

CCXX.

1^a TORNATA DEL 13 MAGGIO 1865

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CADORNA.

Sommario — Lettera del Senatore Di Pollone, questore del Senato — Proposte dei Senatori Arrivabene e Sclopis, consentite dal Senato — Parole del Senatore Di Pollone — Seguilo del progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno — Chiusura della discussione generale — Approvazione dei progetti di legge: 1. per autorizzazione di spese straordinarie sul bilancio dei lavori pubblici 1865 e seguenti per il servizio di ponti e strade; 2. per modificazioni alla legge sulla privativa dei sali e tabacchi — Discussione del progetto di legge per la distribuzione delle acque del canale Cavour — Accettazione per parte del Ministro di Finanze dell'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale — Adozione dell'articolo primo — Dichiarazione del Ministro di Finanze in ordine all'interpretazione da darsi all'articolo secondo — Adozione di questo e dei successivi sino al decimo, ultimo della legge; non che del progetto di legge per la facoltà al Governo di acquistare cavalli indigeni a partili privati o ad economia — Squittinio segreto per gli anzidetti progetti — Estrazione a sorte degli scrutatori per la nomina di un nuovo questore — Ripresa della discussione sul progetto di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno — Eccitamento del Senatore Correale — Dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici in risposta al discorso pronunziato ieri dal Senatore Doria — Approvazione dell'articolo primo — Appunti del Senatore Tecco all'articolo secondo, ribattuti dal Ministro delle Finanze — Replica del Senatore Tecco — Approvazione dell'articolo secondo — Proclamazione del nuovo Questore — Considerazioni e proposte del Senatore Sclopis all'articolo terzo — Dichiarazioni del Senatore Di Revel — Replica del Senatore Sclopis — Schiarimenti del Ministro delle Finanze — Approvazione dell'articolo terzo — La discussione è aggiornata a stasera.

La seduta è aperta alle ore 2 1/4.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici e più tardi intervengono quelli di Agricoltura e Commercio, di Grazia e Giustizia, delle Finanze, dell'Interno e della Guerra.

Il Senatore, *Segretario*, Arnulfo dà lettura del processo verbale della precedente tornata che è approvato.

Presidente. Do lettura al Senato della lettera, colla quale il signor Senatore Di Pollone, questore, desidera di essere esonerato da questa carica.

La lettera è così concepita:

Torino, il 3 aprile 1865.

Eccell.mo Signor Presidente.

« Già tempo fa, pel mal essere di mia salute, che andava, come va tuttavia, vieppiù indebolendosi, mi sentii obbligato a chiedere, mi si volesse esentare dal-

l'ufficio di questore a cui il Senato mi aveva fatto l'onore di chiamarmi.

» Allora, non fu ammessa la mia domanda; nè ciò dovei attribuire che a novella speciale pruova di riguardo che vollero usarmi i colleghi; il perchè desideroso di rispondervi, continui a compiere le parti del dover mio come potei meglio, voglio dire per quanto il consentirono le mie povere forze.

» Ma, in oggi debbo non più indugiare ad esporre a V. S. Eccell.ma, come, sendosi infrattanto fatta più grave e continua l'addotta ragione, mi trovi nell'assoluta impossibilità di recarmi in Firenze, ove quanto prima avrà sede il Senato, per ivi soprintendere alle straordinarie bisogne richieste dal trasferimento, e come l'interesse del servizio richieda, che, quantunque sia al suo termine la sessione, venga affidato ad altri l'ufficio, in cui, per motivo che in quanto a me oserei dire di forza maggiore, non potrei più durare.

» Epperò, onde ripeto non abbia a restare lesa pel fatto del mio silenzio, l'interesse di quella parte di servizio che nella imminente occorrenza sta appunto per bisogno di maggiore attività ed assistenza personale, ed anche per evitare che non sia per riescire di troppo aggravato l'ottimo mio collega di questura, mi avauzo a pregare la S. V. Eccell.ma di voler promuovere un voto del Senato col quale si venga alla mia surrogazione nella carica di questore.

» Ho l'onore di professarmi col maggiore ossequio.

» Di V. S. Eccell.,

» *Obb.mo, dev.mo, servitore*
A. N. DI POLLONE. »

In seguito alla lettura di questa lettera, io interrogherò il Senato sull'accettazione delle dimissioni del signor conte Di Pollone dall'ufficio di questore.

Senatore **Arrivabene**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Arrivabene**. Io sperava che qualche Senatore più competente di me volesse dire qualche parola in questa circostanza.

Vedo pur troppo che lo stato di salute dell'onorevole nostro collega il conte Di Pollone non gli permette di continuare nelle funzioni di questore del Senato, e che quindi sarebbe inutile lo insistere perchè voglia continuare in esse.

Spero però che il Senato ben vorrà unirsi a me per ringraziare unanime l'onorevole conte Di Pollone dell'opera indefessa, che ha mai sempre prestato con tanto zelo, e tanto interessamento. (*Segni generali di approvazione.*)

Senatore **Ludovico Sauli**. Io mi accosto intieramente alla mozione dell'onorevole Senatore Arrivabene.

Presidente. Il Senato facendo eco alle parole dell'onorevole proponente, ha mostrato evidentissimamente di partecipare pienamente ai sentimenti da lui espressi; ed io debbo dire in special modo che l'ufficio di presidenza è dolentissimo di perdere il concorso dell'onorevole conte Di Pollone nell'amministrazione e nell'andamento degli affari che riguardano l'ufficio stesso; però.....

Senatore **Di Pollone**. Domando la parola....

Presidente..... avendo il signor conte Di Pollone fatto le più calde istanze a questo riguardo, dicendosi assolutamente nell'impossibilità di continuare nella sua carica, in vista massime delle circostanze attuali, io non ho potuto, come non potrò con mio rincrescimento vivissimo, dispensarmi dal porre ai voti questa sua domanda, nella quale, ripeto, egli istantemente insiste. Ora la parola è al signor conte di Pollone.

Senatore **Di Pollone** (*con voce profondamente commossa*).

Non mi aspettava una così splendida dimostrazione da un Corpo, che chiamo il primo, senza dubbio, per

posizione non solo, ma per generosità, e per magnanimità.

La prova di affetto e di stima, che mi dà ora, mi riesce così inaspettata e lusinghiera, che la profonda emozione, che mi ha invaso, non mi permette assolutamente di esprimergli in modo adeguato la mia profonda ed incancellabile gratitudine; mi limito perciò a pregare il Senato a ben voler interpretare (*ognor più commosso*) ciò che non sono in grado di poter dire.

Valga l'emozione, che mi tronca le parole, a farvi noto, generosi colleghi, quanto io senta nell'animo il favore concessomi; e solo vi assicuro che se mi ritiro dall'ufficio di questore dopo 10 anni di esercizio del medesimo, si è perchè realmente le mie forze non mi permettono di continuare; e certamente quello che mi vi ha mosso è specialmente l'interesse che porto al bene del servizio del Senato, non a quello che mi è personale.

Prego perciò il Senato, a volermi scusare se non posso dirgli altra cosa. (*Applausi generali vivissimi*)

Presidente. In seguito alle dichiarazioni fatte, pongo ai voti la domanda dell'onorevole Senatore Di Pollone.

Chi è d'avviso di accettarla, voglia sorgere.

(Il Senato accetta.)

Io pregherei ora il Senato a procedere alla nomina del questore in surrogazione dell'onorevole conte Di Pollone.

Senatore **Sclopis**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Sclopis**. Proporrèi al Senato che nella circostanza penosa per tutti in cui dobbiamo privarci dell'ufficio dell'onorevole Senatore Di Pollone, si deliberi di mandare ufficialmente al medesimo un estratto del processo verbale della tornata d'oggi, in cui sia attestato il giusto rammarico che il Senato prova nel vedersi privato dell'ufficio di un sì degno collega.

Senatore **Di Pollone**. Pregherei il conte Sclopis a desistere. Questo è troppo.

Presidente. Chi è d'avviso di adottare la proposta dell'onorevole Senatore Sclopis, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Ora si procederà all'appello nominale, salvo però che il Senato stimi che se ne possa prescindere e lasciare che ciascun Senatore durante la seduta venga di mano in mano a deporre la sua scheda.

Se il Senato consente, si potrebbe per economia di tempo adottare questo sistema.

(I Senatori vanno successivamente a deporre la loro scheda nell'urna).

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge relativo al riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno.

Dirò al Senato che non vi sono altri oratori iscritti sulla discussione generale; quindi se nessuno domanda la parola la dichiarerò chiusa, e passerò alla lettura degli articoli.

La discussione generale è chiusa.

Senatore **Tecco**. Domando la parola, e l'ho domandata prima che la discussione generale fosse chiusa.

Presidente. Il Presidente non l'ha inteso.

Approfitando del permesso che il Senato ha dato al Presidente nella seduta di ieri, l'intercalare nella discussione di questo progetto di legge la votazione di qualche progetto urgente, ma che probabilmente non darà luogo a grave discussione, io proporrei al Senato di procedere alla discussione di due disegni di leggi, l'uno per autorizzazione di spese straordinarie sul bilancio dei Lavori Pubblici 1865 e seguenti per il servizio di ponti e strade; l'altro per modificazioni alla legge sulla privativa dei sali e tabacchi.

Se non vi sono opposizioni darò lettura del primo di questi progetti di legge.

(V. *infra* e *Atti del Senato*, N. 201.)

È aperta la discussione generale.

Se non si domanda la parola, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Sono autorizzate le spese straordinarie occorrenti nella complessiva somma di L. 8,396,644 per le nuove opere riflettenti il servizio di ponti e strade, descritte nella tabella annessa alla presente legge, le quali spese verranno colla corrispondente designazione stanziata in appositi e separati capitoli dei bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli anni 1865, 1866 e successivi, ripartitamente come è indicato nella tabella medesima. »

(Approvato.)

« Art. 2. È approvato in lire 60,000 il contributo assegnato dal Municipio d'Ivrea con deliberazione 2 agosto 1863 nella spesa di lire 119,000 per la costruzione di un tratto di strada nazionale da Torino alla Svizzera, pel Gran San Bernardo, in sostituzione alla traversa interna di quella città, quale contributo sarà versato nella Cassa dello Stato in sei eguali rate annue, a partire dall'anno 1865, ed iscritto in apposito capitolo del bilancio attivo delle Finanze. »

(Approvato.)

« Art. 3. Cesserà ogni stanziamento a carico dello Stato per le spese straordinarie, autorizzate dalla presente legge a riguardo di quelle strade, le quali venissero classificate provinciali, e ciò a principiare dall'esercizio in cui le strade stesse passassero a carico delle provincie. »

(Approvato.)

Si darà ora lettura del progetto di legge portante il num. 235 per modificazioni alla legge sulla privativa dei sali e tabacchi.

Il Senatore, **Segretario**, **Arnulfo** legge il progetto di legge.

(V. *infra*.)

È aperta la discussione generale.

Se non si domanda la parola, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È stabilita intorno a tutte le saline una

zona di vigilanza per la estensione di dieci chilometri a partire dalla loro cinta. »

(Approvato.)

Art. 2 (secondo la correzione stata distribuita).

« Sono vincolati a bolletta i sali che si trasportano e si custodiscono entro la suddetta zona, e quella doganale lungo il lido del mare in quantità eccedente i cinque chilogrammi, non che i sali depositati in quantità maggiore di cinquanta chilogrammi fuori della zona suddetta. »

(Approvato.)

« Art. 3. Allo stesso vincolo della bolletta sono soggetti il trasporto ed il deposito dei tabacchi nazionali in quantità superiore a due chilogrammi nelle zone doganali di terra e lungo il lido del mare e delle città franche ed in quantità superiore a dieci chilogrammi, al di qua delle zone doganali sia di terra che di mare. »

(Approvato.)

