

TORNATA DEL 7 LUGLIO 1852

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Discussione sul progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Novara — Osservazioni del presidente sull'ordine della discussione — Osservazioni del senatore Jacquemoud in appoggio del progetto ministeriale — Discorso del ministro dei lavori pubblici — Presentazione di cinque progetti di legge: 1° Spesa straordinaria per la demolizione dell'avancorpo del palazzo ducale di Genova; 2° Spesa straordinaria per riparazioni ai fabbricati della polveriera di Borgo Dora; 3° Sul contratto civile del matrimonio; 4° Stabilimento di una linea telegrafica da Torino al confine francese per Ciambri; 5° Concessione della strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore — Seguito della discussione sulla legge suindicata — Contro osservazioni del senatore Plezza, relatore — Schiurimenti del ministro dell'interno — Emendamento dell'ufficio centrale all'articolo 57 del capitolato di concessione — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici, e dei senatori Giulio, e Plezza, relatore — Reiezione di questo emendamento e di quello all'articolo 19 dello statuto della società anonima — Emendamento dell'ufficio centrale all'articolo 60 del capitolato di concessione — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici, e del ministro dell'interno — Considerazioni dei senatori Plezza, relatore, e Giulio — Reiezione dell'emendamento — Emendamento all'articolo 17 dello statuto della società anonima — Parla contro il ministro dei lavori pubblici, ed in favore il senatore Plezza, relatore — Reiezione del medesimo — Chiusura della discussione generale — Relazione sul progetto di legge per riordinamento delle contribuzioni prediali in Sardegna — Incidente sulla medesima.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pomeridiane.

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DA TORINO A NOVARA.

PRESIDENTE. Io debbo dichiarare aperta la discussione sul progetto di legge che è posto all'ordine del giorno. (Vedi 2° vol. *Documenti*, pag. 790.) Ciò facendo però debbo pregare la Camera a voler fermare la sua attenzione sopra una condizione tutta speciale della presente discussione. Dipende questa dai vari emendamenti che la Commissione ha stimato di dover fare sia nel capitolato di concessione, sia nello statuto sociale, i quali fanno parte essenziale della legge che in alcuni suoi articoli si riferisce ora all'uno ora all'altro.

L'esempio della discussione fattasi in altre leggi simili non permette che il capitolato e lo statuto sociale tutto intero si espongano a votazione.

Per l'ordine della discussione è necessario che quegli articoli, sui quali versano gli appunti della Commissione, o quegli altri su cui possa cadere qualche appunto di qualche senatore che stimi di farne oggetto speciale di emendamento o proposizione, siano sottoposti al giudizio del Senato prima che la legge sia votata, perchè se la legge fosse votata sarebbe necessariamente votato anche il capitolato e lo statuto sociale nominato negli articoli di essa.

Ciò posto, io crederei di dover assoggettare a preventiva

discussione tutti quegli articoli che la Commissione ha stimato di colpire colle sue osservazioni.

Siccome però questi emendamenti alcuni si riferiscono a materie di grande importanza, ed altri sono di minore, perchè semplicemente di forma o dizione, io crederei che il Senato procederebbe con molta circospezione qualora in materia di tanta gravità volesse incominciare la sua discussione da quegli emendamenti, i quali toccano veramente la sostanza della legge. Questi emendamenti possono ridursi veramente a tre, vale a dire a quello in cui si parla della linea telegrafica, a quello in cui si parla del numero dei voti che sono attribuiti agli azionarii, ed a quello infine in cui si parla del prolungamento possibile della via ferrata sino ai confini del regno Lombardo-Veneto.

Qualora questi articoli diano luogo all'approvazione dei vari emendamenti, allora il Senato avrà anche campo ad esaminare tutti gli altri meno importanti, in quanto che se la legge deve rifare la sua via, deve di nuovo essere presentata all'altra Camera, tanto vale che sia anche presentata con quelli di minor importanza; ma se non stima di dar passo a quegli emendamenti, allora sicuramente il Senato nella sua prudenza dovrebbe rinunciare alla discussione degli altri.

Io dunque prego gli oratori che intendono prendere parte a questa discussione di voler tener presente questa circostanza.

PLEZZA, relatore. L'ufficio centrale stesso avrebbe tralasciato alcuni emendamenti di pura forma, se non si fosse creduto nella necessità di emendare alcuni articoli che trattano di argomenti gravi. Esso ha pensato che, siccome la legge dovrebbe essere rimandata anche per un solo articolo,

perciò, dovendo ciò accadere, sia conveniente ridurre a perfezione maggiore anche gli altri.

PRESIDENTE. Invito adunque gli oratori che vogliono parlare a chiedere la parola.

JACQUEMOUD. Messieurs, je crois qu'il est extrêmement avantageux à l'Etat, non-seulement sous le rapport économique, mais encore au point de vue politique, d'exécuter promptement notre réseau de chemins de fer. Les différentes provinces du royaume n'ayant pas les mêmes mœurs, la même langue et les mêmes genres de produits, il importe de faciliter autant qu'il est possible leurs rapports entre elles par un système de voies ferrées bien coordonné. Outre le développement qui en résultera pour le commerce intérieur, c'est le moyen le plus efficace de cimenter les liens politiques des différentes parties du royaume et d'augmenter cette union qui fait la force des Etats.

Personne ne conteste l'utilité et l'importance du chemin de fer de Turin à Novare en passant par Verceil. Je m'en réfère à cet égard aux motifs développés dans le rapport de la Commission. Je vois que ce chemin devra être achevé dans trente mois, à un prix modéré, c'est-à-dire, en moyenne, à 160,000 francs par kilomètre; qu'on traite avec une compagnie dont la solvabilité et la moralité sont connues; qu'on a réservé au Gouvernement la surveillance pour la bonne exécution des travaux et la réception du matériel mobile; que le chemin de fer traversera des contrées fertiles et peuplées, et qu'il offre des chances de bénéfices pour les actionnaires: d'où je conclus que le trésor aura peu et peut-être point de sacrifices à faire pour l'exécution de cette ligne.

La réunion de ces conditions essentielles me suffit, et quoique les amendements proposés par la Commission puissent avoir de la valeur, je n'hésiterai pas à sacrifier des améliorations de détail, pour ne pas retarder les travaux d'une année, et peut-être exposer l'exécution de ce chemin de fer. J'ignore si les amendements qui modifient les bases des cahiers des charges seraient acceptés par les actionnaires; cependant, en raisonnant même dans cette supposition, je dis qu'il ne faut pas les apprécier d'une manière absolue, mais qu'on doit surtout les envisager par rapport aux conséquences que les modifications proposées pourraient avoir.

Je n'entrerai pas dans le fond de cette appréciation technique, elle est plus spécialement de la compétence de M. le ministre des travaux publics; mais j'ai la conviction que l'adoption d'un seul amendement retarderait nécessairement les travaux d'une année, puisque nous sommes à la fin de la Session parlementaire. Ce retard est, à mes yeux, un résultat très-funeste, et qui sait s'il ne compromettrait pas la construction du chemin de fer? En effet, messieurs, on n'est pas assuré que les capitalistes consentiront à garder leur argent en réserve pendant un aussi long intervalle. Une compagnie qui se présente pour faire une soumission doit avoir pris d'avance des arrangements, qui ne peuvent rester en suspens pendant plusieurs mois. Quand ces capitaux auront pris une autre direction il ne sera peut-être pas aussi facile qu'on le croit de les réunir pour ce même objet.

