore Farina che con la convenzione attuale esse si faranno.

Ora parlerò delle condizioni fatte per le strade ferrate della Sicilia.

Ma prima dirò che ho un dubbio che l'onorevole Senatore Farina non abbia attentamente letto la convenzione, poichè egli dice: Voi avete fatto una singolare convenzione: voi vi addossate tutto il carico della spesa: e se la società guadagna, tutto l'utile sarà per questa, mentre lo Stato non ne ricaverà niente.

Senatore Farina. Non ho detto questo.

Ministro dei Lavori Pubblici. Mi pare l'abbia detto....

Senatore Farina. È erroneo, non ho detto questo.

Ministro dei Lavori Pubblici. Il Senatore Farina non ha tenuto conto delle condizioni della concessione; se egli le vuole considerare vedrà che sono state combinate in modo, che mentre da una parte guadagnerà la società, vi guadagnerà altrettanto lo Stato, poichè di mano in mano che cresce il reddito lordo della strada, diminuisce pure la garanzia che lo Stato è obbligato di somministrare alla medesima, avendo la società interesse a sviluppare il movimento, al contrario di quello che avviene nella concessione fatta per le ferrovie meridionali, dove la società non ha alcun interesse a crescere il prodotto lordo dell'esercizio.

È questo il punto capitale sul quale io fermo l'attenzione del Senato, perchè il Ministero crede avere in questa concessione introdotto un sistema che di molto migliora le condizioni dello Stato per ciò che riguarda il servizio della garanzia.

L'onorevole Senatore Farina lamenta altresì che il tracciato delle strade non sia stato determinato indicando tutti i punti, nei quali deve transitare. Anzitutto parmi che sia determinato a grandi tratti quanto lo era nella convenzione primitiva. Dippiù per determinare questi punti, bisogna che siano avvenuti studi speciali, e questi studi sono già in gran parte fatti, ma non ancora compiuti. Ciò che importa è il fissare i punti estremi principali.

Ora mi pare che siano abbastanza indicati nella concessione, poichè la strada deve partire da Taranto, o meglio dirò da Massafra, e quindi andare a Reggio. Lo studio del terreno dimostra evidentemente che la linea più conveniente da seguirsi è quella che va lungo l'ionio; così pure dicasi per la strada da Messina a Catania, la quale non può correre altrimenti che lungo il litorale.

Dove presenta qualche incertezza, è da Catania per Palermo; ma anche per questo tratto si fanno attualmente gli studi, e le varie linee fra cui si dovrà scegliere non possono molto scostarsi l'una dall'altra; ma occorre un profondo esame della cosa onde con-

ciare gli interessi delle località colla debita economia di percorso.

Mi pare quindi che le prescrizioni di questa legge siano alquanto più certe di quello che lo fossero in molte altre convenzioni, le quali certamente non hanno dato luogo a discussioni della natura di quella, che fa l'onorevole Senatore Farina; credo che a questo riguardo ci sia tutta la garanzia desiderabile che il Governo non potrà abusare di questi patti per stabilire delle linee le quali non soddisfino ai vari interessi.

L'onorevole sig. Senatore Farina ha fatto una obiezione molto seria, cioè in apparenza seria, dicendo; voi nella convenzione avreste dovuto prevedere ed impedire che insorgano liti, ed invece avete seminato in tutti gli articoli gli appigli per muovere questioni. Risponderò che evitare delle liti è impossibile, finchè ci saranno degli avvocati. Io vorrei che l'onorevole Senatore Farina mi segnasse il modo di fare una convenzione la quale non desse appiglio ad una controversia. Però risponderò ad alcuni degli appunti principali che ha fatto in proposito.

Egli ha parlato anzitutto della società Adami ed ha detto; voi asserite che il sig. Lafitte ha in sue mani i tre quarti delle azioni della società Adami, ed in conseguenza è libero di sciogliere questa società mentre voi, Governo, siete in questa presunzione, io non la divido perchè credo che le minoranze le quali si trovano maltrattate dalle maggioranze hanno sempre diritto di reclamare in linea di giustizia e di equità.

Su questo riguardo posso tranquillizzare l'onorevole Senatore Farina. Prima di tutto dirò che si è pensato a mettere al sicuro gli interessi degli azionisti; poichè mentre era interesse del sig. Lafitte di fare salire il prezzo delle sue azioni, si è imposto al sig. Lafitte l'obbligo di pagare le altre azioni, che non aveva ancora comperate, ad un prezzo non inferiore a quello che aveva pagato per le prime azioni.