« Art. 4. Nessuno potrà ottenere la bolletta di circolazione e di deposito prescritta dai precedenti articoli, se non comprovi di avere acquistati i generi di privativa dai venditori o rivenditori autorizzati dall'Amministrazione.

» La mancanza di bolletta sarà considerata e punita come contrabbando. »

(Approvato.)

« Art. 5. La bolletta di circolazione sarà valida per arrivare al luogo di destinazione nel tempo e per lo stradale che vi sarà indicato.

» La validità delle bollette di deposito per i sali non potrà mai eccedere la durata di quattro mesi. Quella per i tabacchi nazionali potrà essere a tempo indeterminato.

» Le altre norme speciali e le precauzioni da stabilirsi per il rilascio gratuito delle bollette saranno fissate con regolamento approvato con Decreto Reale. »

(Approvato.)

« Art. 6. La disposizione dell'art. 9 della legge 13 luglio 1862, N. 710, sarà estesa anche al deposito dei tabacchi esteri. »

(Approvato.)

« Art. 7. Alle pene stabilite dall'art. 16 della legge 13 luglio 1862, N. 710, viene aggiunta quella del carcere da otto giorni a sei mesi.

» Al numero 1 dello stesso articolo 16 è aggiunta la perdita dei veicoli, cavalli, barche ed altri mezzi di trasporto impiegati per commettere la contravvenzione.

» Viene aumentato a L. 51 il minimo della multa contemplata nel numero 3 del detto articolo 16, e a L. 1,000 il massimo. »

(Approvato.)

« Art. 8. L'articolo 17 della succitata legge 13 luglio 1862 viene sostituito dal seguente:

» Il contrabbandiere sarà punito colla perdita dei generi presi in contrabbando, e dei veicoli, cavalli, barche

e altri mezzi di trasporto adoperati per commettere la contravvenzione, ed inoltre con una multa fissa di L. 51, e con una multa proporzionata alla quantità del genere nella seguente misura :

» 1. Per il tabacco greggio da lire 10 a lire 50 per ogni chilogramma, e per quello lavorato da lire 20 a lire 60 pure per ogni chilogramma;

» 2. Per i sigari di Avana o di qualità somigliante da lire 20 a lire 60 per ogni chilogramma;

» 3. Per il sale da lire 2 a lire 6 per ogni chilogramma. Le frazioni di chilogramma saranno calcolate per chilogramma intero. »

(Approvato.)

« Art. 9. Saranno puniti col carcere da otto giorni a sei mesi, oltre alle pene stabilite nell'articolo precedente:

» 1. Coloro che avranno commesso il contrabbando a mano armata, od in riunione di più di tre persone quantunque non armate, ove però al fatto non sieno applicabili le disposizioni degli articoli 247 a 251 del Codice penale;

» 2. Coloro che lo avranno commesso per mezzo di contraffazioni di marche d'ufficio o etichette e di falsificazioni, alle quali non sieno applicabili le disposizioni dell'art. 363 del Codice penale suddetto;

» 3. Coloro che avranno commesso il contrabbando per mezzo di corruzione di pubblici agenti, ove al fatto non sieno applicabili le disposizioni dell'art. 225 del Codice suddetto.

» In ogni caso all'agente pubblico convinto di corruzione sarà inflitta la pena del carcere non minore di tre mesi, oltre alle pene comminate dall'art. 218 del summentovato Codice. »

(Approvato.)

« Art. 10. A coloro che saranno stati convinti di aver appartenuto a società istituite per il contrabbando, o di averne fatto parte, sì per prestazione di opera e sì per somministrazione di capitali: a coloro che eseguono il contrabbando per conto di dette società, ed a coloro che faranno atti di assicurazioni di contrabbando, saranno inflitte le pene comminate dagli articoli 428 e 430 del Codice penale colla diminuzione di uno a due gradi a seconda dei casi. »

(Approvato.)

« Art. 11. Le pene comminate dall'art. 9 saranno raddoppiate per il contrabbando in caso di recidiva entro tre anni, e per il contrabbando e per le contravvenzioni parificate al contrabbando che si commettono da corrieri, da impresari e conduttori di vetture pubbliche, di alberghi, di osterie, di caffè e di altri simili luoghi pubblici, da agenti delle strade ferrate, e dai rivenditori autorizzati.

« Nel contrabbando e nelle contravvenzioni parificate al contrabbando che si commettono nei locali pubblici, gli impresari e conduttori suddetti saranno rispon-

sabili delle multe incorse pel fatto de' loro dipendenti o commessi. »

(Approvato.)

« Art. 12. I complici nel contrabbando saranno puniti con una multa da L. 51 a L. 1000 eccettuati i casi preveduti dagli articoli 9, 10 e 11 nei quali sarà ad essi inflitta la pena comminata per gli autori od agenti principali del contrabbando colla diminuzione di un grado. »

(Approvato.)

« Art. 13. Le disposizioni dell'articolo 67 del Codice penale sono estese alle multe comminate colla presente legge. »

(Approvato.)

« Art. 14. Agli articoli del Codice penale citati in questa legge s'intenderanno per la Toscana sostituiti gli articoli del Codice penale toscano che contemplano gli stessi reati. »

(Approvato.)

« Art. 13. L'esercizio della privativa dei sali e tabacchi è esteso all'isola di Capraia secondo la legge 13 luglio 1862, numero 710, e colle aggiunte e modificazioni sancite dalla presente. »

(Approvato.)

« Art. 16. Le disposizioni degli articoli 1 e 2 relative alle zone intorno alle saline non sono applicabili alla Sicilia, per la quale invece è convalidato il R. Decreto 16 ottobre 1862 con cui vennero fissate le condizioni pel deposito del sale marino nelle zone doganali stabilite lungo le provincie di Siracusa, Catania e Messina, e le isole che fanno parte della provincia di Messina. »

(Approvato.)

« Art. 17. È data facoltà al Governo del Re di fare la pubblicazione della legge 13 luglio 1862, numero 710 in una nuova edizione ufficiale, introducendovi le testuali variazioni ed aggiunte sancite dalla presente. »

(Approvato.)

Prima di procedere alla votazione per squittinio di questi due progetti di legge, io chiederei il permesso al Senato di porre in discussione due altri disegni di leggi che sono in pronto, e che non daranno probabilmente luogo a seria discussione, sui quali si potrebbe fare uno squittinio separato; l'uno per la distribuzione delle acque del canale *Cavour*; l'altro per dar facoltà al Governo di acquistare cavalli indigeni a partiti privati o ad economia.

Leggo il progetto di legge per la distribuzione delle acque del canale *Cavour*.

(V. *infra* e *Atti del Senato*, N. 221.)

Se nessuno domanda la parola si passerà alla discussione degli articoli.

Ministro delle Finanze. L'Ufficio Centrale propone, prima che si passi alla votazione di questa legge, un ordine del giorno che il Ministero accetta perchè

pienamente conforme alle dichiarazioni che esso ha fatte in seno all'Ufficio medesimo.

Presidente. L'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale è del seguente tenore:

« Il Senato, invitando il Ministero prima di prevalersi della facoltà accordatagli dall'art. 3 della presente legge a constatare le circostanze di fatto che si riferiscono alle condizioni economiche della Società, all'obbligo della Società ad ogni e qualunque sborso da operarsi per le espropriazioni, ed al completo accertamento della utilità di tutte le espropriazioni di cui è cenno nella proposta legge, passa alla discussione della medesima. »

Se nessuno domanda la parola su questo ordine del giorno, essendo accettato dal Ministro, io lo metterò ai voti.

Chi lo approva, si alzi.

(Approvato.)

Leggo l'articolo 1°.

« Art. 1. Per la distribuzione delle acque del canale *Cavour* sono destinati i torrenti Agogna, Terdoppio, Arbogna e loro dipendenze, nonchè le rogge Rizzo-Biraga, Busca, Mora, il naviglio Langosco, e rispettive attinenze. »

(Approvato.)

« Art. 2. Le acque del canale *Cavour* saranno introdotte mano mano nelle rogge, nei torrenti e nei cavi nell'ordine in cui si presentano, lungo il percorso del canale stesso, e verranno distribuite progressivamente ai terreni loro adiacenti. »

Senatore **Farina.** L'Ufficio Centrale avendo fatto una osservazione relativamente all'intelligenza da darsi a questo articolo, che si trova registrata nel paragrafo terzo della pagina 9, pregherebbe il signor Ministro a dichiarare, a scanso di equivoci, se intende anch'egli di dare l'intelligenza alle disposizioni di quest'articolo che è data dall'Ufficio Centrale.

Ministro delle Finanze. Il Ministero dà lo stesso significato alle parole di quest'articolo 2, imperocchè è fuor di dubbio che non s'intende accordare un privilegio a favore di chicchessia.

Presidente. Se non si domanda la parola porrò ai voti l'art. 2.

Chi lo approva, si alzi.

(Approvato.)

« Art. 3. Le opere per la distribuzione delle acque del canale *Cavour* sono dichiarate di pubblica utilità.

» Potranno pertanto essere espropriate tanto le bocche, le chiuse di derivazione, diritti ed accessori di qualsivoglia natura sui torrenti di Agogna, Terdoppio, Arbogna e loro dipendenze, quanto le rogge Rizzo-Biraga, Busca, Mora, naviglio Langosco ed altri cavi complementari, nonchè i bocchetti sulle stesse rogge e sui cavi. »

(Approvato.)

« Art. 4. Sono per conseguenza autorizzati gli acquisti, le regolazioni e le altre opere necessarie per l'at-

tuazione del suindicato sistema di distribuzione; però nei limiti fissati dall'art 15 della convenzione approvata con la legge del 25 agosto 1862. »

(Approvato.)

« Art. 5. La facoltà di espropriare accordata al Governo dall'articolo 3 non si potrà esercitare che durante il primo quinquennio successivo alla promulgazione della presente legge. »

(Approvato.)

« Art. 6. L'indicazione dei cavi complementari di già esistenti, e da espropriarsi, loro accessori e diritti relativi, nonchè quella dei nuovi e da aprirsi sarà fatta mediante decreto reale. »

(Approvato.)

« Art. 7. Il compenso per l'espropriazione ai possessori di bocche, chiuse di derivazione, bocchetti, accessori ed altri diritti lungo i torrenti, le rogge ed i cavi, sarà determinato in una quantità d'acqua proporzionata alle loro ragioni.

» Qualora il possessore ricusi il compenso in acqua sarà in facoltà del Governo di espropriarlo integralmente pagandosi dalla Società il prezzo in danaro.

» Il compenso per l'espropriazione della proprietà delle rogge e di altri cavi complementari sarà pagato in tutto od in parte in acqua od in danaro. »

(Approvato.)

« Art. 8. In caso di deficienza d'acqua del canale *Cavour*, gli espropriati, mediante compenso in acqua, avranno rispettivamente la preferenza sulle nuove dispense per l'acqua decorrente nei torrenti e nelle rogge summentovate, purchè di questo diritto eventuale riservato siasi tenuto conto nell'apprezzamento del compenso. »

(Approvato.)

« Art. 9. Quando vi sia dissenso tra il Governo ed i possessori contemplati all'articolo 7 circa la quantità d'acqua da assegnarsi per compenso, esso avrà tuttavia facoltà di occupare gli enti espropriandi, previa prestazione del corpo d'acqua, sì e come verrà determinato dal giudizio dei periti, secondo la disposizione della legge sulla espropriazione.

» Resta però riservato all'autorità giudiziaria, a termini di dette disposizioni, il giudizio sul maggiore compenso cui gl'interessati credessero di avere diritto. »

(Approvato.)

« Art. 10. Un regolamento da approvarsi con decreto reale stabilirà le norme per i consorzi di cui agli articoli 30 e 31 della succitata convenzione per la formazione e per l'uso dei cavi necessari alla distribuzione delle acque. »

(Approvato.)