Ainsi il s'agit bien moins de juger le mérite intrinsèque des amendements de la Commission, que de les comparer avec les inconvénients certains et irrécusables que je viens de signaler; ils me paraissent tellement graves, tellement funestes, que je n'hésite pas à repousser les amendements de la Commission, et à voter l'adoption pure et simple du projet de loi, ainsi que les chapitres du statut, et le cahier des charges qui s'y rapportent.

PRESIDENTE. La parola è al ministro dei lavori pubblici.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Siccome ha osservato il signor presidente del Senato, degli emendamenti proposti dalla Commissione alcuni pochi sono essenziali, alcuni sono di lieve importanza.

Quando si discuterà ciascuno dei medesimi io esporrò i motivi per cui il Ministero non può assolutamente accettarli, e farò vedere che si comprometterebbe l'esecuzione dell'opera col sistema dalla Commissione suggerito. Io non contesterò anzitutto che non si possa quando che sia costruire una strada da Torino a Novara, credo anzi quest'impresa così vantaggiosa, che tosto o tardi verrà l'opportunità e si troveranno i mezzi per costruirla; ma intanto ritengo che il sistema di concessione proposto dal Governo, le trattative da esso iniziate rimarrebbero assolutamente senza effetto se si adottassero quei cambiamenti essenziali che sono stati consigliati dalla Commissione.

Quanto a quegli altri emendamenti riconosciuti dal signor presidente, e spero parimenti da tutto il Senato, come di poca rilevanza, confido che non daranno luogo a sospendere l'adozione definitiva della legge, e così l'eseguimento dell'opera, mentre parmi d'essere in grado di provare ch'essi ad altro sostanzialmente non tendono che a migliorare la materiale redazione del progetto di legge, senza punto alterarne lo spirito, nè modificare il sistema di concessione che il Governo intenderebbe adottare per quest'impresa.

Affine però di mettere in chiaro alcuni punti della questione, mi farò ad esaminare i principali difetti di cui si accagiona il sistema sostenuto dal Ministero.

Nel suo rapporto l'onorevole signor Plezza dice che: « Il Senato è chiamato a dare la sua approvazione ad una società futura, la quale realmente oggi non si è ancora costituita, e nell'interesse della quale ciò non ostante il Governo ha già stabilito col signor Brassey il contratto d'appalto. »

A questo riguardo farò presente esser vero che la società non è ancora definitivamente costituita in quanto che rimarrebbe tuttora a coprirsi una parte del capitale richiesto per l'impresa, ma sta di fatto che i principali elementi di questa società già esistono, composti quali sono del Governo, dell'impresario, dei comuni interessati e dei particolari che già sottoscrissero azioni. Da questi elementi sarà somministrato tutto il capitale occorrente, sicchè può sino ad un certo punto sostenersi esservi realmente una società, benchè non definitivamente costituita; ma siccome entra a far parte di essa il Governo qual principale azionista, così è necessario che una legge intervenga ad autorizzarlo, motivo per cui la società non potrebbe essere regolarmente costituita che mediante una legge. Ma non per questo il Governo poteva fare a meno di convenire anticipatamente col signor Brassey un preliminare di concessione subordinato però sempre all'approvazione dei poteri dello Stato.

Quando si consideri che quest'impresa fu hasata sulla partecipazione in essa del signor Brassey per una somma di 4 milioni, è evidente che si dovette trattare col medesimo delle condizioni tutte mediante cui si assumeva l'impresa entrando in società col Governo per un quarto del capitale richiesto alla sua esecuzione.

Questa maniera di contratto il signor relatore teme che possa esporre il Governo ad un troppo grave carico, perchè a suo credere non escluderebbe l'eventualità che sia lo Stato chiamato a fornire una parte del capitale maggiore di quella calcolata.

A ciò io osserverò che il Governo ha bensì diviso di star garante per la metà del capitale, ma ha chiamato a concorso ed a suo sussidio i comuni e corpi morali interessati

all'opera, i quali corrisposero al suo invito come ha riconosciuto lo stesso signor relatore.

I documenti che sono stati presentati alla Commissione l'hanno convinta che una quota di capitale in lire 3,800,000 circa sarà fornita dai comuni e corpi suddetti, la tutela dei cui interessi affidata all'onorevole ministro dell'interno garantisce che questo concorso non sarà fittizio, ma reale.

Il signor Brassey concorre con 4,000,000 di franchi che sommano coi predetti a 7,800,000 franchi; eranvi offerte private per altri tre milioni e mezzo circa, sicchè il Governo non parteciperebbe ad un dispendio che per tre milioni e mezzo. Se non che si muove il dubbio se i privati sottoscrittori a ciò invitati rinnoveranno la loro prima offerta, perchè si è dovuto modificare per impreviste circostanze l'iniziata organizzazione della società, appropriandosi il Governo gli statuti per presentarli con lievi modificazioni al Parlamento, come altresì perchè l'impresa sembrando assicurata non sia più necessario il loro concorso.

A questo dubbio parmi si opponga anzi tutto la prospettiva dell'utile che presenta l'impresa considerata anche come speculazione, e le spiegazioni che sono per dare spero potranno tranquillare il Senato e convincerlo che se havvi un'impresa la quale presenti evidente prospettiva di una notevole utilità, la è appunto questa.

Io ritengo che il concorso dei privati non fu solamente determinato, come suppone il signor relatore, dal desiderio di avere la strada, il qual desiderio, dice egli, cesserà, o almeno sarà soddisfatto, quando il Governo s'impegna a concorrere per la somma che manca, ma esso sarà a mio avviso provocato dall'utile vero e reale che promette l'impresa, e quindi io non credo punto che il Governo sia per trovarsi costretto di addossarsi una gran parte del capitale, il che d'altronde non mi sembrerebbe un grave disappunto, poichè esso ne avrebbe anche compensi assai larghi.

Questo concorso dei privati poi si otterrà tanto più facilmente quando al Parlamento piaccia, come propone il progetto di legge, assegnare un fondo col quale il Governo possa dal suo canto spingere innanzi l'impresa senza essere costretto a gettare sulla piazza le sue azioni prima che la strada s'compia.

Uno degli altri appunti fatti dal relatore sulla partecipazione del Governo nell'impresa si è che negli statuti della società non venne sufficientemente provveduto alla sua rappresentanza ed alla tutela de' suoi interessi, nelle assemblee che rappresentano la società.

Questo difetto, secondo il modo di vedere della Commissione, dipende dall'aver limitato a 25 il maggior numero di voti a cui può dar diritto un numero qualunque d'azioni possedute da una sola persona, quale sarebbe il Governo.

Ma qui io prego il Senato di distinguere due parti essenzialmente diverse di questa concessione: la prima riguarda la costruzione della strada, e questa è la parte più delicata, più importante, e da cui essenzialmente dipende la buona riuscita dell'intera impresa; l'altra quella che riflette l'esercizio.