In secondo luogo se l'onorevole Senatore Farina avesse esaminato attentamente gli statuti della società, avrebbe visto che basta che gli azionisti siano rappresentati anche da un solo coi tre quarti delle azioni, perchè la società possa in diritto sciogliersi.

Colle azioni, che stanno in mano del signor Lafitte la questione della esistenza della società non può dar luogo a dubbi: ma ad ogni modo l'attuale concessione è vitcolata, come vede l'onorevole Senatore Farina, anche nello scioglimento della società Adami, la quale deve scomparire, e se non scompare, la concessione non ha luogo; e allora che cosa tocca al sig. Lafitte? esso perde la cauzione che ha depositato. Egli è obbligato di sciogliere la società Adami entro due mesi dalla concessione, e qui sta la comminatoria.

Ora mi pare che il sig. Lafitte, a cui nessuno certamente negherà molta intelligenza nei suoi affari, non si sarebbe esposto a perdere il deposito di garanzia per una cosa così incerta, come lo suppone il sig. Senatore Farina.

Questi senza voler citare alcun fatto speciale, dice; ma non credete voi che questa convenzione sia per dar luogo a giuoco di borsa e non supponete che per gli effetti dei medesimi non si farà la strada?

Per verità, o signori, se le condizioni che sono inserite in questa convenzione, non bastano a garantire il Governo che la strada si abbia a fare, non saprei quali altre condizioni inventare per assicurarne la esecuzione; io prego l'onorevole Senatore Farina di compulsare il grosso volume di convenzioni che abbiamo fatte, e vedrà se vi è un'altra convenzione nella quale vi siano condizioni più stringenti di quelle introdotte nell'attuale.

Io ritengo dunque che queste grandi opere si faranno: io veggio nella convenienza che ha la società Vittorio Emanuele, la quale con questa nuova concessione si rialza, io veggio nell'interesse che ha la società stessa di eseguire i lavori quantunque straordinariamente brevi sieno i termini fissati ed ingente il capitale da spendersi.

Una tale impresa poi è sufficiente anche per allettare gli speculatori, e di ciò ne è prova la garanzia di deposito fatta dal signor Lafitte in 750 m. lire di rendita, la quale non è certamente una somma indifferente, e che egli certamente non si esporrebbe a perdere, ove prevedesse di mancare ai suoi impegni.

Abbiamo poi anche un pegno nelle mani, ed è la strada ferrata Vittorio Emanuele per la quale noi abbiamo 2,226,000 lire di rendita che ci risponde in parte dell'esattezza dello adempimento degli obblighi che sono accollati al signor Lafitte.

Credo di avere risposto a tutti gli appunti stati mossi dall'onorevole signor Senatore Farina; però egli ha anche notato essere singolare che il Ministro presentasse leggi di importanza senza documenti di sorta.

Ora ciò non è esatto: la Commissione ne ha nelle mani in numero bastante, e se egli si fosse degnato di chiedere qualche spiegazione sarebbe stato un dovere del Ministro di dargliela amplissima. Egli non aveva che a domandarla, non deve perciò farne rimprovero al Ministro che, ripeto, l'avrebbe soddisfatto.

Voci. La chiusura.

Senatore Farina. Chiedo la parola; non si usa votare dopo che ha parlato il Ministro.

Presidente. La parola è al signor Senatore Farina.

Senatore Farina. Ringrazio anzitutto il signor Ministro di aver detto che avrebbe dato degli altri documenti che io per me avrei desiderato perchè appunto le osservazioni dilatorie...

Senatore Vigliani, Relatore. Domando la parola.

Senatore Farina. ...che io avevo fatto e che non erano pel rifiuto della legge, tendevano precisamente a chiarire la mia coscienza, nel che credo di avere il diritto che ha ciascun altro che deve dare il suo voto. Ringrazio anche il signor Ministro di avermi fornito una cognizione della quale non potevo avere notizia dagli scarsissimi documenti che sono tutti qui e sui quali si

devono spendere ventidue milioni, e che sono quelli stati comunicati alla Commissione; lo ringrazio, dico, che abbiame accertato che tutte le azioni di Novara siano state estinte e che quindi non vi sia l'obbiezione che si poteva fare relativamente alla estinzione medesima della quale però, sarà verissimo, non lo revoco in dubbio, dico che qui non ne avevamo prova.