Darò ora lettura del progetto di legge (N. 236) per la facoltà al Governo di acquistare cavalli indigeni a partiti privati o ad economia.

Articolo unico.

« La facoltà scritta nel paragrafo 7 dell'art. 24 della legge 13 novembre 1859 sulla contabilità generale dello Stato, di procedere, senza formalità d'incanti, agli acquisti de' cavalli all'estero, viene estesa pure all'interno del Regno, dove potranno tali acquisti eseguirsi a trattativa privata ad economia; previa, quanto a questo ultimo sistema, l'osservanza delle norme volute dall'articolo 28 di essa legge. »

La discussione è aperta su quest'articolo.

Se nessuno domanda la parola, trattandosi di articolo unico, si passerà a suo tempo alla votazione per squittinio segreto.

Si procede ora la votazione separata per squittinio delle due prime leggi, cioè di quella per la spesa straordinaria sul bilancio dei lavori pubblici per ponti e strade, e di quella per modificazione alla legge sulla privativa dei sali e tabacchi.

Dopo la votazione separata di queste due leggi si procederà alla votazione per squittinio segreto sulle altre due.

(Il Senatore, Segretario, Scialoja procede all'appello nominale.)

Risultato della votazione:

Sul progetto di legge per la spesa straordinaria sul bilancio dei lavori pubblici per ponti e strade.

Numero dei votanti	94
Favorevoli	66
Contrari	28

(Il Senato approva.)

Sul progetto di legge per modificazione alla legge sulla privativa dei sali e tabacchi.

Numero dei votanti	94
Favorevoli	79
Contrari	15

(Il Senato approva.)

Si procede ora all'appello nominale per la votazione a squittinio segreto sul progetto di legge per la distribuzione delle acque del canale *Cavour* e di quello concernente la facoltà da darsi al Governo per acquistare cavalli indigeni a partiti privati o ad economia.

(Il Senatore, Segretario, Arnulfo procede all'appello nominale.)

Risultato della votazione sul primo dei progetti testè nominati:

Numero dei votanti	87
Favorevoli	76
Contrari	11

(Il Senato approva.)

Risultato della votazione sull'altro progetto:

Numero dei votanti	87
Favorevoli	77
Contrari	10

(Il Senato approva.)

Farò ora il sorteggio degli scrutatori per la nomina del nuovo questore.

(Fa l'estrazione per la quale risultano scrutatori i signori Senatori Plezza, S. Martino e Tommasi.)

Prego i signori Scrutatori a voler procedere allo spoglio delle schede.

Si ripiglia la discussione sul progetto di legge per riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno.

Essendo chiusa la discussione generale, leggo l'art. 1.

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 22 giugno 1864 per la fusione in unica Compagnia delle Società delle strade ferrate Livornesi, Maremmane, Centrale-Toscana, e Romane e per la concessione alla medesima Compagnia delle nuove linee indicate nella convenzione succitata (Allegato A.)

» Quest'approvazione è vincolata all'esecuzione dei patti contenuti negli atti addizionali 23 novembre 1864 (Allegato B,) e 6 febbraio 1865 (Allegato B.)

» Restano fermi i diritti di rimborso che spettassero allo Stato per le spese fatte e da fare a favore delle singole Società che entrano nella fusione.

» La Società è autorizzata ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biassa per sostituirvi quanto alla prima il giro del Capo Mesco, e quanto alla seconda il giro verso Campiglia a condizione per altro che stia dentro i limiti del contratto originario quanto alle pendenze ed alla lunghezza totale ed alle curve della strada, e semprechè questa mutazione sia giustificata da ostacoli non superabili nel limite di tempo appresso indicato.

» Il tronco di strada fra Levante e la Spezia dovrà essere al più tardi aperto entro il 1870, ed a questa condizione il Governo abbuonerà alla Compagnia due milioni in compenso dei lavori che per il cambiamento della traccia resteranno inutili, e della spesa che dovrà sostenere per applicare dei mezzi straordinari di perforazione quando si mantenesse la traccia attuale, mantenuti fermi pel restante della linea del litorale Ligure i termini stabiliti per l'ultimazione dei lavori. »

Alcune correzioni sono state fatte al testo stampato di quest'articolo.

Dove è detto per la fusione *in unica compagnia*, si è aggiunto *in un'unica compagnia*: la parola *Maremmane* si cambiò nella parola *Maremmana*.

Ove è stampato:

Il tronco di strada fra Levante e la Spezia deve dirsi fra Levanto e la Spezia.

In fine alla quinta linea dell'ultimo comma, invece di della spesa, deve dirsi o della spesa.

Senatore Correale. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Correale. Dirò poche parole sulla presente legge.

Avrei dovuto trattare questa questione nella discussione generale, ma non ho potuto, essendo giunto tardi in Senato.

Il metodo che si è adottato di riunire due leggi in una, benchè trattassero di cose molto diverse, cioè una del riordinamento delle ferrovie e l'altra della vendita delle ferrovie dello Stato, è molto irragionevole e dannoso, perchè confonde le due questioni e toglie la libertà della votazione.

Tutti conoscono che Napoli, fra tutte le provincie d'Italia, è la sola che non ha ferrovie, mentrèchè la sola città di Napoli contiene un'immensa popolazione, la quale ha continui interessi e commerci colle provincie meridionali, come del pari queste sono in continuo traffico colla antica loro metropoli.

Presidente. Pregherei il signor Senatore di dichiarare se intende di parlare sull'articolo 1. o non piuttosto sull'art. 4.

Senatore Correale. Ora essendosi fuse queste due leggi, si mette in pericolo quella per la strada ferrata di Napoli. In quanto al metodo tenuto di confondere le due leggi, non potendo io impedirlo, mi vi sottoporro mio malgrado, protestando. Fo però notare che potrebbero gli interessi della provincia napoletana essere danneggiati per la questione della vendita delle ferrovie, quindi non parlo della libertà del voto che rimane vincolato.

Non mi resta che a dire due parole agli onorevoli signori Senatori, che tutti io credo non possono essere contrari alla strada ferrata di Napoli ed a considerare che se per poco si volesse dare un voto sfavorevole a questa strada ferrata sarebbe lo stesso che recare agli interessi di quella vasta città il più grave danno.

Io spero che il Senato non voglia essere contrario allo stabilimento di queste strade ferrate concedendo a Napoli ciò che tutte le altre provincie già da molto tempo godono.

Presidente. Nessun altro oratore essendo iscritto...

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho debito di rispondere qualche cosa all'onorevole Senatore Doria, il quale ieri mi fece delle raccomandazioni che riguardano appunto l'articolo primo.

L'onorevole Senatore Doria mi ha raccomandato vivamente la celere costruzione della ferrovia Ligure e così pure la sollecita presentazione di un progetto di legge relativo ad una ferrovia da Parma alla Spezia. L'onorevole Senatore Doria nell'indirizzarsi a me mi ha voluto in certo modo compromettere col ricordarmi che sono stato io il promotore sia dell'una che dell'altra di

queste linee, le quali del resto sono evidentemente conformi agli interessi nazionali.

Può esser certo l'onorevole senatore Doria che non sono solito di contraddirmi e che se io riteneva quattro anni fa utilissime queste linee, le ritengo tuttora come tali, e che farò di tutto onde sia soddisfatto il desiderio che egli ha espresso, cioè: che siano continuati il più sollecitamente possibile i lavori della ferrovia Ligure, e che sia presentato nel tempo fissato dalla legge generale sul riordinamento delle ferrovie un progetto speciale per provvedere alla esecuzione di una linea da Parma alla Spezia.

Io soltanto mi permetterò di notare che il presente progetto di legge tende appunto a soddisfare uno dei suoi voti, cioè quello riguardo alla ferrovia Ligure, imperocchè la direzione dei lavori della ferrovia Ligure passerà dallo Stato alla compagnia delle ferrovie Romane, la quale è spinta dal proprio tornaconto a promuovere la sollecita esecuzione di questa linea, imperciocchè solamente mano a mano che si aprano tronchi all'esercizio, potrà la compagnia percepire quelle garanzie che sono date dallo Stato per le linee aperte e non per quelle in costruzione.

In quanto poi all'altra ferrovia da Parma alla Spezia, è parso all'onorevole Senatore Doria che fosse troppo lungo il termine prefisso dal Governo nel progetto di legge attuale per presentare la proposta speciale al Parlamento, termine che si estende a tutto il 1866. Sembra all'onorevole Senatore che essendovi già degli studi fatti per questa linea, il Governo potrebbe anticipare tale progetto di legge. Io gli faccio osservare solamente che onde si possa presentare un progetto di legge per la costruzione di una ferrovia così difficile e costosa, non basta che ci siano gli studi; è necessario che ci siano anche i mezzi finanziari disponibili da parte di chi deve intraprendere quella costruzione.

Or bene, secondo il progetto di legge ora in discussione è data la concessione eventuale di questa linea alla compagnia delle ferrovie romane; ma questa compagnia ha attualmente sulle braccia una tal quantità di impegni urgenti che non potrebbe soddisfarli tutti ad un tempo. È d'uopo quindi lasciarle un po' di tempo onde poter far fronte ad un'impegno che, da eventuale com'è, diventasse reale. È vero che nel presente progetto di legge vien dato al Governo non già l'obbligo, ma la facoltà di fare la concessione alle Romane, e che perciò potrebbe il Governo accordare questa linea anche ad un'altra compagnia; ma io farò riflettere che in questo caso sarebbe pur necessario lasciare tanto tempo alla nuova compagnia che basti a raccogliere il capitale necessario all'impresa.

Perciò io spero che l'onorevole Senatore Doria sarà persuaso che il tempo stabilito per presentare un apposito progetto di legge non è troppo lungo. Del resto il Governo non tralascierà di profittare di ogni occasione che si potesse presentare favorevole per concretare qualche cosa rispetto a questa ferrovia, poichè del

resto, quantunque sia detto che l'ultimo termine per presentare il progetto di legge apposito, sia il 1866, il Governo è però libero di presentarlo anche prima.

Io credo con ciò di aver soddisfatto al desiderio dell'onorevole Senatore Doria.

Presidente. Se non si domanda la parola porrò ai voti l'articolo 1.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. Sono pure approvate le seguenti convenzioni:

» a) Quella conclusa il 30 giugno 1864 tra i Ministri della Finanza e dei Lavori Pubblici ed i rappresentanti delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel Capitolato annesso alla convenzione (Allegato C): ferme le modificazioni riguardanti tanto la Convenzione, quanto il Capitolato, che sono state convenute coll'atto suppletivo 2 febbraio 1865 (Allegato C²) e colle successive variazioni e aggiunte assentite con atto del 17 febbraio 1865 dai rappresentanti della Società (Allegato C³) ed alla condizione che tutti indistintamente i prodotti delle linee, dei servizi e degli esercizi predetti, che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna, da farsi a termini dell'art. 23 del Capitolato, spetteranno al Governo.

» All'art. 6 del Capitolato annesso alla Convenzione in data 30 giugno 1864 colle società delle ferrovie Lombarda e dell'Italia centrale dopo le parole *Ivrea-Aosta* sono aggiunte le seguenti: *Mortara-Vercelli*. Il corrispettivo per l'esercizio della linea Mortara-Vercelli sarà determinato dalle norme dell'art. 37.

» Nel capoverso dell'articolo 58 del Capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 alle parole: *nella stazione di Torino*, sono sostituite le seguenti: *nelle stazioni delle ferrovie cedute*.

» b) Quella conclusa nel predetto giorno 30 giugno colla Società cessionaria degli Eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrosso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli (Allegato D).

» La scadenza della presente convenzione è fissata alla data medesima di quella accordata alla ferrovia Mortara-Asti-Casale, cioè toccherà il suo termine di 99 anni contemporaneamente a quello della ferrovia Cavallermaggiore ed Alessandria.