Ora, nella prima parte chi ha maggior preponderanza? Chi ne è, per così dire, l'arbitro? È il Governo, perchè appunto ad esso si è riservata un'assoluta ingerenza durante l'esecuzione dei lavori. Questa non dipende che da lui, mentre lo Statuto non accorda alla società se non il diritto di mandare un commissario, il quale, senza punto ingerirsi della condotta dei lavori, senza dar ordini od avere relazioni dirette coll'appaltatore, non potrà che consigliare l'amministrazione superiore, farle presente quelle avvertenze, darle quei suggerimenti che

egli reputasse più opportuni all'andamento migliore dell'impresa.

Il Governo ha dunque libertà piena, egli tratta cogli appaltatori per mezzo de' suoi agenti, fa sopravvegliare all'esecuzione delle opere, in guisa da assicurarsi ch'esse siano condotte regolarmente e colla dovuta sollecitudine. E questa sua ingerenza, non dirò solo principale, ma esclusiva, non si limita soltanto alla costruzione materiale della strada, ma si estende a tutte le parti che vi hanno rapporto e da cui dipende il più o men buono esercizio, cioè a tutto il materiale fisso e mobile.

Ora, quando si è assicurata una buona costruzione della strada, quando si è certi di avere un materiale fisso e mobile bene appropriato ad un regolare esercizio, si è ottenuto certamente lo scopo principalissimo e da tutti desiderato.

Veniamo ora alla seconda parte, quella dell'amministrazione dell'esercizio: tale amministrazione non è poi tanto complicata quando è bene avviato l'esercizio. Non v'ha dubbio che il regolare l'esercizio di una strada ferrata è affare di molto rilievo, essenzialmente per la scelta di persone esperte nell'amministrazione e nella contabilità, di uomini tecnici meritevoli di confidenza per sapere e per onestà; ma per quanto riflette la gestione economica dell'impresa io ritengo che sia stata riservata negli statuti sufficiente ingerenza al Governo.

Il signor relatore teme che il Governo non sia sufficientemente rappresentato nell'assemblea per ciò che egli, quantunque abbia un numero grandissimo di azioni, non vi avrà che pochi voti. Ma esso non ha osservato che, fintantochè il Governo tiene un gran numero d'azioni, per esempio la metà delle medesime, come crede la Commissione (ciò che io contesto per i motivi che dirò poi), esso avrà dunque sedici mila azioni, e la nomina per parte sua di un rappresentante ogni due mila azioni; e così in tutto, esso avrà otto rappresentanti. Ora il Consiglio di amministrazione si compone di sedici membri, e la metà di essi rappresenterà gli interessi del Governo. Ma siccome il mandato di questo Consiglio sarà essenzialmente diretto a regolare nel miglior modo l'esercizio della strada, non è a credere che eleggerà a membri individui che sieno per contrastare il Governo, cioè per fargli una sistematica opposizione; del resto basterebbe che uno solo di questi membri fosse consenziente con quelli del Governo per assicurare a questo la maggioranza nelle deliberazioni.

Se non che è a supporre che avendo tutti questi amministratori lo stesso mandato, quello cioè di promuovere il miglior andamento dell'impresa ed assicurarne l'esito, saranno facilmente d'accordo tra loro sui mezzi di conseguire questo scopo. Io non saprei veder ragione per cui gli individui che saranno destinati a rappresentare questa società, oltre quelli delegati dal Governo, non debbano procurare a sè stessi il miglior utile dei capitali che hanno impiegato nell'impresa da essi diretta.

Io credo che il Governo farà in quest'amministrazione, in questa società, proposizioni giuste e ragionevoli, cercherà di condurre le cose pel miglior utile pubblico, e promuovendo quest'utile otterrà senza dubbio il maggior profitto dell'impresa.

Adunque non vedo che sia a temersi, che nella direzione dell'esercizio della strada, quand'anche il Governo tenga il principal numero di azioni, avendo la metà dei rappresentanti nel Consiglio d'amministrazione non sia sufficientemente garantito de' suoi interessi.

Si fa anche gran caso di ciò che l'appaltatore, concorrendo per un quarto delle azioni, potrà procurarsi una grandissima

rappresentanza, usando il poco delicato procedere di cedere fittiziamente azioni a varie persone per procurarsi in tal modo molti voti all'assemblea generale, spediendo questo da cui rifuggirebbe la troppo nota lealtà e delicatezza di una pubblica amministrazione: ma in verità io non so darvi ragione del pericolo che, anche ammesso tale supposto, potrebbero correre gl'interessi del Governo.

Diffatti, finita la strada, quale sarà la condizione del signor Brassey? Egli sarà proprietario di molte azioni, perchè grande capitalista come potrebbero esserlo molti altri; ma il suo carattere di appaltatore sarà cessato.

Io non nego che la soverchia sua influenza sarebbe perniziosa se potesse averla durante la costruzione della strada; ma in questo intervallo di tempo egli dipende, ed è soggetto assolutamente alla sorveglianza del Governo: compiuta poi la costruzione e la provvista di tutto il materiale mobile e fisso, che si reputa necessario pel lodevole esercizio della strada, egli si troverà nella stessa condizione degli altri azionisti. Che interesse speciale avrà allora l'appaltatore? Quello che hanno tutti gli altri azionisti, di fare cioè che l'entrata sia maggiore, e che le azioni si mantengano ad alto prezzo.

Aggiungerò di più, che un uomo come il signor Brassey avrà forse maggiori mezzi di tenere in credito le sue azioni, sia per la sua grande abitudine in queste imprese, che per la molta sua pratica nel commercio di questi titoli e per la facilità somma di esitare queste azioni sul mercato di Londra, attese le grandi sue relazioni coi principali banchieri inglesi a cui esso è associato nelle grandi imprese assunte in Francia e nell'Inghilterra medesima e recentemente in Spagna.

Io credo dunque che, supposto eziandio che l'appaltatore venga ad avere un gran numero di azioni, ciò non trarrà seco alcun inconveniente pregiudizievole agli interessi dello Stato.

Parlando poi della rappresentanza nell'assemblea generale, avvertirò che cotale assemblee si consultano assai di rado. L'andamento ordinario delle società, quello che costituisce la vera amministrazione, è interamente nelle mani del Consiglio d'amministrazione. Questo è incaricato di ogni cosa, in esso il Governo avrà, come si è detto, quasi sempre la maggioranza, se avrà un gran numero di azioni, se poi non riterrà più azioni e quindi cesserà dall'aver diretto interesse nell'amministrazione, conserverà pur sempre il diritto di fare intervenire un suo commissario alle sedute del Consiglio e nelle assemblee.

Quanto all'inconveniente che si allega del gran numero di votanti, quando basti a dar diritto a voto un piccolo numero d'azioni, io noterò che esso non esiste, poichè quelli che hanno poche azioni saranno piuttosto del partito del Governo, giacchè la confidenza nell'amministrazione governativa, bisogna pur dirlo, è sempre maggiore che in quella di una società privata, e quindi essi saranno d'accordo col Governo nel procurare che la strada prosperi, mediante una buona amministrazione.