Dette brevemente queste cose passerò a qualche altra osservazione.

Maravigliavasi l'onorevole signor Ministro che io avessi fatto qualche osservazione circa lo stato finanziario della società Lafitte. Io non lo feci per me che non mi sarei azzardato a dir niente, ma rilevandolo dalla stessa esposizione fatta a quegli azionisti, soprattutto basandomi su quella relazione della quale il signor Ministro ha mostrato di far tanto caso e di cui feci molto caso anch'io per i ragionamenti, ma non ne feci niente affatto per le cifre, perchè dimostrerò che ci sono strafalcioni che pare strano che siano sfuggiti. Infatti per dimostrare che io non ho azzardato niente a questo riguardo, osserverò che a pag. 42 di questa stessa relazione è detto che il Governo non voleva abusare della cattiva posizione della compagnia Vittorio Emanuele. Dunque quando ho stabilito questo confronto non ho inteso di far torto a nessuno, ma di valermi degli elementi messi a nostra disposizione e per mostrare che quando si voleva dare l'iniziativa di un grande affare ad una compagnia, era meglio cercar compagnie floride, che non quelle in cattiva posizione.

L'onorevole signor Ministro mi disse che le lire 100 devono passare allo Stato come i milioni per il traforo delle Alpi, ma che lo Stato ha altresì l'obbligo di fare grandi spese per le opere stesso. Sta bene: lo Stato ha l'obbligo di far delle spese, ma tanto più gli danno danaro per sostener le spese, tanto meno egli ne spende del suo. Sembrami facile far questo ragionamento. Io non vedo quale risposta abbia creduto di dare colla sua obbiezione.

L'onorevole signor Ministro ha fatto un grande calcolo poi del prodotto maggiore che darà la strada dopo il perforamento del tunnel (*segni negativi del Ministro*).

Ma scusi, l'ha detto; qui però io non ho asserito niente di mio poichè la Commissione aveva riconosciuto che a fianco di questo maggior elemento di entrata vi erano tanti obblighi per il Governo di spese che sarebbero state completamente assorbite queste entrate, perchè il tronco fra Torino e Novara era in cattivo stato, aveva bisogno di grandi riparazioni, perchè il materiale mobile è insufficiente, e per tutte quelle belle ragioni che chi vuol leggere può leggere nella relazione medesima e a quella io rimando chi abbia voglia di meglio chiarirsi.

L'onorevole signor Ministro ha detto che avremo un grande vantaggio perchè il Governo quando esercita una ferrovia, la esercita con minore spesa delle società private.

Questa è una bella nuova, che l'ho sentita a pro-

clamare molto e realizzare poco, e dubito assai che anche questa sia la volta che si realizzerà; son troppo vecchio per credere a questa asserzione.

Ci resta l'esattezza dei calcoli. Circa a quest'esattezza dei calcoli è pure opportuno che, giacchè il signor Ministro mi trascina su questo terreno, io ne fornisca al Senato una idea. Ecco qui, ad esempio, leggo in questa relazione a pagina 37 le seguenti parole:

« Ora se la Commissione non sa il valore commerciale di codesti prestiti ed obbligazioni essa non ignora che le azioni della Società Vittorio Emanuele si comprano a 380 lire e meno, vale a dire a circa  $\frac{1}{4}$  meno del loro valor nominale, vale a dire che pel solo fatto del valore delle azioni della Società Vittorio Emanuele i 46 milioni che costituiscono secondo il Lafitte il capitale spettante alla rete italiana non valgono in commercio che 39 milioni. »

Signori, di grazia levate da 46 un quarto e ditemi se viene a fare 39 o 34  $\frac{1}{2}$ .

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Errore di stampa.

**Senatore Farina.** Sarà, io non posso vederlo, e poi trovo anche nelle somme uguali errori.

Magnificando la tenuta dei libri della Società Vittorio Emanuele il signor Ministro ha trovato che erano esat-tissimi.

Io trovo per esempio notate a pagina 27, ove si riferiscono brani di questi esatissimi conti 8284 azioni a L. 535 come valenti 4,201,020 lire, ma moltiplicando, cosa non molto difficile, ho trovate lire 4,430,335.