» c) Quella pur conclusa nel giorno suddetto colla Società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che, diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale (Allegato E).

» d) Quella conclusa il giorno 21 maggio 1864 e completata colla dichiarazione 30 giugno stesso anno coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio di una linea di ferrovie da Torino a Ciriè (Allegato F). »

Osservo al Senato che le variazioni e correzioni fatte allo stampato stato distribuito, sono le seguenti, cioè: nella terza linea della prima parte, alle parole: *della finanza*, sono surrogate quelle: *delle finanze*.

Al fine della stessa prima parte dell'articolo ove si dice, *spetteranno al Governo*, si dirà, *spetteranno allo Stato*.

Al fine della lettera *b*, ove dice: *Cavallermaggiore ed Alessandria*, si dirà: *Cavallermaggiore-Alessandria*.

Senatore **Tecco**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Tecco**. Quantunque avessi domandato la parola, signori Senatori, per prender parte alla discussione generale di questo gravissimo complesso di leggi, siccome non mi faccio certamente illusione sulle mie cognizioni e mi riconosco incompetente per quanto concerne la parte economica e tecnica, direi, di questa riordinazione delle ferrovie, sono perfettamente soddisfatto di poter prender parte almeno a ciò che concerne un argomento, per il quale chiunque non abbia assolutamente rinunciato ad ogni idea d'interesse dello Stato, non può a meno che essere vivamente interessato.

In quanto al primo articolo avrei avuto varie cose da osservare, trattandosi, come ben osservò un onorevole preopinante, di un complesso tale che si potrebbe chiamare un'olla podrida. Io non intendo di disprezzare con questo titolo, ammetto perfettamente, anzi sono in grado di poter dire che vi sono delle *olle podride* eccellenti, come pasticci eccellenti, ma bisogna che gli ingredienti tutti almeno sieno buoni onde l'insieme possa esserlo del pari. In conseguenza non mi spaventa certamente la qualifica che si diede, solamente quello che credo importante di osservare si è precisamente quali siano gli ingredienti, cioè le leggi che entrano in questo sì vario e complicato progetto che ci è presentato. Ciò che prima di tutto non può certamente che colpire ognuno, si è il suo titolo istesso, che sotto la speciosissima denominazione di riordinamento e di ampliamento delle reti ferroviarie del Regno, si trovi la alienazione della più importante di esse.

Qui si può ben dire *latet anguis in erba*. Infatti scorrendo il progetto si trova con sorpresa in un semplice Allegato niente meno che una convenzione per la quale si vende ad una compagnia straniera colla rete ferroviaria dello Stato un capitale così importante tanto sotto il rapporto finanziario quanto sotto quello politico; un capitale che ha costato, come ognuno sa, somme così enormi al Governo, un capitale la cui rendita attuale corrisponde ad un prezzo di tanto superiore al prezzo nominale. Tale rete ferroviaria, infatti, si cede pel prezzo di soli 200 milioni, i quali, dedotto anche l'interesse per le more a cui si è acconsentito, si ridurrebbero poi a 175 milioni. Ora come potrebbesi approvare la vendita per tal somma di un capitale che al Governo dà attualmente il reddito di 14 milioni? Ma v'ha di più; quando non siasi perduta ogni fede nell'avvenire della nostra Italia, allorchè vengano a com-

pirsi i suoi destini e si sieno ben ordinate ed ampliate le sue ferrovie, chi non vede che potrà in poco tempo ancora salire la stessa rendita al doppio ?

E come si potrà dunque dal lato finanziario una simil vendita giustificare senza una assoluta, estrema, urgentissima necessità ?

Ma voglio ammettere ancora quest'urgentissima necessità di 175 milioni. Chi ci obbliga però a vendere le ferrovie dello Stato ad una compagnia straniera potendo il Governo con fiducia ricorrere ad un'impresito nazionale a cui certamente il patriottismo delle popolazioni non si rifiuterebbe ?

Si apra dunque una sottoscrizione per un impresito speciale destinato a salvare questo prezioso capitale, l'unico che resta ancora allo Stato, ed io sono persuasissimo che la nazione dal canto suo si farà lieta premura di concorrer tutta a dare tal somma e ben maggiore, se occorresse, per salvare allo Stato la proprietà di questa preziosa rete ferroviaria. Che se essa poi è di tanta importauza dal lato finanziario, lo è ancora immensamente più sotto il rapporto politico.

Infatti, qui non occorre di dire le cose a mezzo, non giova dissimularle; se non si dicono qui, quali esse sono, vane riescirebbero le nostre aduanze.

Quando dopo di avere distrutta la cittadella di Torino, dopo di avere trasferita la sede del Governo in un'altra città, si cede ancora ad una compagnia che ha la sua sede in Parigi, si cede, dissi, quella rete di ferrovie che è così importante per la nostra difesa sotto il rapporto strategico, la conseguenza minacciosa ciascun la vede, senza che io abbia a dirne di più.

Io non posso certamente un solo istante supporre intenzioni meno rette in nessuno, meno ancora nei Ministri del Re, ma il fatto è evidente, salta agli occhi di tutto il mondo. Queste provincie e lo Stato rimangono interamente alla discrezione dello straniero!

Ma si dirà: questo straniero è nostro amico, nostro alleato. Nulla per ora forse abbiamo a temere, voglio ben concederlo, ma le alleanze non sono eterne, abbiamo anzi tanti e tanti motivi da temere che queste alleanze possano un giorno venir meno, che mi parrebbe essere il colmo dell'imprudenza di esporci indifesi a sì grave pericolo, quand'anche si volesse pur supporre remotissimo.

Conchiudo in poche parole pertanto, perchè sarebbe forse non senza qualche inconveniente lo spaziare di più su questo delicato argomento. D'altronde chiunque sente amor di patria potrà da se stesso apprezzare quanto solo accennai, meglio di quello che io potessi più distesamente esprimerlo.

Ni riassumo dunque: sotto il rapporto finanziario si tratta di una vendita che nelle circostanze, in cui siamo, reputo non solo dannosa, ma direi quasi vergognosa; sotto il rapporto politico poi la credo pericolosissima e forse esiziale.

Io domanderei pertanto, che invece di consumare una tale vendita, si apra una sottoscrizione pubblica per un

impresito che salvi colle ferrovie dello Stato la nazione stessa da grave danno e pericolo.

Ministro delle Finanze. L'onorevole Senatore Tecco con poche parole ha condannato questo progetto di legge come vergognoso per le finanze, come esiziale politicamente. Per verità io credo che ben difficilmente avvenga il caso in cui un progetto di legge presentato davanti ad un Parlamento meriti una qualificazione così severa come quella che ha voluto adoperare l'onorevole preopinante.

Certamente che sarebbe meglio, e ne convengo anch'io, che non si alienassero le strade ferrate dello Stato; ma, o Signori, per poter tenere nelle mani del Governo tutti i redditi di cui questo dispone sarebbe necessario per un'altra parte non essere nella necessità di ricorrere per prestiti al credito pubblico.

Coloro i quali vanno dicendo, che lo Stato debbe tenere a sè tutti i redditi provenienti dalle sue proprietà, come sarebbe questa, e piuttosto fare dei prestiti, per me rassomigliano a coloro che, avendo una fortuna per avventura un poco compromessa, credono fare opera buona ricorrendo piuttosto ai mutuanti per ottenere a prestito delle somme, anzichè alienare a tempo uno stabile col prezzo del quale potrebbero liberarsi dalle passività.

Per dimostrare che il contratto, di cui si chiede l'approvazione al Senato, non è conveniente alla finanza, non basta accennare con formule generali che esso è esiziale, è vergognoso. Io potrei alla mia volta dire che è convenientissimo alla finanza. Questa non è una questione che si possa giudicare con l'impulso del cuore, ma deve essere considerata dall'utile e attentamente ponderata.

A me sarebbe piaciuto, che l'onorevole preopinante prima di pronunziare un giudizio di questa fatta avesse messo innanzi gli argomenti, che lo menano a questa conclusione, avrei voluto, che egli dimostrasse come per la finanza sarebbe stato più utile l'accrescere notevolmente la rendita pubblica che si dovrebbe inscrivere sul Gran Libro, anzichè venire alla vendita delle strade ferrate.

Ma siccome l'onorevole preopinante non ha addotto alcun speciale argomento, io, per verità, a meno di voler entrare in considerazioni, che in parecchie altre circostanze sono già state svolte, non saprei che dire per ribattere le sue obiezioni.

Per quanto concerne poi il concetto della vendita, vuolsi pur riconoscere che, nella condizione in cui sono attualmente le industrie delle strade ferrate, è stato riconosciuto essere conveniente (come diceva ieri l'onorevole Senatore Menabrea e il mio collega Ministro dei Lavori Pubblici, ed altri oratori nell'altro ramo del Parlamento) ed io starei per dire indispensabile, che l'esercizio di queste strade sia affidato ad un piccolo numero di gruppi; e sotto ogni punto di vista è convenientissimo che l'esercizio delle strade ferrate di parte

notevole della valle del Po sia affidato ad una sola società.

L'onorevole preopinante diceva, che questa società essendo straniera, la vendita ad essa riesce una infeudazione allo straniero, e diventa una cosa politicamente esiziale.

Intendiamoci bene! Quando questo contratto sia approvato, la società, che avrà questo strade, quelle della Lombardia e quelle dell'Italia centrale, è obbligata a fare un gruppo separato da una società molto più straniera, se mi è lecito dire così, qual è quella cui appartengono attualmente le strade della Lombardia e dell'Italia centrale, imperocchè essa è obbligata a costituire una società apposita la quale avrà la sua sede nel Regno, e non a Parigi come diceva l'onorevole preopinante.

Dimodochè, anche sotto questo punto di vista, pare a me che, pur accordando il preopinante nel senso della sue osservazioni, ne venga la conseguenza che si faccia l'alienazione delle strade ferrate.

Si potrà obiettare, che le azioni di questa società saranno in mani straniere. Ma vuoi pure riconoscere, che questa condizione di cose non è speciale a questo titolo; è una condizione che il preopinante potrebbe lamentare anche per parecchi altri titoli industriali, ed in quelli stessi della rendita pubblica di cui una parte certamente non piccola e di gran lunga maggiore di quella che si sarebbe costituita per queste strade, è anche nelle mani di stranieri.

Ma questo che significa? Significa nient'altro che l'Italia ha creduto di andare innanzi ne' suoi lavori di ogni genere, nelle sue spese relative così all'ordinamento economico del Paese come al suo armamento, in guisa che i capitali i quali sono nel Paese non hanno bastato a tutti i suoi bisogni, e per conseguenza dovette ricorrere a capitali esteri. Ora se i capitalisti italiani credessero di andar via facendo acquisto delle azioni di questa società, non vi troveranno certamente ostacoli offerendone il prezzo conveniente; i detentori di questi titoli che sono all'estero si farebbero certamente un piacere di cederli loro.

Questi titoli sono quotati alla Borsa, e per quello che io sappia non è stata mai fatta difficoltà a nessuno di comprarne tanti quanti ne voleva; per conseguenza io non capisco queste asserzioni di società straniera, d'infeudamento allo straniero che si fa in questa circostanza, a meno che si voglia fare un appunto generale alla condizione in cui noi ci troviamo per aver voluto così ingenti spese affine di provvedere all'ordinamento ed all'armamento del Paese, e di aver dovuto ricorrere all'estero per i capitali: ciò spiega il perchè i titoli sono all'estero; ma quando i capitalisti italiani siano nella possibilità di fare acquisto di questi titoli, cesserà ogni specie di obiezione come quella che fece il preopinante.