Io troverei poi una grande contraddizione nel temere che queste azioni non si diffondano abbastanza nel pubblico e che per conseguenza non si trovi a vendere la quarta parte di quelle che dovrebbero in tal caso restare a carico dello Stato, e nel voler in pari tempo restringere le disposizioni degli statuti, in modo che non possano aver voto che i proprietari di 32 azioni, almeno cioè coloro che v'impiegherebbero il capitale abbastanza notevole di 16,000 lire.

Così facendo parmi che, se sarà scarso il numero di coloro che hanno mezzi per comperare le 32 azioni, sarà pure diminuito il numero di quegli altri che potendo acquistarne un

numero minore, solo lo farebbero allettati dalla facoltà d'intervenire alle assemblee e di esporvi le proprie ragioni.

Io invocherò la giornaliera pratica in simili materie: il numero di azioni richiesto per dar voto nelle assemblee di società è svariatissimo: per esempio, in Francia negli statuti di società concessionarie di strade ferrate questo numero è ora di 5, talvolta di 10, di 20, e persino di 40 azioni. Io ho esaminato gli statuti di alcune di dette società, e li ho raffrontati colle condizioni di prosperità, di facile concorso di capitali, e vidi che quando si trattava d'impresе di un esito sicuro, si esigeva un gran numero d'azioni per dar diritto a voto; e questo è evidente, perchè non vi era bisogno di allettare con tal mezzo gli speculatori, i capitali accorrendo in copia, ed i promotori dell'impresa avendo interesse di tenere per sé una gran massa d'azioni. Viceversa in quelle società che avevano minor prospettiva di vantaggi, in quelle società, ove i primi fondatori non erano così ricchi, ed i capitali così abbondanti da sperare di sopperire all'impresa senza un gran concorso del pubblico, si conferiva il diritto di votare al possessore di un piccolissimo numero di azioni.

Ora, in un'impresa quale quella di cui si tratta, il numero di 5 azioni per dar voto sembrami essere la misura più adeguata e conveniente.

Dirò finalmente poche cose sulla bontà reale dell'impresa, la quale mi pare un argomento assai importante, e di cui però non veggio essersi fatto bastante caso dalla Commissione.

Il Ministero nella sua relazione presentando anticipatamente alcuni calcoli sulle condizioni economiche dell'impresa, ne ha dimostrato i notevoli vantaggi sia diretti che indiretti.

Il risultamento di questi calcoli è contestato dal signor relatore, perchè, secondo lui, non è a credersi che i concorrenti saranno in sul principio allettati da questa speranza di un buon prodotto. Ma veramente, quali pur siano i calcoli del Ministero, per entrare in questa sentenza tutta opposta, sarebbe stato desiderabile che si fossero contrapposti altri calcoli; io so che i calcoli del Ministero si dissero esagerati, benchè non presentassero certamente risultamenti eccessivi, non promettendo che un provento del 6 1/4, o 6 1/2 per cento, quale però nell'attuale condizione economica del paese è un interesse assai notevole.

Questi calcoli però io non li credo punto esagerati, quali da taluno si ravvisano, perchè nel valutare i prodotti delle strade ferrate siamo passati da un estremo all'altro. Quando si intrapresero in Europa le prime strade ferrate, si credeva generalmente che queste fossero una California, un Eldorado, che dovessero cioè dare immensi proventi: e da questa falsa supposizione ne vennero due inconvenienti, primo cioè l'impiego di una quantità di capitali in molte speculazioni di questo genere, che non potevano assolutamente riuscire, perchè non avevano fondamento, o non riunivano sicuri elementi per dare un prodotto sufficiente; quindi lo scredito e la crisi; il secondo fu che, sperandosi un assai grande prodotto, si largheggiò nelle spese, ed in generale le prime strade ferrate furono costruite su basi così dispendiose, da rendere impossibile il ricavarne un frutto adeguato.

Mancate dunque queste male avviate imprese, si cominciò a dire in generale che le strade ferrate non sono una buona speculazione in fatto d'interesse; che non possono cioè dare un buon frutto. Ma, bisogna ripeterlo, tutto dipendeva dal capitale impiegato che fu troppo forte. Ed è su ciò che faccio fondamento, principalmente per dimostrare che è accertata la riuscita della nostra impresa, anche nel rispetto dell'utilità diretta, attesa la tenuità relativa del capitale che vi si deve impiegare.

In Francia le strade ferrate, generalmente parlando, se si eccettuano le cinque o sei principali che hanno movimenti esorbitanti, è pur vero che non danno alcun prodotto od almeno quello che se ne ricava, quantunque crescente, è pur sempre insufficiente a compensare adeguatamente il capitale impiegato. Ma, o signori, conviene che avvertiate che in Francia la media dell'importare delle strade ferrate oltrepassa le 400,000 lire per chilometro di strada. Ora egli è evidente che a fronte di tale spesa il prodotto non potrà essere proporzionale al capitale impiegato. Le stesse strade fatte in Inghilterra costarono immensamente da principio, anzi la maggior parte delle medesime costò ventimila lire sterline il chilometro. Era evidente che così diveniva difficile di avere un grande prodotto; questa cosa era sentita in Francia come per tutto altrove, ma veramente un provvedimento decisivo, uno studio in questo rapporto non fu mai fatto abbastanza maturamente.

Luigi Napoleone, poco dopo il 2 dicembre, dando anche in questo una prova di quel singolare accorgimento che ha nelle cose amministrative, istituiva una Commissione composta degli uomini più distinti della Francia per questo rispetto, incaricati di esaminare se veramente non si poteva adottare un sistema più economico di strade ferrate, ben comprendendo che l'unico modo di diffonderle sempre più e di chiamare in concorso i capitali privati era appunto quello di limitare la spesa. I risultamenti degli studi di questa Commissione sono stati pubblicati da poco tempo. Mi permetta la Camera che io nefaccia un brevissimo cenno, perchè credo che avranno qualche relazione col caso nostro.

Questa Commissione dopo aver distinto in varie parti gli elementi da cui si deduce la spesa di una strada ferrata, aver fatto ragione alle parti costanti ed alle parti variabili, avere riconosciuto che la cosa più necessaria era di limitarsi a strade che fossero ad un solo binario, avere sentito che si doveva rinunciare alle opere grandiose, avere ammesso che si doveva, dopo il progresso fatto nella costruzione delle locomotive, consentire pendenze alquanto forti e maggiori di quelle che erano state rese comuni finora; e finalmente dopo altre considerazioni tecniche ed economiche, ha diviso le strade ferrate in tre classi:

Nella prima classe delle quali ha comprese quelle (che è la prima ipotesi della Commissione) che, essendo sempre ad una via sola, corrono sopra un terreno facile ed in proprietà fondiaria di poco valore: e mettendo insieme tutti gli elementi che compongono il costo di una strada ferrata, aggiungendovi tutto il materiale fisso e mobile, tenendo conto insomma di tutto ciò che è necessario per mettere le strade in istato di esercizio, ha trovato che si poteva costruire un chilometro di buona strada con 140,000 lire.

Per la seconda classe, considerando una difficoltà media dei lavori e un medio prezzo dei terreni, ha trovato che si poteva un chilometro di strada ferrata costruire in Francia con 200,000 lire.

Per la terza classe, cioè per le strade costrutte in suolo di massima difficoltà e di grandissimo costo dei terreni ha trovato che le strade avrebbero importato 260,000 lire.