Più abasso trovo 770 azioni a lire 535 marcate per 400,000 lire.

Facendo nuovamente un poco di moltiplica ho trovato invece 411,950 lire; qui mi fermerò perchè se ancora ne dicessi seccerei il Senato.

Ora veda il Ministro quanto sieno esatti questi calcoli su cui egli fa tanto conto. Del resto questo breve brano di relazione, che ho letto, mostra anche quanto fosse erronea l'asserzione del signor Ministro, che il totale costo della ferrovia Vittorio Emanuele fosse di 46 milioni, mentre, stando a quello che ho detto, si riduce a 34 milioni e mezzo, come ho avuto l'onore di leggere nella relazione che egli mi ha fornito, ed a cui si appoggia, come mi sono appoggiato anche io, perchè non trovo altro documento.

Il signor Ministro ha grandemente censurato il mio appunto fatto relativamente agli oneri che gravitano sulla strada trasmessa. Egli dice: E che diamine: non vedete che questi gravitano sopra tutte e due le linee e quindi non tutti sulla linea ora ceduta.

Gravitano certo su tutte e due le linee, ma, intendiamoci bene, gli oneri furono contratti indistintamente.

Noi potremo stabilire con quelli che ritengono l'altra parte di linea che una parte rimane a carico loro, ed una parte al nostro; ma i creditori hanno diritto di rivolgersi indistintamente su tutta la linea Vittorio Emanuele, e siccome noi abbiamo il miglior tronco, tutti

preferiranno rivolgersi contro noi anzichè contro la Società che già abbiamo veduto trovarsi in tristi condizioni.

Avanti di passare a quanto concerne le ferrovie calabro-sicule, mi occorre una spiegazione.

Signori, ho votato in favore della legge negli Uffici, ed anche come membro dell'Ufficio Centrale. Sapete il perchè? Per il motivo che diceva ieri l'onorevole Pareto, perchè non aveva avuto tempo di leggere niente; dopo che potei leggere, e che aveva documenti, ho creduto dovere di coscienza di esprimere i miei dubbi e domandare delle spiegazioni.

Fortuna volesse che quelle che mi sono state date fossero come quelle che il signor Ministro mi diede per le azioni della ferrovia di Novara, ma non tutte furono così.

Passo ora all'esame di quanto concerne le ferrovie calabro-sicule.

Il Ministro ha detto che ha bisogno di far presto. Io desidero che faccia presto, e se io ho un dubbio qui è perchè ho paura che andiamo a giuochi di borsa e non a delle esecuzioni di ferrovie, dunque non è che non ami di far presto, ma credo che si faccia più presto dal Governo coi suoi denari che non col fornire danaro ad altri che non consta, che non pensi che a giocare alla borsa e non più.

Del resto è falso che io abbia detto che lo Stato non guadagna niente.

Mi perdoni il signor Ministro ma qui c'è stato equivoco.

Lo Stato guadagnerebbe anche quando la strada fosse fatta, per così dire, da uno spazzacamino; non vi ha dubbio. Io ho detto che se lo Stato fa la strada con i suoi denari, la proprietà di questa strada resta a lui: che se la fa la Società Lafitte colla sovvenzione del Governo, la strada resta della Società Lafitte.

Ora passando all'orazione splendida pronunziata nell'altro ramo del Parlamento, il Ministro ha detto che questa ferrovia non costerà di più che da 120 a 130 mila lire al chilometro.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Duecento venti.

**Senatore Farina.** È un *lapsus linguae*. Suppongasi dunque che la nostra sovvenzione si debba fare per una ventina d'anni, io credo sia un calcolo esagerato, in quanto che tutti hanno ammesso e nella relazione e nella discussione successa nell'altro ramo del Parlamento ed altrove, che per molto tempo queste strade ferrate avranno bisogno della sovvenzione, si vedrà, che si spenderà di più e non avremo la proprietà della strada.

Ecco il confronto che ha fatto, e questo è quello che sarebbe stato bene che fosse stato dimostrato; cioè che non ostante quanto osservai, lo Stato aveva convenienza di farla eseguire dal signor Lafitte piuttosto che di eseguirla lui.

L'onorevole signor Ministro disse poi, che era chimico il timore messo avanti da me, che cioè la società

Adami potesse opporsi alla dissoluzione della Società, e qui porto la stipulazione colla quale il pericolo di questo fatto era messo a carico della società Vittorio Emanuele.