Io potrei dire molte cose in difesa del progetto che è stato presentato dal Ministero, ma siccome ho udito

l'onorevole preopinante chiedere la parola, forse egli crederà di entrare in qualche particolare. Quando egli formoli veramente le obiezioni sue e le ragioni dei suoi appunti, io potrò allora rispondervi.

Ma finchè l'onorevole preopinante si permette di adoperare delle qualificazioni durissime senza dare nessuna dimostrazione delle ragioni che lo inducono a questa conclusione, che furono per me di una severità veramente singolare, io non posso altro che mantenere delle espressioni contrarie; riservandomi quando entri in altri particolari a rispondere più categoricamente.

Presidente. La parola è al Senatore Tecco.

Senatore Tecco. Io sono certamente alienissimo da tutto quello che sa di declamazione, ma io non posso a meno che dire le cose come le vedo: e mi rincresce assai che l'onorevole signor Ministro non abbia forse porto sufficiente orecchio a ciò che mi pare aver detto di positivo sull'argomento.

Che se avessi potuto dire qualche cosa di duro, contro la mia intenzione, certamente non si riferirebbe mai alla persona di nessuno, tanto meno del signor Ministro.

Qualificai le cose dietro i fatti positivi, e sotto tale aspetto ho considerato la vendita di questa rete ferroviaria dello Stato come cosa gravissima non meno sotto il rapporto finanziario che sotto il rapporto politico. Sotto il rapporto finanziario dissi cosa che non si è contestata perchè di pubblica notorietà, cioè che la rendita attuale delle ferrovie dello Stato è molto superiore a quella che corrisponderebbe al capitale di 175 milioni, alla quale si riduce la somma per cui si tratta di alienarle.

Ho detto di più: chiunque abbia fede nell'avvenire d'Italia, e farei torto troppo grave ai signori Ministri del Re se potessi dubitare che meno viva sentissero essi medesimi questa fede, non può non essere persuaso che, quando siano riordinate, come non dubito che si farebbe da essi colla maggior sollecitudine e cura le ferrovie tutte della penisola, prenderebbe presto un tale aumento la loro rendita da duplicarsi e forse più in pochi anni.

Ma come dunque con siffatta prospettiva si ha il coraggio di cedere per una somma relativamente si tenue un capitale così importante?

Non mi occorre ora di ripetere quanto ebbi ad aggiungere sull'argomento stesso considerato dal lato politico, poichè il signor Ministro non ha risposto una sola parola a ciò che ho già accennato su tal proposito, che d'altronde conosco essere troppo delicato perchè abbia ad insistervi maggiormente, e a chi non ne sente la gravità sarebbe inutile il parlarne ancora.

Ripeterò quindi nuovamente che se non si potesse dal Governo fare assolutamente a meno della somma pattuita per le ferrovie, si apra un prestito nazionale per ottenere una somma eguale ai 175 milioni, e si liberi questa preziosa proprietà dello Stato.

Io sono persuaso che se si apre un pubblico impre-

stito per questo speciale oggetto, in pochi giorni esso sarà coperto.

Tale si è la mia ferma fiducia, nè temerei ch'essa fosse per andare fallita.

Presidente. Se niuno domanda la parola porrò ai voti l'art. 2.

Chi l'approva, si alzi.

(Approvato.)

« Art. 3. Le strade ferrate da Genova a Torino e da Alessandria al Lago Maggiore, contemplate nella prima convenzione di cui parla il precedente articolo, continueranno ad essere ipotecate in guarentigia della rendita alienata in forza della legge del 26 giugno 1851 e del relativo Regio Decreto 22 luglio successivo.

» Quest'ipoteca costituita per legge non abbisogna, ond'essere conservata, di alcuna formalità. »

Prima di dare la parola al Senatore Sclopis che è iscritto su questo articolo, darò notizia al Senato dell'esito della votazione per la nomina del questore.

Votanti n. 89. Il Senatore Della Gherardesca ebbe voti 76, il Senatore De Gori, voti 9, Sauli Lodovico 1, Imperiali 1, Di Revel 1, Scialoja 1.

Il signor Senatore Della Gherardesca avendo raccolto la maggioranza lo proclamo questore del Senato.

La parola è al Senatore Sclopis.

Senatore Sclopis. Signori Senatori: io desidero chiamare l'attenzione del Senato e quella del Ministero sulla condizione affatto particolare che colla disposizione dell'articolo 3 testè letto di questo progetto di legge viene fatta ai portatori delle cartelle del così detto prestito Hambro.

E per chiarire prontamente le osservazioni che mi propongo di fare, richiamerò al Senato la serie di alcuni fatti e il testo di alcune convenzioni.

Coll'art. 14 della convenzione costitutiva del prestito Hambro si fece la seguente stipulazione:

« Nel caso che il Governo Sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia le strade di ferro ipotecate in favore del prestito, i portatori del prestito saranno ammessi a cambiarli (i titoli) al pari contro una somma corrispondente di azioni al loro valore nominale. Il cambio dei titoli d'imprestito sarà fatto per cura dei delegati del Governo sardo e della compagnia concessionaria. »

È avvenuto il caso della cessione di queste strade ferrate, che devono servire di guarentigia al prestito Hambro; ma nella convenzione del 30 giugno 1864, colla quale si pattuì la cessione relativa, il Ministero allora stipulante non ha creduto essere il caso di fare un'avvertenza speciale, e di dare una disposizione analoga per mantenere l'integrità di questa guarentigia, di cui parlava l'articolo 14 della convenzione primitiva.

Questa specie di silenzio, o per meglio dire questa restrizione d'intelligenza dei patti primitivi, fece sorgere inquietudini, e destò clamori.

Quando il Governo udì crescere questi rumori, credette bene di illuminarsi maggiormente col parere di

una Commissione composta di persone onorevolissime, all'autorità delle quali io sarei pronto a deferire in ogni parte, se non fosse che trattandosi di diritti di terzi, e di questioni litigiose, io credo che si possa ancora, non dirò aprire fin d'ora delle controversie, ma almeno sollevare dei dubbi.

Il parere dato da quell'onorevolissima Commissione è un parere eccitato dal Governo e diretto al Governo; è un parere nel quale le ragioni speciali dei terzi interessati, quali sono i portatori delle cartelle Hambro, non ebbero adito per entrare distesamente.

Non è che queste ragioni, secondo il punto di vista a cui si collocò la Commissione, non siano state valutate; tuttavia, secondo le usanze dei Governi parlamentari, quant'è lodevole che il Governo cerchi di illuminarsi con tutti i mezzi dalle persone che hanno qualche connessione e col fatto stesso, di cui si tratta, e cogli interessi generali amministrativi, altrettanto sembra pur necessario, trattandosi di interessi di terzi, di esplorare anche l'avviso della magistratura, vale a dire di quell'autorità che si interpone libera, sciolta, indipendente dagli interessi dei privati, e da quelli del Governo.

Questo non fu fatto e veramente mi duole che, prima della stipulazione definitiva della convenzione del 30 giugno 1864, il Governo non si sia più vivamente preoccupato degli interessi, o dirò dei titoli, che potevano avere questi portatori del prestito Hambro all'esecuzione della guarentigia dapprima stabilita.

Sarebbe stato pregio dell'opera che il Ministero di allora avesse domandato l'avviso dei consiglieri della Corona in materia legale, e questo avviso non risulta sinai provocato, od almeno non si è presentato; ed in ciò, lo ripeto, mi pare che gli interessi dei terzi sia stato alquanto abbandonato.

Ma l'interesse dei terzi, o signori Senatori, in questa materia è l'interesse del Governo, perchè l'interesse dei terzi è l'essenza del credito pubblico.

Se i terzi interessati in una convenzione autorizzata dal Governo non hanno i loro diritti cautelati, ne verrà che il funesto esempio diffondendosi, gli toglierà poi in avvenire la fede che il Governo deve procacciarsi per l'esattezza nell'adempimento delle sue convenzioni e dei suoi impegni.

Insisto sempre sull'idea che si tratta d'interessi di terzi, ed osservo che fatta la cessione di cui si parla, le due parti contraenti effettivamente nella convenzione primitiva sono scomparse.

Il Governo rimette i suoi diritti alla compagnia che gli succede; la ditta Hambro avrà collocato probabilmente tutte le sue azioni e non ha più che una specie di convenzione figurativa, che non sarà nemmeno protettrice; e che non sia nemmeno protettrice mi pare che lo indichi la stessa formola che ieri leggeva l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale in rettificazione della prima traduzione che aveva presentata.

Mi pare adunque che ci sia stato (non sicuramente per cattiva volontà, ma forse per la pressa dell'affare,

e per altre circostanze) un pochino di negligenza nell'avvertire alle conseguenze del patto primitivo, quando si maturarono le condizioni sostanziali di quel patto della nuova convenzione.

Una volta che si aprì questa via di dubbi e questa possibilità di reclami, il Governo fu naturalmente sollecitato a fare dichiarazioni, e tali dichiarazioni sono registrate nella relazione dell'Ufficio Centrale.

Le leggerò :

« Ma il Governo Italiano avendo fatto esaminare la cosa di una Commissione da esso nominata composta di distinti personaggi di sua confidenza, credette potere addurre il loro parere, non che il voto della Camera dei Deputati per sostenere che l'articolo 14 surriferito non era applicabile alla cessione attuale e ne svolse i motivi nella memoria di risposta alle rimostranze del Governo inglese, soggiungendo tuttavia che a tenore delle dichiarazioni fatte dal signor Ministro delle Finanze alla Camera dei Deputati nella seduta dell'undici aprile ultimo scorso rimaneva perfettamente aperta ed impregiudicata ai detentori delle cartelle Hambro la via « di far valere tutte le ragioni di indennità, che essi potessero accampare per il contratto di vendita a cui il Governo italiano, per pubblica utilità, è venuto. Giusta le dichiarazioni che il Ministro delle Finanze faceva a nome del Governo italiano, questo non verrebbe mai meno al giudicato che i Tribunali, o quel Corpo cui le parti riconoscessero forza di Tribunali avessero ad emettere sopra questa indennità. »

« A questa dichiarazione il rappresentante del Governo inglese replicava con nota del 20 aprile chiedendo spiegazioni sulla intelligenza a darsi alle parole, o quel corpo cui le parti riconoscessero forza di tribunali, ed il Presidente del Consiglio dei Ministri rispondeva che tanto egli, quanto il suo collega delle Finanze, intendevano « non solo quel corpo già costituito che le parti eleggessero a giudice, ma anche quegli arbitri cui si convenisse deferire l'esame della questione. »

« Dopo queste dichiarazioni nulla replicossi da parte del Governo inglese e la questione può dirsi tuttora in sospenso. »

Mi pare che per quanto il nostro Governo disse la prima volta, poco egli ha accordato alla posizione dei portatori delle cartelle del prestito Hambro.

Egli disse: la causa si porterà davanti ai Tribunali; il Governo rispetterà il giudicato dei tribunali.

A me sembra che questa dichiarazione si presenti come un pleonaso. Io non posso supporre che il Governo del Re non deferisca ai tribunali, mentre questa è l'ultima ratio. Quando ci sono dei diritti di terzi che non sono assicurati dal Governo in modo da soddisfare agli esercenti questi diritti, si porta la questione davanti ai tribunali, e questa non è, non dirò un favore, perchè non si tratta di un favore, ma nemmeno un riguardo.

Dunque quanto alla prima parte della risposta data dal signor Ministro delle Finanze, mi pare che non tolga

i dubbi che sono in me sorti. Il signor Presidente del Consiglio fece un passo di più, ci spiegò che si sarebbero anche ammessi quegli arbitri cui si convenisse deferire l'esame delle questioni.

E qui trovo che veramente il Ministero ha compreso l'importanza di prendere una via speciale.