Vede il Senato facilmente che questi risultamenti danno per media 200,000 lire, e così meno della metà di quello che le strade hanno effettivamente costato finora in Francia.

Dunque, se noi staremo in questi limiti d'economia, avremo per lo meno il doppio di interesse che hanno le strade ferrate in Francia, supponendo un movimento medio eguale; e non credo che si possa trovar ciò esagerato veduto il ricco e popoloso paese che è attraversato dalla nostra linea; veduto

che si parte da una capitale come Torino; veduto che si arriva a Vercelli, a Novara; vedute le influenze laterali; veduta la prospettiva di poter anche andare a congiungersi colle ferrovie Lombarde, in guisa che se la nostra strada non istarà al pari delle più frequentate e delle più produttive della Francia, starà almeno al pari colla media di tutte le strade francesi. Ora è su questa base che trovansi fondati i calcoli del Ministero.

E qui vi prego di osservare che, malgrado che noi non siamo punto nella circostanza della prima ipotesi ammessa dalla Commissione francese, perchè certamente non siamo nè sul terreno estremamente facile, nè sul terreno di pochissimo valore per le proprietà fondiarie; malgrado questo, tutta la nostra strada non arriva a costare 160,000 lire, cioè non molto più di quell'infimo prezzo a cui furono valutate le strade ferrate della Commissione francese; la quale dice: « Se costruirete strade su queste norme che io suggerisco, allora ricaverete un interesse vantaggioso dei capitali che vi avrete impiegati. » Ed io osservando che il prodotto di una strada ferrata dipende dalle condizioni economiche e politiche del paese, e non punto dal costo della strada, concluderò che adottando il proposto economico sistema avremo non solamente un buono, ma un eccellente impiego dei capitali delle strade ferrate.

Io non veggo dunque perchè i calcoli fatti da me su questo principio, e fondati sulla supposizione che la nostra strada, a malgrado del ricco e popolato paese che percorre, non dia che il 60 per cento del prodotto medio che danno le strade francesi; non veggo, dico, perchè si debba temere che i capitali non trovino buon impiego, e non capisco come questa verità, la quale per sé è evidente, non abbia da venire a cognizione del pubblico, e non abbia da allettare in conseguenza gli speculatori a comprare le azioni; nè veggo perchè, quando anche questo concorso da principio non si manifestasse, si debba temere che il Governo s'impegni in un triste affare restando proprietario di un troppo grande numero di azioni.

Accennate queste cose, farò considerare d'altra parte l'importanza somma d'intraprendere questa strada quanto più presto si possa, quando si vogliano condurre i lavori con qualche energia anche nell'inverno: il che otterremo solo se cominceremo attualmente e procederemo tosto alle espropriazioni, e a tutti quegli altri allestimenti e provvedimenti che sono necessariamente lenti, ma necessari per ispingere poi i lavori con molta energia; altrimenti operando dovremo contare d'aver perduto un anno.

Nel discutere parzialmente le modificazioni proposte, dirò che io non vedrei solamente in esse l'occasione di un lungo ritardo, ma vedrei veramente compromessa l'intrapresa, per quanto almeno giova la combinazione fatta dal Governo, senza voler negare che si possano fare in seguito altre combinazioni con altri intraprenditori, e altre società, e che la strada non abbia ad essere fatta quando che sia; che anzi lo credo tanto più, che ho detto che gli elementi che assicurano il prospero successo di quest'opera sono eccellenti tanto nel rispetto della pubblica utilità, quanto nel rispetto materiale dell'utilità finanziaria; ma ciò non toglierà che siasi perduto un anno, e forse molto di più se occorre ricominciare tutto.

PROGETTI DI LEGGE PER AUTORIZZAZIONE DI SPESE PER OPERE AL PALAZZO DUCALE DI GENOVA ED AI FABBRICATI DELLA POLVERIERA IN TORINO.

CIBRARIO, ministro delle finanze. Domando la parola.
PRESIDENTE. La parola è al signor ministro delle finanze.

CINQUARO, ministro delle finanze. Ho l'onore di rassegnare alle deliberazioni del Senato due progetti di legge già adottati dalla Camera elettiva: il primo riflettente la spesa straordinaria per la demolizione dell'avancorpo del palazzo ducale di Genova; l'altro relativo anch'esso ad una spesa nuova e straordinaria per le riparazioni necessarie ai fabbricati della polveriera di Borgo Dora (Vedi 2° vol. Documenti, pag. 915-914).

Il Senato ricorda che la prima di queste leggi è l'esecuzione di un impegno già assunto dal Governo con la legge votata due anni fa dalle due Camere del Parlamento.

PRESIDENTE. Queste due leggi saranno date alla stampa e distribuite negli uffizi.

PROGETTO DI LEGGE SUL CONTRATTO CIVILE DEL MATRIMONIO.

HON-COMPAGNI, ministro di grazia e giustizia. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al ministro di grazia e giustizia.

HON-COMPAGNI, ministro di grazia e giustizia. Ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge già adottato dalla Camera dei deputati sul contratto civile del matrimonio (Vedi 2° vol. Documenti, pag. 882).

PRESIDENTE. Do egualmente atto al signor guardasigilli della presentazione di questo progetto di legge.

PROGETTI DI LEGGE PER LO STABILIMENTO DI UNA LINEA TELEGRAFICA DA TORINO A CIAMBERI; E PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DA BRA A CAVALLERMAGGIORE.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho l'onore di presentare due progetti di legge adottati ieri dalla Camera dei deputati: uno per lo stabilimento di una linea telegrafica elettrica da Torino a Clamberi, con diramazione al confine francese, per legarsi colla linea di Francia; l'altro relativo alla concessione della strada ferrata da Bra a Cavallermaggiore (Vedi 2° vol. Documenti, pag. 908-913-936-940).

PRESIDENTE. Il Senato dà pure atto al ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi due progetti di legge.

ALFIERI. Siccome il progetto di legge testè presentato dall'onorevole guardasigilli accenna ad una delle materie più gravi e delicate che possano cadere nella discussione d'una assemblea legislativa, così proporrei al Senato che in conformità dell'articolo 25 del suo regolamento la Commissione che verrà incaricata dello studio preparatorio di questo progetto fosse composta di sette membri da scegliersi negli uffizi, oltre il limite dell'uffizio medesimo, come già più volte si è usato dal Senato, quando si trattava di gravi e delicati argomenti.

PRESIDENTE. Propone il signor senatore Alfieri che, attesa la gravità della legge riguardante il contratto civile del matrimonio, il Senato voglia usare della facoltà riservataagli nell'articolo 25 del regolamento per nominare una Commissione, maggiore di numero, e per squittinio di lista, invece di essere ridotta ai membri di ciaschedun uffizio.

DE CARDENAS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Sulla proposizione?

DE CARDENAS. Sì, sulla proposizione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DE CARDENAS. Io non avrei nulla da opporre sopra la nomina di un maggior numero di membri per comporre questa Commissione. Solamente proporrei che cinque di questi fossero nominati negli uffizi e dagli stessi uffizi anche quel maggior numero, che vorrassi nominato dal Senato. Parmi cosa molto interessante che ogni uffizio abbia un proprio membro il quale assista alla discussione, e sia incaricato di portare non forzatamente, ma ufficiosamente il voto, il sentimento dell'uffizio.