Ma anche qui, mi scusi l'onorevole Ministro, noi non siamo d'accordo.

Altro è che la società Vittorio Emanuele debba tenere indegne lo Stato, altro è che queste opposizioni non possano nascere, e conseguentemente appunto ritardare quella esecuzione dei lavori, che egli ed io desideriamo che celeremente progredisca.

Il Ministro risponde a tutte queste lacune che rimprovero come sorgenti di liti, che finchè vi sono avvocati vi saranno liti.

Io risponderò a mia volta. Se la convenzione fosse stata fatta da un giurisperito, sarebbero potute nascere dieci liti. Avendola esaminata e fatta un militare, scusi, ne nasceranno cento (*ilarità*).

Del resto dopo le cose dette, io non starò a tediare più lungamente il Senato.

Io vedo, lo ripeto con dolore, che i progetti non sono abbastanza nè studiati, nè documentati.

Ho detto ieri che ne faccio colpa a nessuno ma pur troppo è una verità che i progetti giungono in modo che non si può studiarli.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Si possono studiare.

**Senatore Farina.** Ci manca il tempo a studiarli quando si è sotto una pressione, si sono fatte sorgere tante speranze nelle popolazioni che sarebbe cosa affatto impolitica il volerle deludere col prolungare lungamente sia per fatto di un Senatore, o di un Ufficio Centrale la soddisfazione dell'aspettazione di popolazioni le quali per onore della verità vediamo che furono trascurate dal Governo fino al punto che esso non sa nemmeno dopo due anni quali punti toccheranno le ferrovie, quale sarà in genere il loro tracciato.

**Presidente.** Parecchi Senatori avendo chiesto la chiusura, la metto ai voti.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Domando la parola per rilevare alcune inesattezze.

**Presidente.** Essendo chiesta la chiusura la metto ai voti.

Chi vuole chiudere la discussione generale si alzi.

(La discussione generale è chiusa).

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Ho chiesto la parola per alcuni schiarimenti.

**Voci.** Parlerà sul primo articolo.

**Presidente.** Leggo l'articolo 1.

Art. 1.

« È approvata la convenzione, non che l'annessovi capitolato d'onori intesi addì 9 luglio 1863 tra i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici ed il cavaliere Carlo Lafitte, presidente del Consiglio d'amministrazione della società Vittorio Emanuele, e riguardanti l'acquisto per parte dello Stato della sezione della suddetta ferrovia denominata del Ticino, e la concessione alla

società preindicata della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate calabro-sicule. »

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola il Ministro dei lavori pubblici.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Ho domandato la parola soltanto per far rilevare alcune inesattezze sfuggite all'onorevole Senatore Farina. Egli parlando della strada ferrata Vittorio Emanuele ha fatto confusione tra il capitale speso ed il valore effettivo della strada Vittorio Emanuele, io debbo notare al Senato che il capitale della strada Vittorio Emanuele si compone della spesa di costruzione, e più di molte altre spese, fra cui quella del servizio degli interessi prima dell'apertura dell'esercizio che vengono a costituire il capitale definitivo; ed è su questo capitale definitivo che il Governo deve garantire l'interesse del 4 1/2 per 100.

Ora questo capitale va via crescendo d'anno in anno fintantochè non sia stabilito definitivamente. Ma questa fissazione del capitale fu fatta dal Governo prima di venire alla concessione, stabilendolo definitivamente in 46 milioni circa; ma questi 46 milioni non rappresentano il valore effettivo; il valore effettivo è inferiore e sarà di circa 34 a 35 milioni.

**Senatore Farina.** Sì, si ha ragione.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Un'altra inesattezza è sfuggita all'onorevole Senatore Farina relativamente al calcolo della contabilità; l'onorevole Farina relativamente ha fatto confusione tra la parte della relazione in cui ha trovato alcune inesattezze di cifre che riconosco anch'io e la contabilità della strada Vittorio Emanuele, ora la contabilità è stata riconosciuta dagli uomini i più valenti del paese, siccome tenuta con molta regolarità; e questo è soltanto un fatto che mi premeva di constatare.