Dico di prendere una via speciale, perchè se noi ci fermassimo sulla prima idea emessa dal signor Ministro delle Finanze, vale a dire di deferire ai tribunali queste questioni, io comincerei a pregare il signor Ministro delle Finanze e il signor Ministro Guardasigilli che m'indicassero quali sarebbero questi tribunali, quale l'azione che si presenterebbe. Si intenderebbe che ciascun portatore di una cartella Hambro andasse in cerca del tribunale del suo domicilio per farsi rendere ragione? Nei casi di disparità di giudicato tra i vari tribunali come si procederebbe? Sentenze d'appello in senso diverso pronunziate potrebbero far stabilire una massima generale, se si dovesse procedere per via di estensione di giudicati?

Signori, sarebbe sicuramente una gran confusione, alla quale forse il senno del signor Ministro della Giustizia, porrebbe un argine ma che non lascierebbe di produrre tristissimi effetti.

Dunque io spero che il signor Ministro delle Finanze, ed anche il signor Ministro della Giustizia vorranno spiegarmi come intendano di rendere ragione a questo modo senza entrare nella confusione, mentre sarebbe non solamente derisorio, ma crudele l'obbligare tutti quelli che credono di aver diritti da esperire d'una ragione d'indennità verso il Governo, di andar a farsi render ragione in varii luoghi con gran pericolo di disparità di giudicati, o d'inefficacia di mezzi di esecuzione.

Ho detto indennità, perchè riconosco che nella condizione attuale è impossibile mantenere lo *statu quo*. È impossibile, essendosi il Governo legato a patti, per cui non si è riconosciuta la necessità della conversione in azioni di questo prestito, l'averne un'azione diretta per potere ottenere questo compimento di giustizia. Ma ogni volta che manca un compimento di giustizia da una parte si ottiene dall'altra, per equipollente in via di risarcimento. E ha parlato accuratamente il Governo avvertendo che si sarebbe potuto concedere un'indennità la quale poteva essere anche rimessa all'arbitrato; ed io accetterei molto volentieri questo partito. Io credo che questo partito di arbitrato, nelle condizioni in cui si trova questo affare, salverebbe da una parte l'interesse morale del Governo, dall'altra salverebbe in qualche proporzione l'interesse dei portatori delle cartelle Hambro.

Io non vi dirò, o Signori: *siamo onesti*; mi parrebbe di mancar di rispetto all'assemblea... Arrossisco di dire: *siamo onesti*, quasi si potesse dubitarne..., no, Signori, ma cerchiamo il mezzo facile di ottenere quello che per ragione potrà essere riconosciuto essere dovuto dal

Governo. La facilità aggiunge pregio all'adempimento del dovere.

L'arbitrato supplirà, io credo, a molte delle esigenze degli interessati. Ma questo arbitrato come si farà? si aspetterà che si faccia ad istanza delle parti interessate? si aspetterà che i tribunali nominino degli arbitri? ciò sarebbe difficile; bisogna prendere un mezzo straordinario, e questo sarà che il Governo dimostri che vuol essere assolutamente imparziale; che vuol rimettere ciò ad una decisione che non possa per nulla lasciar dubbio sull'efficacia dei mezzi di cui possano valersi gl'interessati per le loro ragioni verso lo stesso Governo.

Non sarebbe difficile, mi pare, questo mezzo, se il Governo nominasse un'elezione d'arbitri, supponiamo tre arbitri scelti non tutti fra nazionali, e vorrei che uno solo fosse nazionale, e gli altri due potessero esser scelti fra i cittadini di quelle nazioni colle quali abbiamo frequenza maggiore di commercio, e dove ci è maggior massa di questi titoli in circolazione; uno fosse francese ed uno inglese.

Vorrei che si costituisse questo seggio di arbitri composto di persone che non avessero nessun interesse nella questione, e che quindi il Governo dicesse che farebbe in un dato termine pronunciare il voto da questi arbitri, i quali avrebbero deciso sugli interessi di tutti quelli che avrebbero fatto atto di esplicita adesione a questo arbitrato.

Io credo che in tal modo il Governo otterrebbe tutta quella maggior considerazione che si merita.

So bene che questo non è un partito ordinario, ma la questione non è neanche ordinaria, e quando dico che c'è stato quel primo silenzio, quella prima dimenticanza, o quella prima complicazione, per cui non si volle far menzione della più efficace guarentigia degli interessi dei portatori delle cartelle, bisogna uscirne con un mezzo alquanto straordinario, che risponda, come diceva, alle esigenze delle due parti.

Io credo che se la questione si lascia nei termini vaghi in cui l'ha posta il Ministero noi daremo luogo a gravi e fondati reclami, e il nostro credito ne soffrirà.

Un ingegnoso italiano in una sua opera scritta molti e molti anni fa, qualifica l'azione del credito una magia, ed è vera la magia del credito; ma la magia del credito pel primo suo ingrediente ha la moralità di chi toglie ad imprestito e la seria e sicura esecuzione dei patti dai quali sorge il credito.

Dunque spero che il Ministero vorrà favorire al Senato ed a me schiarimenti in proposito i quali possano rispondere a ciò che si chiede dall'interesse dei terzi, interesse sacro quant'altro mai, e che è al di sopra di tutte le autorità di Governo, di tutte le azioni amministrative: ed ho fiducia che il Ministero compreso dell'importanza di questi fatti, di queste considerazioni, che sicuramente sa meglio di me quanto siano importanti, perchè il signor Ministro delle Finanze ha fatto già qualche passo più dichiarativo negli ultimi tempi, ho fiducia, dico, che troverà un mezzo e se non sarà quello che io

ho proposto, sarà un altro meglio opportuno; così non si crederà che nel Regno d'Italia i patti conclusi nell'interesse dei terzi, quando si faceva una stipulazione speciale per una grande speculazione che era tutta nell'interesse del Governo, possano mai essere stati o dimenticati o diminuiti nella loro esecuzione, nella loro efficacia.

Presidente. Il signor Senatore Di Revel ha facoltà di parlare.

Senatore Di Revel. La mia voce proverà al Senato che non sarei in grado di fare un discorso per sostenere l'assunto che, come presidente della Commissione di cui si è parlato, ho espresso.

Dirò solo che l'opinione che è stata da me unitamente ad altri rispettabilissimi colleghi propugnata, non era fondata unicamente sul diritto, ma che la questione di buona fede fu quella che principalmente si trattò e si ebbe davanti agli occhi.

Io protesto che non posso ammettere che vi sia stata immoralità nel riconoscere...

Senatore Sclopis. Domando la parola.

Senatore Di Revel... nel Governo la possibilità di alienare le strade senza dare ai portatori delle cartelle Hambro il cambio con azioni che non esistevano.

Credo che questa questione non si abbia a trattare in termini generali; ma che debba invece essere esaminata e discussa coll'appoggio dei documenti sui quali la medesima si basa.

Io sostengo che dopo avere per quanto riguarda a ciò ricorsa la corrispondenza che ebbi col conte di Cavour quando trattai questo affare a Londra, ho l'intima convinzione che la convertibilità dei titoli di Hambro in azioni delle strade ferrate, era una condizione che non aveva allora verun peso, verun valore nel prestito che ebbe luogo.

I sottoscrittori a quel prestito in massima parte erano proprietari, erano individui che intendevano collocare il loro danaro con buon frutto ma permanente e non dipendente da oscillazioni, come sono quelle dei dividendi delle azioni delle strade ferrate. Essi intendevano concorrere in un prestito costituito a Londra in lire sterline, avere un rappresentante colà, ed essere cautelati colla strada ferrata allora solo in costruzione ma non terminata.

Quando questa strada fu posta in vendita sorsero alcuni portatori delle cartelle Hambro a reclamare il cambio; ma fecero i loro reclami perchè videro che le azioni di quella Società che acquistava le strade ferrate erano azioni di un valore superiore al pari. Intendevano cioè di fare un lucro vistosissimo quando realmente avessero cambiato i loro titoli in azioni che non rappresentavano la cosa ipotecata.

Io poi credo che se il contrattante dell'imprestito, il barone Hambro, non fece dapprima opposizioni a questo riguardo, non fu perchè, come l'onorevole preopinante lo suppone, siasi disinteressato e non ne abbia più cura.

Un banchiere che mette la sua firma sotto titoli, ha cura del suo onore, ha cura del suo credito, e sono persuaso che se il barone Hambro fin da principio avesse creduto lesi gli interessi dei portatori dei titoli sotto i quali stava il suo nome, egli avrebbe reclamato; ma il barone Hambro che ho avuto l'onore di conoscere come uomo di lealtà la più schietta, se non ha fatto richiami si è perchè non ha creduto di poterli nè di doverli fare, perchè ancora in forza di una convenzione privata che regola le condizioni sia di quel prestito, sia dell'epoca dei pagamenti, in questa convenzione privata è dichiarato, che ogni volta che nascerrebbe contestazione relativamente all'esecuzione del contratto pubblico, egli si rimetteva alla discrezione del Ministro di Finanze dell'allora piccolo Stato di Sardegna, avendo abbastanza fede, che sarebbero stati mantenuti i patti.

Io dunque dichiaro che se ora non mi consente la voce di entrare in una discussione minuta su questa questione, mantengo però che il parere che la Commissione ha dato, lo diede non considerando la cosa da semplici legulei nelle parti minute del contratto; ma sibbene prendendone l'esame nel loro insieme considerando la questione nel suo complesso, per vedere se veramente il Governo, nelle condizioni speciali in cui aveva luogo l'alienazione, venisse a mancare alla fede data; ed a questa la Commissione ha creduto e crede tuttavia che il Governo non mancava.

Osservate, o Signori, che di tutti i prestiti che furono contratti in questi ultimi tempi, il prestito Hambro è forse quello che si è il meno scostato dal tasso di emissione. L'imprestito Hambro è stato emesso al tasso di 85 0/0. Quattro o cinque mesi addietro, prima che insorgessero queste questioni valeva 83. Guardate tutti gli altri prestiti in quale relazione stanno fra il prezzo d'emissione ed il prezzo corrente! Se questo prestito ha mantenuto il suo credito si era non per la possibilità di veder commutate le sue cartelle con azioni di una strada ferrata; ma sibbene perchè fu emesso a Londra, in lire sterline e pagato a Londra e giuoca l'ammortizzazione, e, diciamolo, lo stesso fatto dei reclami del Governo inglese prova che i titoli di quel prestito hanno un appoggio di più di tanti altri.

Presidente. Il signor Senatore Sclopis ha facoltà di parlare.

Senatore Sclopis. Mi duole al sommo che l'onorevole mio collega conte Di Revel abbia non dirò frainteso, ma preso alcune parole come fossero state da me pronunziate, mentre sicuramente non mai spuntarono sul mio labbro.

Chi avrebbe osato parlare di immoralità quando si tratta del deliberato di una Commissione di cui fa parte il signor conte Di Revel? Sicuramente quella parola non è uscita dal mio labbro; ne sono certo.

Chi ha ardito di tacciare di legulei quelle onorevoli persone che convennero in quella Commissione? Nemmeno la parola *legulei* è stata da me profferita. Dunque

io spero che il Senato non vorrà farmi colpevole di ciò che non ho detto e che rimprovererai a me stesso se per distrazione, di cui oso credermi incapace, mi fosse sfuggito dalla bocca.

Io resi giustizia alla Commissione, le resi eminentemente giustizia, e non poteva fare altrimenti, considerando le persone di cui era composta, ma dissi che la Commissione giudicava le cose dal suo punto di vista, ed era una Commissione governativa.

Ora, quando si tratta di diritti dei terzi le Commissioni governative, per quanta autorità si abbiano coloro che le compongono, non rappresentano verso i terzi l'indeclinabile autorità dell'ordine giudiziario.

L'onorevole conte Di Revel disse che ha tenuto una corrispondenza col conte Di Cavour nella quale sono indicate tutte quelle considerazioni per cui il prestito Hambro ha avuto miglior fortuna che ogni altro; e questo si verifica anche dall'esperienza.