DI POLLONE. Osservo al Senato che la proposizione del senatore De Cardenas non trova luogo nel nostro regolamento. In esso non sono indicati che tre modi per comporre le Commissioni: uno per elezione di ciaschedun uffizio d'un membro dell'uffizio stesso; l'altro, degli uffizi nella totalità del Senato (ed è questa la forma che proponeva il senatore Alfieri); il terzo, della delegazione del signor presidente: non vedrei quindi mezzo d'introdurre improvvisamente, contro alle disposizioni precise del nostro regolamento, un quarto modo, che non venne dal medesimo contemplato.

PRESIDENTE. Era appunto mio intendimento di mettere sotto gli occhi del Senato la difficoltà che ci presenta l'applicazione dell'articolo 25 del regolamento, il quale non lascia altro modo di procedere, in casi simili, che l'elezione per scrutinio di lista.

Domando al senatore De Cardenas se intende persistere...

DE CARDENAS. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora io metto al voti la proposizione Alfieri.

Chi l'approva, sorga.

(È approvata.)

CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DA TORINO A NOVARA.

PRESIDENTE. Si continua ora la discussione generale.

La parola è al senatore Piezza.

PIEZZA, relatore. Varie sono le osservazioni state fatte dall'onorevole senatore Jacquemoud e dal signor ministro dei lavori pubblici. Quella dell'onorevole senatore Jacquemoud è che egli vota per la legge tale e quale fu proposta, a fine di non ritardare i lavori d'un anno, ciò che egli crede sarà la conseguenza di qualunque emendamento si faccia a questa legge.

Quest'argomento è stato anche ripetuto dal signor ministro dei lavori pubblici. La Commissione non ha che far osservare che essa ha adempiuto al suo dovere quando ha proposto gli emendamenti che ha creduto necessari: anch'essa ha studiato per quanto le fu possibile profondamente la questione, se si poteva proporre l'adozione della legge pura e semplice, perchè avrebbe desiderato di ciò fare trattandosi di una strada tanto importante; ma dopo il più maturo esame non ha creduto che le fosse ciò permesso, perchè ha ravvisato in alcuni articoli la necessità di proporre emendamenti tanto gravi, tanto sostanziali, che non ha creduto che le fosse lecito di astenersene; ma ciò fatto, la Commissione non ha su ciò più nulla ad osservare, stantechè dipenderà dalla saviezza del Senato il veder se siano questi emendamenti d'importanza tale, come parvero all'uffizio centrale, che debbano essere introdotti anche con pe-

rizolo di ritardo. Solo farò osservare che non mi pare del tutto la conseguenza bene dedotta, quando si dice che sarà sicuramente ritardata quest'opera per un anno se s'introduce qualunque emendamento.

La Camera elettiva ancora siede, e quando non siedesse si potrebbe, trattandosi di argomento molto importante, convocarla espressamente per qualche giorno, ma non capisco come, quando gli emendamenti proposti siano ravvisati veramente importanti, si abbia a dar corso ad una legge imperfetta, la quale poi in seguito produrrà degli incagli maggiori nell'andamento della società.

Noi siamo sempre chiamati a dare il nostro voto in via di urgenza alle leggi, e quando siamo alla votazione ci si dice: non c'è più tempo, votatela com'è, perchè non potete correggere senza ritardarne troppo l'esecuzione; ma allora tanto vale che non sia il Senato chiamato a studiarle.

Se veramente urgenza vi ha e danno nel ritardo dell'opera, io dico sarebbe meglio che il Ministero prendesse sulla sua responsabilità l'intraprendere quell'opera che crede dannosissimo di ritardare; gli daremo volentieri dopo un voto d'indennità, ma non si avrà il nostro voto di approvazione ad una legge imperfetta, ed in modo irrimediabile, perchè quando il Ministero imprendesse la costruzione della via, quando il Ministero stipulasse il contratto col signor Brassey sulla sua responsabilità, non vi sarebbe che il contratto materiale col signor Brassey che sarebbe vincolato, tutto il rimanente, la forma delle convenzioni, la forma e modo di votare dell'assemblea della società potrebbe ancora rimediarsi, gli obblighi che si assume il Governo, estranei all'appalto attuale col signor Brassey, potrebbero ancora studiarsi e votarsi come si deve dopo maturo esame. Ma per non ritardare l'esecuzione materiale dei lavori dell'appalto adottare anche quelle altre disposizioni della legge, le quali non sono necessarie per la esecuzione immediata del lavoro, mi pare che sia introdurre un sistema, il quale può produrre delle cattive conseguenze.

Ho già detto che l'ufficio non insiste in questo; l'ufficio non ha creduto poter prescindere dal proporre questi emendamenti, perchè gli sembrarono di tale gravità da non poter passarvi sopra senza emendare quegli articoli. La saviezza del Senato deciderà se si può approvare la legge non ostante questi difetti che sussistono, e che l'ufficio non crede poter prendere sulla sua responsabilità di proporre di conservare.

Dopo di ciò al signor ministro dei lavori pubblici è sembrato gli si volesse far carico d'aver stipulato col signor Brassey mentre la società non era ancora costituita.

L'ufficio non ha inteso di fargli carico di ciò, l'ufficio ha solo accennato il fatto, perchè da quel fatto ne derivano delle gravi conseguenze.

Il Governo stipulando per una società non costituita assume su di sé tutta l'obbligazione verso il signor Brassey.

Quando invece fosse stata la società che avesse stabilito col signor Brassey il contratto, allora il Governo non avrebbe assunta che quella parte delle obbligazioni sociali che riflettevano le sue azioni; invece avendo egli stabilito l'appalto prima che la società fosse costituita, egli è obbligato non solo per la parte delle sue azioni, ma anche per il capitale di tutte quelle azioni che rimanessero non sottoscritte o non pagate, ed è per ciò che l'ufficio affine di mettere avanti al Senato il fatto tale quale si trova, ha dovuto anche accennare che si è stabilito dal Governo il contratto, non ostante che la società non fosse ancora costituita.

Il signor ministro si è esteso lungamente a dimostrare che spera che i capitali si troveranno facilmente; l'ufficio vor-

rebbe dividere le sue speranze, e l'ufficio sarà ben contento di vederle realizzate: può però assicurare il Senato che gli uomini più competenti che lo compongono, dopo di avere lungamente studiata la cosa, non dividono l'opinione del signor ministro; non che non credano che la strada non possa col tempo anche diventare proficua, ma non si lusingano che oggi si possa sperare, durante l'esecuzione dei lavori, di trovare tutti i capitali necessari affinché il Governo oltre le sue azioni non abbia anche a versare una parte del danaro delle azioni che sono riservate al pubblico.

Non è sembrato all'ufficio che questa speranza si possa nutrire.

Passerò alle altre osservazioni fatte dal signor ministro sugli emendamenti proposti dalla Commissione all'articolo 19 dello statuto sociale.