In terzo luogo vi è anche un'altra inesattezza; l'onorevole Farina ha notato che io accennava che la spesa probabile completa della strada ferrata sarà di circa 230 mila lire al chilometro: ora lire 230m. per chilometro portano un interesse di 10m. lire all'anno; perciò se il Governo non ne dà che 14m. alla società, essa è obbligata di guadagnare anche quelle due mila lire sopra l'esercizio della strada medesima, finchè raggiunga il prodotto delle 12m. lire. Quando poi oltrepassate le 12 mila lire raggiunga le 14 mila lire allora la garanzia del Governo è ridotta a 13m. lire e la società guadagna mille lire.

Dunque un'altra inesattezza.

In quanto poi all'ultima osservazione che faceva l'onorevole Senatore Farina dicendo, che se un avvocato avesse fatta la convenzione avrebbe lasciato dieci cagioni di liti, ed un militare ne lascia cento, io credo il contrario, il militare cerca di troncare le liti: ed io ho cercato tutti i mezzi di tenere stretta e vincolata la società in modo, credo, più forte di quello che siasi ottenuto in qualunque altra convenzione fatta finora.

**Presidente.** Non domandandosi da altri la parola sull'art. 1 lo metto ai voti.

Senatore **Vigliani, Relatore.** Prima che si voti faccio avvertito il Senato che è occorso un errore all'art. 23 della Convenzione; invece di 75,000 lire, si deve leggere 750,000 mila lire: tale errore fu riconosciuto sopra l'originale trasmesso dalla Camera dei Deputati.

Debbo avvertire altresì ad un altro errore nell'alinea primo di detto articolo; là dove è detto *nel presente alinea*, *devesi leggere nel precedente alinea.*

**Presidente.** Si daranno le occorrenti disposizioni perchè questi errori materiali siano corretti.

Intanto se non c'è altri che domandi la parola metto ai voti l'art. 1.

Chi lo approva voglia sorgere.

(Approvato.)

Leggo ora l'art. 2.

Art. 2.

« È autorizzato, in aumento ai capitoli 29, 30, 31, 32 e 33 del bilancio passivo pel 1863 del Ministero dei Lavori Pubblici, l'assegnamento di lire 1,000,000 onde sopperire per gli ultimi tre mesi dell'anno suddetto alle spese di esercizio della ferrovia da Susa al Ticino per Novara e delle diramazioni di Ivrea e di Biella da ripartirsi fra i capitoli del bilancio medesimo riflettenti l'esercizio delle ferrovie dello Stato, nel modo che sarà determinato per decreto reale.

Il prodotto lordo della ferrovia da Susa al Ticino e delle diramazioni d'Ivrea e di Biella sarà iscritto nel bilancio attivo dello Stato del corrente anno al capitolo 75 per la somma di lire 1,350,000.

« Pel pagamento delle quote dell'anzidetto prodotto lordo dovuto ai detentori delle azioni della ferrovia di Susa ed alle società delle ferrovie d'Ivrea e di Biella sarà iscritto un aumento di lire 167,500 al capitolo 35 del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici. »

(Approvato.)

Art. 3.

« Con decreto reale sarà ordinata l'iscrizione, nel bilancio passivo del 1863, delle somme che nel corso dell'anno medesimo potessero rendersi necessarie all'adempimento del disposto dell'articolo 27 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento del sussidio di nove milioni di lire, non che per il rimborso del prezzo degli oggetti di consumo ed altri provvigionamenti contemplati nell'articolo 3. della convenzione medesima. »

(Approvato.)

Art. 4.

« È autorizzata l'iscrizione sul Gran Libro del Debito Pubblico di una rendita consolidata del 5 per 100 lire 2,226,000 pel corrispettivo della cessione della ferrovia *Vittorio Emanuele*, sezione del Ticino, stabilita all'art. 9 della convenzione.

« La rendita suddetta sarà iscritta con decorrenza dal 1 luglio 1863, ma essa andrà a favore della società

cessionaria soltanto dall'epoca stabilita all'art. 10 di detta convenzione.

« Sui relativi certificati di rendita sarà presa l'ipoteca dal Governo del Re nell'interesse dello Stato all'effetto degli obblighi assunti dalla suddetta società nella medesima convenzione. »

(Approvato.)

Art. 5.

« Sarà promulgata in tutte le provincie del Regno la legge del 20 novembre 1859 sull'ordinamento del servizio delle opere pubbliche già in vigore nelle antiche provincie della Monarchia, o nella Lombardia. »

(Approvato.)