Il signor conte Di Revel è poi entrato in una questione intenzionale, vale a dire ha asserito che gli acquirenti del prestito Hambro avrebbero avuto l'intenzione non di speculare, ma di godersi il frutto di quell'imprestito. Ma come si può decidere una questione intenzionale nel vortice della circolazione dei titoli di credito? È impossibile. Tutti quelli che avranno acquistato le cartelle del prestito Hambro nella prima emissione, seguendo la fede del signor conte Di Revel, avranno avuto l'idea che egli loro attribuisce: ma dopo questa prima gittata, quei titoli sono andati in mano di migliaia e migliaia di persone, le quali sicuramente non hanno considerato che le forme letterali delle guarentigie che si davano loro.

È vero che questo prestito ha il vantaggio di essere stato stipulato in lire sterline e di offrire il pagamento anche a Londra, requisiti di cui ben giustamente si lodava il Senatore Di Revel; ma la prima ragione che vi era per rendere quest'imprestito diverso dagli altri, era perchè quest'imprestito aveva due requisiti primitivi diversi dagli altri, vale a dire ipoteca e diritto di conversione.

Mi fermo poco sull'ipoteca, perchè sarebbe illusorio il credere che si possa esperire utilmente dei diritti ipotecari e venire alla espropriazione delle strade ferrate; ma la conversione non è illusione, e questa veramente era la guarentigia su cui si potevano anche fidare grandemente nel tener sostenuto il corso di questo titolo i portatori del prestito Hambro.

Queste due considerazioni erano veramente le due gravi, sulle quali si potevano riposare: poi vi era quella accennata dall'onorevole Senatore di Revel, cioè la sdebitazione continua e costante, facendosi l'estrazione, per cui si acquistò anche un gran pregio ai titoli di quel prestito.

Dunque riconosco precisamente nelle condizioni speciali fatte al prestito Hambro la ragione di preferenza di cui godette sino al presente.

Ed è sopra queste ragioni che io spero che il Go-

verno del Re, vorrà, in quel miglior modo che crederà, fare una posizione separata che indichi il rispetto che ha per l'impegno che è stato preso; perchè l'impegno è stato preso ed il silenzio successivo dei Ministri tenuto al riguardo sulla vendita di quella ferrovia, non può per nulla pregiudicare il patto primitivo. Il più delle persone quando entrano in un impegno legale, guardano il testo, essi ricorrono al principio del diritto: sicuramente tutte le regole di interpretazione ci dicono: ricorrete al testo; cominciate dal senso letterale delle parole, e poi andate al senso di analogia; ma davanti ad un tribunale la questione intenzionale, come si è posta, non avrebbe guari successo.

Io invoco dunque a favore dei portatori delle cartelle del prestito Hambro i diritti della giustizia, la convenienza governativa, ed il principio di moralità generale che non posso raccomandare perchè so già essere impresso nel cuore di tutti noi.

Ministro delle Finanze. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro delle Finanze. Sono nella necessità di rispondere alcune parole alle cose dette dall'onorevole Senatore Sclopis, non tanto per la proposta che egli faceva nell'ultima parte del suo primo discorso, quanto pel complesso nel quale pare a me che sotto le forme le più urbane che sono inuate nell'animo del Senatore Sclopis, vi sia un'accusa di negligenza per parte della Amministrazione; di più mi è sembrato vedere un appunto che si sia proceduto forse con leggerezza in questa faccenda.

Mi permetta il Senato di dire brevemente ciò che ha fatto il Governo sopra questa delicatissima questione.

Il mio predecessore, per quello che consta dalle carte lasciate al Ministero, ha interpellato alcuni fra i più insigni giureconsulti i quali ad una voce dichiararono che il Governo poteva perfettamente dare esecuzione alla convenzione ora sottoposta alla vostra deliberazione.

Senatore Sclopis. Non le ha presentate queste carte.

Ministro delle Finanze. Mi permetta l'onorevole Senatore Sclopis di dire tutto quello che il Governo ha fatto, almeno per togliermi l'accusa uscita dal suo labbro. Prima di tutto furono sentiti due valentissimi giureconsulti, i quali espressero la loro opinione, esaminando bene il testo e dirò anch'io, non l'intenzione, ma realmente il testo del decreto del 1851, e concluderono che il Governo poteva perfettamente dare esecuzione a questa convenzione.

Appena giunto al Ministero, io mi preoccupai di questa questione, e delegai un distinto funzionario del Ministero delle Finanze a volersi recare in persona a Londra, onde abboccarsi con lo stesso barone Hambro e sentire come là si giudicava siffatta questione.

Eravamo verso la metà di ottobre o sul principio di novembre. Il barone Hambro che conosceva le clausole del contratto concluso adesso colla società Lombarda, dichiarò che non dubitava menomamente che il Governo

avrebbe consultato delle autorità legali, e che quindi egli non credeva dover intervenire nella questione.

Se il barone Hambro diceva queste cose, capirà il Senato come avessero per me un gran peso le sue parole, non solo per la conoscenza che ho dell'altissimo valor personale del barone Hambro, ma anche perchè so quanto valga il credito della sua casa bancaria in Inghilterra. Sapeva benissimo, che avesse egli o non avesse qualche titolo di più o di meno relativo al suo prestito, certamente ogni questione attinente alle cartelle di esso gli doveva stare grandemente a cuore.

Non ancora soddisfatto, parve a me che io dovessi in questa questione sentire il personaggio che era stato il secondo contraente col barone Hambro, l'onorevole signor conte Di Revel, ne' cui lumi e nella cui delicatezza (lo dichiaro anche qui malgrado la sua presenza) io faceva il più completo assegnamento. Il quesito, come ha già indicato lo stesso signor conte Di Revel, è stato posto nei termini seguenti:

« Si chiede se il Governo possa sostenere ed attuare la convenzione colla Società delle ferrovie Lombardo-Venete, senza per nulla venir meno alla fede data agli acquirenti delle cartelle Hambro, ed a tutti quei riguardi di alta equità, e di perfetta buona fede con cui il Governo piemontese prima, ed il Governo italiano poi, procedettero sempre verso i creditori dello Stato. »

L'onorevole Senatore Di Revel il quale era aiutato da persone distintissime ed in questioni legali, ed in questioni amministrative, ed in questioni bancarie, ebbe con esso loro ad unanimità a concludere, che il Governo poteva, senza venir meno per nulla alla più perfetta buona fede ed equità, dar esecuzione alla convenzione relativa alle strade ferrate.

La questione venne poi portata davanti all'altro ramo del Parlamento; la Commissione della Camera ne fece studi accurati, ed ebbe ad esaminare lungamente (affidandone l'incarico speciale a giureconsulti distintissimi che erano in quella Commissione) se nel contratto che attualmente noi esaminiamo non vi fosse alcuna mancanza di riguardo verso i detentori delle cartelle Hambro; e si venne ad unanimità alla medesima conclusione, a cui era venuto l'onorevole conte Di Revel insieme ai suoi colleghi. In quel frattempo però io era informato che alcune lagnanze si andavano tuttavia muovendo da taluni.

A me non faceva meraviglia che dette lagnanze vi fossero, imperciocchè quando un detentore di una cartella Hambro avesse mai potuto credere che gli spettasse il diritto di cambiare i suoi titoli contro azioni della Società delle ferrovie Lombardo-Venete, egli avrebbe avuto tal lucro per cui si spiegava facilissimamente la sua domanda, la sua insistenza; ed anzi mi sarei veramente meravigliato quando nessuna domanda, nessuna insistenza fosse insorta.

Infatti voglia il Senato considerare che il corso di queste cartelle era a qualche punto meno dell'80 0/0,

mentre il corso delle azioni Lombardo-Venete era all'incirca di 550 per 500 di valore nominale.

Indi quando si prendessero tante cartelle Hambro quante valgono a formarne 500 lire di valore nominale esse avrebbero un valore, in borsa, di 400 lire. Ora egli è chiaro che se alcuno, leggendo superficialmente il primo alinea dell'articolo 14 immaginava di avere il diritto di cambiare un valore di 400 lire con uno di 550 è chiaro, dico, che muovesse istanza e reclami, perchè il cambio si facesse.

Ad ogni modo, avendo udito che tali reclami si facevano ho invitato le persone, che in Inghilterra si occupavano di questa faccenda a voler presentare le loro lagnanze, colle ragioni alle quali si appoggiavano; imperocchè io non dubitavo che il Governo ed il Parlamento le avrebbero prese nel conto che meritavano.

Debbo confessare, che furono fatte lagnanze e proteste, ma non si è presentata alcuna ragione per cui quelle lagnanze acquistassero un fondamento.

Le lagnanze si riducevano in sostanza ai termini seguenti :

L'art. 14 dice che nel caso in cui il Governo Sardo si determinasse a vendere a qualche compagnia le strade ferrate ipotecate a favore del prestito Hambro i portatori delle cartelle di tale prestito saranno ammessi a cambiarle al pari, contro una somma corrispondente di azioni al valore nominale, e si aggiungeva : voi adesso vendete queste strade ferrate alla Società Lombardo-Veneta; essa ha delle azioni, quindi date a noi tante di quelle azioni quante corrispondano al valor nominale delle cartelle che teniamo in mano.

Udite queste lagnanze io mi feci un dovere nell'altro ramo del Parlamento di adunare presso che tutti i Deputati giureconsulti ad una conferenza, alla quale assistevano non meno di trenta, tutti distintissimi cultori di scienze legali, e fu lungamente ventilato l'argomento; io esposi tutti i documenti, e posi questa questione. Può egli porsi in dubbio che il Governo venga meno in qualche parte alla buona fede?

La risposta è stata unanime, che il Governo non veniva meno a nessuna specie di buona fede, o riguardo, che fosse dovuto ai detentori delle cartelle del prestito Hambro.

Ed infatti mi sia lecito osservare che la condizione attuale delle cose è tale, che nessuno il quale partecipi alle opinioni del Governo relativamente all'aggruppamento delle ferrovie in Italia, può credere che torni utile di fare una società alla quale si concedano le sole due linee ipotecate, a favore dell'imprestito Hambro, cioè da Torino a Genova e da Alessandria al Lago Maggiore.

Noi non crediamo neppure, e molti con noi, che sia conveniente di costituire una società *ad hoc* anche per la concessione ed esercizio di tutte le ferrovie che attualmente spettano al Governo. Noi crediamo invece che la conformazione della valle del Po, e l'attuale condizione dell'industria delle strade ferrate richiedano che

le strade del Governo sieno aggruppate con altre appartenenti alla stessa valle del Po, e che sia quindi una impossibilità materiale il creare una società speciale.

Ciò posto, può egli domandarsi, che si cambino queste cartelle con azioni di una società già esistente?

È evidente, che quando si ammettesse questo principio, se ne dovrebbe concludere che il Governo non è libero di vendere le ferrovie che oggi gli spettano, nel modo che crede più conveniente alla cosa pubblica; ovvero bisognerebbe concludere, essere necessario di andare in certo modo a spossessare gli attuali detentori delle azioni di una società già formata per darle ai detentori delle cartelle Hambro. Locchè risulterebbe un vero assurdo.

Quanto alla prima conclusione, che il Governo non potesse vendere queste strade ferrate, basta leggere l'art. 15 delle condizioni annesse al Regio Decreto 1851, con cui fu approvato il prestito Hambro. Ivi è detto che nel caso che il Governo alieni le strade ferrate, i detentori delle cartelle non potranno mai determinare preventivamente le condizioni a cui questa vendita avrà luogo.