Alla Commissione non è sembrato il Governo abbastanza rappresentato, ed è vero, perchè l'aver 25 voti quando esso spende sicuramente più di 4 milioni per le azioni da lui sottoscritte e può anche trovarsi esposto a versare il danaro di tutte o parte delle azioni riservate al pubblico, cioè a versare altri 4 milioni, veramente è sembrato poco in un'assemblea nella quale dando ogni cinque azioni un voto, su di una società di 32 mila azionisti potrebbero trovarsi raccolti 6400 votanti, 25 è sembrato troppo poca cosa, non che si creda che vi possa essere la totalità di 6400 votanti finchè il Governo vi possiede la più gran parte del capitale, ma possono facilmente trovarsi tanti votanti nell'assemblea da soverchiare il Governo, e ciò quantunque il Governo abbia un capitale ingente nella società perchè non vi si trova rappresentato in proporzione del medesimo.

Ma il signor ministro ha risposto che durante la costruzione è al Governo riservata tutta la direzione; e questo in gran parte è vero, ma dopo la costruzione, per l'esercizio, egli dice, il Governo avrà ogni 2000 azioni una delle persone che hanno l'amministrazione della società.

Dunque se il Governo avrà fatta la metà delle spese, egli avrà la metà dei direttori di sua nomina; è dunque assicurato il suo interesse.

Questo sarebbe vero quando il Governo volesse poi rilevare in proprio le azioni del quarto riservato al pubblico; non sarebbe del tutto vero quando il Governo per le azioni riservate al pubblico non le accettasse come azioni sue e non facesse che anticipare i capitali alla società, senza appropriarsene le azioni; cosa che io credo gli sarà più conveniente che appropriarsene, perchè altro è fare un'anticipazione di una somma alla società, anticipazione che ha diritto ad essere rimborsata, altro è prendere in proprio le azioni, il di cui esito non si può ancor prevedere, massime che sul nostro mercato anche le azioni di strade che sembrano promettere utile, come quella di Savigliano, non sono ancora al pari; di modo che non sarebbe interamente vero.

Ma quello che fa più senso nella risposta del signor ministro è che egli ha creduto di poter dimostrare che il diritto dell'assemblea di amministrare la società è un diritto di nessun valore, un diritto che non è che di puro nome; ma tutti sanno che vi sono molte società le quali promettono ottimi frutti e li danno se sono bene amministrate, e se non lo sono, per cattiva amministrazione, non corrispondono i frutti proporzionali alla bontà intrinseca dell'impresa. Dunque quest'assemblea o veramente sarà quella che amministra la società, o no: se amministrerà, è certo che potrà fare e bene e male, ed è per impedire che possa amministrare male a danno del Governo che l'ufficio centrale ha creduto di provvedere in modo che ognuno vi abbia voti proporzionali agli

interessi che ha nell'impresa; massime qui che si tratta di danaro pubblico e di somme ingenti, ha creduto che si dovesse assicurare al Governo un'influenza tale che finché egli vi possiede molti interessi non sia possibile ad altri d'amministrare male a di lui danno.

Questi sono i motivi per cui fu proposto l'emendamento all'articolo 19 il quale emendamento osserverò che non mi pare sia stato ben inteso dal ministro, giacché egli ha creduto di trovare contraddizione tra il timore che non si trovino azionisti, e il volere che non abbiano voti che quelli che comprano 32 azioni; ma questo non è lo spirito dell'emendamento dell'ufficio centrale; anzi l'ufficio ha creduto di provvedere, meglio che nol facesse il progetto primitivo, allo interesse dei piccoli azionisti, giacché nel progetto che fu presentato al Senato si dà un voto solamente ad ogni cinque azioni che appartengono allo stesso proprietario, ciò che sembrò all'ufficio centrale poter produrre anche degli inconvenienti d'ineguaglianza frodolenta tra soci e soci, giacché quelli che hanno azioni al portatore facilmente possono fare comparire altri al loro posto e rappresentare più voti; quegli invece che avessero azioni nominative, come i comuni, e come possono essere i privati, e come è il Governo, quand'anche il volessero non lo possono; è cosa che non si deve mai fare, non bisogna neppure lasciare aperta la via a chi volesse praticarla.

Oltre di questa disuguaglianza è sembrato poi un'ingiustizia escludere affatto dall'assemblea e dalla facoltà di farvisi sentire neppure in modo indiretto i proprietari di meno di cinque azioni. Perciò che cosa ha stabilito l'ufficio centrale? Ha stabilito che ogni 32 azioni abbiano diritto ad un voto, ma che non si richieda più che le 32 azioni siano dello stesso proprietario, che sia lecito anche a trentadue azionisti possessori di una sola azione caduno, di riunire insieme le loro 32 azioni e mandare un rappresentante a votare per loro. In questo modo non è escluso neppure il possessore di una sola azione, perchè riunendosi con altri rappresentanti di 31 azioni, può far sentire la sua voce; invece che col sistema del ministro con meno di cinque azioni proprie di un solo, un azionista non può essere sentito, locchè sembra ingiusto.

In questo modo anche si provvede meglio a che l'assemblea non sia tanto numerosa, perchè essendo 32,000 le azioni, non possono essere presenti nell'istessa volta più di 1000 votanti, ed ognuno ha tanta rappresentanza quanto è il numero delle azioni che possiede: finchè il Governo possederà molte azioni avrà molti voti nell'assemblea, e non sarà una disgrazia per la società che vi abbia molta influenza, quando sia preclusa la via a che altri possa artificialmente procurarsi tale influenza, perchè quando non si potesse evitare di cadere sotto l'influenza o d'altri o del Governo, è sempre preferibile quella del Governo, la quale non può fare il male di proposito. Si è creduto che con ciò si provvedesse meglio sia alla rappresentanza anche dei piccoli proprietari, sia a che l'assemblea non diventi troppo numerosa.

Ma il signor ministro ha detto che nell'esercizio della società egli avrà sempre molti di sua nomina, perchè può nominarne uno ogni due mila azioni, ma egli non potrà nominarli nel caso che egli anticipi, supponiamo, una parte del quarto, non come possessore di azioni, ma come a titolo di prestito, locchè forse sarà più conveniente allo Stato; in questo caso quel capitale versato non gli dà il diritto di rappresentanza anche nella direzione; ma oltre di ciò la direzione è semplice esecutrice di ciò che l'assemblea comanda; se l'assemblea vuole che la società sia diretta in un modo il quale non fosse il migliore, non so come i direttori, i quali non sono

che esecutori dei voli dell'assemblea, possano rimediarsi; e si riprodurrebbero sempre gli inconvenienti cui ho accennato.

Il signor ministro ha detto: l'appaltatore quantunque potesse far frode influenzando l'assemblea, dopo fatta la strada non rimane che un grande azionista interessato a far camminare bene l'interesse della società; dunque non è il caso di premunirsi contro la possibilità materiale di queste frodi, non possibili poi all'atto pratico.

Ciò che ho detto di possibili frodi non è certo riferibile menomamente al signor Brassey, il quale non è personalmente noto all'ufficio centrale; ma l'ufficio ha creduto di variare quel modo di votazione affine di fare una legge colla quale non fosse possibile, neppure quando venisse il caso che le azioni cadessero in mano di chi volesse far frode, non fosse possibile di farla, ed è perciò che ha variato il modo di votazione.