**Presidente.** Si passa allo squittinio segreto, ed intanto prego i signori Senatori a non allontanarsi dall'aula perchè vi sono ancora due leggi da votare.

(Il Senatore, *Segretario, Cibrario* fa l'appello nominale.)

**Presidente.** Risultato della votazione:

Votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	72
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Prego i signori Senatori di riprendere i loro posti.

DISCUSSIONE DEI PROGETTI DI LEGGE  
PER UNA NUOVA DISTRIBUZIONE  
DI FONDI ASSEGNATI  
PER LAVORI AL PORTO DI LIVORNO,  
E PEL COMPIMENTO DELLA FACCIATA  
DEL PALAZZO GARIGNANO.

(V. *Atti del Senato N. 53 e 55.*)

**Presidente.** Si va alla discussione del progetto di legge per una nuova distribuzione di fondi assegnati per lavori al porto di Livorno.

Il Senato vorrà dispensarmi secondo il solito dal leggere l'intero tenore della legge.

La discussione generale è aperta.

Se non c'è alcuno che domandi la parola, la discussione generale si intenderà chiusa, o si passerà alla discussione degli articoli.

Art. 1.

« È autorizzata la maggiore straordinaria spesa di lire 718,000 per eseguire un bacino di carenaggio, nuova darsena e ponte mobile nel porto di Livorno, oltre a quella portata dalla legge 10 agosto 1862, n. 750. »

(Approvato.)

Art. 2.

« Verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, in aumento alle somme portate dall'articolo 3 della legge dianzi citata e col titolo: *Costruzione di*



*bacino da carenaggio e darsena nuova, ripartitamente come in appresso:*

« Esercizio 1863, capitolo 151-A, art. 2, L. 260,000  
 Id. 1864 id. id. » 300,000  
 Id. 1865 id. id. » 218,000

(Approvato.)

Art. 3.

« Il ponte mobile di cui all' articolo 1 della legge 10 agosto 1862, n. 750, invece di essere costruito nel luogo indicato in detta legge, lo sarà sulla comunicazione da stabilirsi fra la nuova darsena ed il porto vecchio. »

(Approvato.)

Art. 4.

« È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 350,000 per sistemare l'ultimo tronco della via *Vittorio Emanuele* nella città di Livorno. »

(Approvato.)

Art. 5.

« Verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici in capitolo apposito sotto la designazione: *Sistemazione dell'ultimo tronco della via Vittorio Emanuele a traverso la darsena*, ripartitamente come in appresso:

« Esercizio 1863, capitolo 151-A, art. 3, L. 150,000  
 Id. 1864, id. id. » 200,000  
 -----  
 L. 350 000  
 -----

(Approvato.)

Art. 6.

« La spesa straordinaria di lire 490,000 autorizzata con legge 18 dicembre 1862 è ridotta di lire 360,000. »

(Approvato.)

Art. 7.

« La straordinaria spesa di L. 3,300,000 autorizzata con altra legge 17 agosto 1862, n. 773, è parimente ridotta di lire 112,000. »

(Approvato.)

Art. 8.

« La somma di lire 260,000 assegnata dal municipio di Livorno con deliberazione in data 24 marzo 1863 per concorso nella spesa portata dalla presente legge, verrà versata nelle casse delle regie finanze nel tempo e modo stabiliti in detta deliberazione. »

(Approvato.)

**Presidente.** Si andrà alla discussione dell'altro progetto di legge per fare poi due squittinii segreti con una sola chiamata.

Articolo unico.

« È approvata la convenzione in data 28 luglio 1863 conclusa tra il Ministro delle Finanze ed il Municipio di Torino, rappresentato dal Sindaco marchese Emanuele Lucerna di Rorà, pel compimento del palazzo Carignano. »

A norma del regolamento, non si vota per alzata e seduta, ma solo per squittinio segreto.

Si passerà dunque allo squittinio segreto su entrambe le leggi.

(Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** fa l'appello nominale).

**Presidente.** Risultato della votazione.

Per una nuova distribuzione di fondi assegnati al porto di Livorno.

Votanti . . . . .	79
Favorevoli . . . . .	71
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Per il compimento della facciata del palazzo Carignano.

Votati . . . . .	78
Favorevoli . . . . .	75
Contrari . . . . .	3

Il Senato approva.

Non esservi altre relazioni pronte per una prossima tornata i signori Senatori saranno, quando ne sia il caso, convocati con avviso a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).