Ma io diceva, che ammessa la vendita ad una società già esistente, diventa impossibile dare ai detentori delle cartelle Hambro le azioni della società acquirente, perchè questa nuova società o non emette azioni, o quand'anche ne emetta il concambio d'azioni, è tuttavia materialmente impossibile. E perchè, o Signori? Potrei dire che le azioni che una società già esistente venisse ad emettere, rappresentano una comproprietà d'altre strade, che hanno un valore il quale non sarebbe che in parte minore dipendente da quello della strada ferrata che si tratta di vendere, dipendendo esso invece dalla situazione complessiva della società. Ma io debbo soprattutto osservare che attualmente la maggior parte, per non dir tutte, le società di strade ferrate trovano i loro capitali in questa maniera: per un terzo emettendo delle azioni, per due terzi emettendo delle obbligazioni.

Ora supponiamo una Società la quale faccia acquisto di queste strade ferrate ad un prezzo di 200 milioni nominalmente, ma che si ridurrebbe a meno di 180 milioni, qualora si tenga conto degli interessi. Or bene ne verrebbe per conseguenza che il capitale da costituirsi per azioni per questa Società sarebbe di forse 60 milioni. Basta notare che il valore nominale nel prestito Hambro che non è ancora estinto va a circa 74 milioni: e voi vedete, o Signori, che il vendere ad una Società già esistente la strada ferrata del Governo col patto del concambio della sue azioni con le cartelle Hambro, equivarrebbe non solo a vendere questa strada ferrata ad una Società formata dei detentori delle cartelle Hambro ma a forzare la vera Società acquirente a spropriarsi di una parte delle sue azioni sociali in favore dei detentori delle dette cartelle. Di modo che non vi è neppure la materiale possibilità per soddisfare al-

l'interpretazione da alcuni data all'art. 14 del decreto del 1851.

Ma ad ogni modo anche ammesso tutto quello che ho detto, rimane sempre aperta un'altra questione: puossi egli dire che con questo contratto fatto in tali termini non si sia recato un danno ai detentori delle cartelle? Questa è un'altra questione: e prego il Senato a prestare attenzione a questo punto, perchè l'equivoco è su di ciò essenzialmente fondato: E forse, egli è per non averne avuto conoscenza, che sfuggì al Senatore Sclopis che la nota del Governo italiano di cui egli ha parlato, non è affatto cosa inutile.

Infatti molti hanno preso a considerare per sicuro, che il decreto del 1851 desse loro diritto assoluto al concambio delle cartelle Hambro con azioni della società a cui si vendessero le strade ferrate. Ora, essi dicevano: il Governo italiano fa un contratto nel quale questo concambio non è accordato, quindi il Governo italiano viene meno, sognavano alcuni, ai riguardi che ci deve, non ci dà modo di avere quel vantaggio che noi avremmo avuto. Per conseguenza il Governo italiano ci reca violentemente, irrimediabilmente un danno per il quale noi protestiamo. Ecco come la cosa fu veduta da coloro i quali specialmente mossero quelle lagnanze pei mercati esteri. Non era quindi senza utilità il far osservare che realmente anche ammesso che il concambio d'azioni della società non si desse, il Governo italiano non intendesse tuttavia pregiudicare i diritti o le pretese che i terzi volessero accampare.

L'onorevole Senatore Sclopis, da magistrato esimio come egli è, trova questo naturalissimo ed inevitabile, ma bisogna che il Senato consideri che non tutti l'avevano veduta a questo modo. Taluni avevano creduto che il Governo si facesse giudice e parte; essi, dicevano, sarebbe obbligato a darci queste azioni: invece a noi le nega, e quindi viola i patti verso di noi.

Ecco quello che avevano creduto alcuni esaminando la questione superficialmente. Ma noi diciamo, se esiste la materiale impossibilità di darvi questo concambio, e se del resto l'art. 15 a questo concambio fa assoluto ostacolo, il Governo non intende però di intervenire veramente come giudice e parte nella questione; rimane in tutti i casi una questione d'indennità, che il Governo lascia interamente impregiudicata.

Portata la questione sul terreno dell'indennità, allora possono sorgere più opinioni; l'onorevole di Revel e i suoi colleghi hanno creduto che realmente non vi fosse alcuna specie di diritto ad un concambio e che quindi nessuna indennità fosse dovuta. Parecchi altri giureconsulti che furono uditi hanno emesso una eguale opinione in cui il Governo concorre. Vi fu invece qualche altro il quale ha creduto che la questione poteva presentare qualche dubbio. Ma tutti coloro, i quali avendo pure l'una e l'altra opinione, hanno però esaminata la questione, nelle conferenze assai numerose di cui parlava testè nell'altro ramo del Parlamento, hanno convenuto che di violazione di buona fede e di riguardi

non fosse neppure il caso di discorrere; tanto è evidente che tutte le ragioni e tutti i riguardi furono perfettamente salvati.

Ora il Governo italiano quando venne interpellato dal Governo inglese su questa questione, che cosa rispose?

Espose il vero stato della medesima, il quale, per quanto ci consta, valse a dissipare molte delle dubbiezze insorte, ed a porre la questione nei suoi veri termini. Poi disse, quanto alle questioni d'indennità che si potessero sollevare, il Governo, state certi (e del resto il Governo inglese ne era sicuro), non mancherà ai giudicati. Ecco quello che disse il Governo italiano: *« questo non verrebbe mai meno al giudicato che i tribunali o quel corpo cui le parti riconoscessero forza di tribunali avessero ad emettere sovra queste indennità.*

Ed in una nota spiegativa ulteriore, diceva che il Governo intendeva con queste parole: *non solo quel corpo già costituito che le parti eleggessero a giudice, ma anche quegli arbitri cui si convenisse deferire l'esame della questione.*

Ora sopra questo punto l'onorevole Senatore Sclopis faceva delle osservazioni e delle proposte; egli credeva che fosse conveniente che il Governo senz'altro procedesse alla nomina di una Commissione d'arbitri, anzi egli entrava in particolari dicendo che forse uno dovesse essere concittadino nostro, un altro inglese e un altro francese quantunque . . .

Senatore Sclopis. Una Commissione mista.

Ministro delle Finanze . . . in Francia, per quanto mi consti, non vi siano nè punto nè poco di tali titoli.

Senatore Sclopis. Scusi, ho indicato solamente che ci fossero gli elementi delle nazionalità forestiere interessate.

Ministro delle Finanze. Ora, Signori, sopra questa questione credo che il Governo non potrebbe indicare fin d'ora quale via intenda, possa e debba tenere. Chi sa infatti che cosa e come intendano chiedere i detentori delle cartelle Hambro? Notisi anzitutto che i detentori di queste cartelle non costituiscono una Società, ma sono tanti individui perfettamente liberi di fare quello che credono; essi possono per conseguenza chiedere in giudizio davanti ai tribunali l'indennità che loro possa spettare.

Qui c'è una questione di competenza, qual'è il tribunale a cui debbono ricorrere? se non vado errato le questioni dipendenti dal debito pubblico debbono portarsi al Consiglio di Stato.

Questo spiegherà all'onorevole Senatore Sclopis le ragioni per cui questo eminente consesso non abbia potuto essere consultato.

Io non ho l'abitudine di portare in pubblico le conversazioni private, ma se l'onorevole Senatore Des Ambrois non ha difficoltà che io lo dica, dirò che tra le persone ragguardevoli a cui ricorsi in questa questione

vi fu anche il Presidente del Consiglio di Stato. Ma questi ebbe perfettamente ragione nel notarmi che, quando la questione fosse insorta, il Consiglio di Stato sarebbe stato chiamato a giudicare, e quindi non poteva emettere un preavviso, e questo valga anche a scusare il Ministero da un appunto che mi parva fatto dall'onorevole Senatore Sclopis quando accennava che su questa questione si sarebbe dovuto sentire il parere di quell'illustre Corpo.

Ritorno dunque alla questione dei detentori delle cartelle Hambro, e dico che essi non sono che altrettanti individui, i quali potrebbero desiderare di ricorrere per la risoluzione di questa questione al tribunale che per legge è competente per le materie di Debito Pubblico.

Osservo pure che bisognerebbe anche sentire quei gruppi che si sono formati per l'esime di questa questione nell'interesse delle pretese dei detentori delle cartelle.

Il Senato non ignora che a Londra vi era un certo numero di individui, i quali si erano occupati della questione e che dietro loro dimanda anche il Governo inglese se ne era occupato.

È evidente che prima di venire ad una nomina di arbitri bisogna attendere lo svelgimento delle domande e delle osservazioni che si potessero fare; nè posso credere che questa nomina fatta ora, sia per tornare utile allo stato attuale delle cose; imperocchè, anzitutto conviene vedere come si spiegheranno i detentori e se ricorreranno a qualche tribunale, essendo questo un diritto che loro non si può togliere.

Io credo di avere con le mie parole messo abbastanza in chiaro come l'Amministrazione non possa essere appuntata di negligenza, e dico di negligenza, perchè, quantunque le parole dell'onorevole Senatore Sclopis per sè non siano state molto severe, pure, quando esse versano su d'un argomento così delicato, sebbene moderate, riescono nel fondo gravissime; e quindi mi perdonerò se nella mia risposta ho forse ripetuto cose già dette nell'altro recinto, le quali però valgono a dimostrare che certamente noi avremmo messo non una, ma dieci volte sul fuoco questo contratto quando avessimo potuto credere di venire in qualche parte meno a quella fama di perfetta lealtà, che fu sempre mantenuta altissima dal Governo piemontese e che il Governo italiano si onora di seguire. (*Applausi*)

Senatore Sclopis. Demando la parola per due brevissime osservazioni.

Presidente. Ha la parola l'onorevole Senatore Sclopis.

Senatore Sclopis. In primo luogo mi felicito di aver sollevato questa discussione, perchè ha fruttato una dichiarazione del signor Ministro delle Finanze, la

quale, d'accordo con ciò che aveva detto prima, sicuramente influirà a mantenere quei sentimenti, a cui egli ha giustamente fatto appello.

Di più dirò che se non fo menzione della competenza del Consiglio di Stato quando parlasi dei tribunali, è perchè io ho ancora un dubbio che nell'attribuzione generica delle controversie relative alle questioni del debito pubblico, che si è data al Consiglio di Stato, forse per qualche rispetto non convenga inchiodare la presente, ed è per questo che non ho fatto menzione delle attribuzioni del Consiglio di Stato.

Del resto, ripeto, mi felicito di aver presentate queste considerazioni per la dichiarazione che ha fatto l'onorevole signor Ministro delle Finanze, la quale non mancherà di avere un'eco estesa anche al di fuori di questo recinto.

Presidente. Se nessuno domanda la parola metto ai voti l'articolo 3 che non rileggerò se non se ne fa richiesta.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Or debbo render conto al Senato dello stato dei suoi lavori.

Il Senato, oltre al compimento della discussione del presente progetto di legge e dell'altro relativo alla cauzione delle ferrovie della Sardegna che è stata sospesa, ha in pronto per la discussione tre altri progetti, dei quali fu or ora distribuita la relazione.

Questi sono: i due progetti portanti i numeri 219 e 220 riuniti insieme, relativi all'approvazione di vari contratti di vendita, permuta e di gratuita cessione di beni demaniali; i quali sebbene stampati in unica relazione costituiscono due relazioni distinte e due progetti, il terzo concerne la vendita della tonnara di Porto Paglia in Sardegna.

Debbo far notare al Senato che è importantissima la votazione di questi progetti anche per la loro connessione colla legge che ora si discute.

Ora domanderò al Senato come intenda di proseguire i propri lavori; se crede cioè dover rinviare questa discussione a lunedì, o tenere una seduta questa sera, ovvero domani, domenica.

Voci. Questa sera, questa sera.

Presidente. Io propongo dunque di tenere una seduta questa sera; e nutro speranza che in essa si possano compiere queste discussioni. Se non vi sono opposizioni s'intende fissata la seduta di questa sera alle ore otto per la continuazione della discussione sul progetto di legge pel riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno e per quella sui progetti che ho testè accennato.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).