Il signor ministro diceva: l'appaltatore sarà sempre un azionista ed avrà interesse che la società vada bene, nè può mai fare niente di contrario all'interesse della società medesima.

Ma questa risposta mi sembra troppo generale. L'appaltatore, o chi succedesse a lui nelle azioni può anche essere speculatore, può anche aver interesse a far ribassare per qualche tempo le azioni per acquistarle e poi approfittarsi della bontà intrinseca dell'impresa.

Non pare dunque che tutte quelle osservazioni che furono fatte escludano vittoriosamente le obiezioni fatte dall'ufficio centrale, e perciò l'ufficio centrale persiste negli emendamenti che ha proposti, lasciando al savio giudizio del Senato il valutare se siano da tanto da meritare di ritardare la legge, non di un anno, giacché non è necessario un anno, potendosi approvare anche di questa settimana, quando il Governo vi si adopera con un poco di energia onde far fermare a Torino qualcheuno dei deputati; il Senato, dico, resterà giudice; a me non pare che sia questa una buona ragione da impedire che si facciano queste riforme se sono dell'importanza che l'ufficio vi ha ravvisata.

PERINATI, ministro dell'interno. Pare che l'onorevole relatore abbia voluto discutere sopra ciascuna delle variazioni che l'ufficio centrale ha proposta al progetto del Governo. Io non credo di seguirlo su questa traccia, perchè verrà la discussione di ciaschedun articolo; tuttavia non lascerò di fare una breve risposta ad alcuna delle sue osservazioni.

Egli nega che qualora non si approvasse in oggi dal Senato il progetto che gli è sottoposto, un anno di tempo andrebbe perduto.

Io credo vada errato, imperocchè il rimedio che egli propone si è quello di sottoporre il progetto emendato dal Senato immediatamente alla Camera dei deputati. Io lo prego a riflettere che la Camera elettiva si trova oramai sciolta di fatto, perocchè quest'oggi non si è più potuto raccogliere il numero legale per deliberare, e si è dovuto sciogliere la seduta. E ciò avverrebbe pure, ancorchè la si volesse chiamare in questi pochi mesi che sono destinati alle vacanze, perchè i deputati sono alla capitale da molti mesi, e non penso che si possa esigere dai rappresentanti della nazione maggior sacrificio del loro tempo ed interessi particolari, più di quello che fu esatto finora.

Non posso pure acquietarmi all'osservazione fatta dall'onorevole relatore, cioè che il Senato si trova di sovente posto in questa condizione di cose, di essere quasi spinto soltanto a provvedere e discutere d'urgenza un progetto.

A questa specie di censura che si vorrebbe fare al Mini-

stero io non risponderò con eguale specie di censura che si potrebbe fare all'ufficio centrale. Dirò solo di passaggio che il progetto di legge adottato dalla Camera dei deputati nell'adunanza dell'8 del mese di giugno, fu presentato dal Governo il giorno 9 al Senato.

Se la relazione non è stata in pronto sino al giorno 20, sicuramente io non voglio muoverne biasimo all'ufficio centrale, ma non credo nemmeno che si possa fare censura al Ministero che venga sollecitando una deliberazione, quasi spingendo il Senato a deliberare in via d'urgenza.

Ritornando all'osservazione che faceva sulla perdita di tempo, io credo che il Senato possa esserne bastantemente convinto, da quanto disse testè l'onorevole mio collega, il ministro dei lavori pubblici, circa al modo da poter seguire.

Egli ha detto che nell'inverno si potrebbero spingere maggiormente i lavori: si sa che vi sono opere le quali sono più adatte a farsi nell'inverno: il che l'ufficio centrale non può mettere in dubbio, tanto più che sicde in esso uno dei più distinti membri dell'ispezione del genio civile.

Dunque, perchè possano aver vita le proposte modificazioni, converrà riportare un nuovo voto dalle due Camere del Parlamento: prima che questo abbia avuto luogo, non credo che si possa far a meno di rimandare i lavori che non si possono compiere fuorchè nell'inverno fino ad un inverno successivo, e così a quello del 1853-54.

Con ciò si prova che quei lavori che dovrebbero essere incominciati al più presto, perchè sono quelli che importano molto tempo, non si potrebbero fare nel tempo utile, e così in quello che è prefisso dalle condizioni del progetto medesimo.

Risponderò pure una parola circa alla rappresentanza del Governo che l'onorevole relatore persiste a trovare troppo debole nella riunione degli azionisti in assemblea generale.

Io credo di dover dare, giacchè egli insiste, maggiore sviluppo alle osservazioni fatte in proposito dal mio collega il ministro dei lavori pubblici; ho qui un elenco della massima parte delle strade ferrate aperte in Francia.

Trovo, per esempio, che nella strada da St-Etienne per Lione c'è un capitale sociale di 10 milioni, che le azioni che danno diritto a voti sono cinque, e che il numero dei voti non può essere mai maggiore di tre qualunque sia il numero delle azioni da un solo individuo possedute: dunque non vedo come qui si possa credere che il Governo non sia sufficientemente rappresentato avendo 25 voti.

Così la strada da Parigi a Versailles, ripa sinistra, consta di un capitale di 8 milioni: non dà che un numero di tre voti per qualunque numero di azioni: così quella da Strassburgo a Basilea, nella quale il capitale sociale è di 42 milioni, dà un numero massimo di 3 voti; così di molte altre.

E potrei mostrare all'ufficio centrale con questa tabella che non una sopra circa trenta strade, non una dà più di 15 voti, e non ce n'è che una sola che accordi questo numero di 15 voti, che è quella di Fampoux ad Hazebrouck, con 16 milioni di capitale, mentre in tutte le altre non si accordano che 3, 5 o 10 voti al massimo nel prender parte alle deliberazioni delle assemblee generali.

E per parlare di cosa che succede fra noi, farò osservare che nella Banca nazionale vi è un capitale di otto milioni, il quale sarà portato a 32 milioni; e nei suoi statuti approvati con regio decreto 14 dicembre 1849, all'articolo 27 è detto che qualunque sia il numero delle azioni che taluno posseda, o possa possedere, non ha che un voto nell'assemblea.

Dunque mi pare che il Governo in ciò ha seguito quello

che è praticato in tutti i casi simili di associazioni di tal fatta.

Rifletteva poi l'onorevole mio collega, ed io credo dover insistere su ciò che, pendente l'esecuzione dei lavori non accadrà che insorgano gravi difficoltà tra il Governo e gli azionisti, perchè il Governo solo ha il carico di dirigere i lavori; la società non ha che il diritto di rappresentare gl'inconvenienti che crede di rilevare.

Dunque l'interesse essenziale, ch'è quello della costruzione, parmi assicurato, essendo ogni ingerenza tutt'affatto lasciata al Governo.

E ciò è molto ragionevole, perchè il Governo dovendo impiegare nell'opera un capitale che spetta allo Stato, più ancora essendo naturalmente per suo attributo chiamato a tutelare gli interessi generali, sebbene non siano veri interessi governativi, era giusto che avesse una preponderanza; e ciò a me pare che debba bastare perchè sia provveduto anche i denari dello Stato ed in generale anche i denari della società siano bene amministrati.

Quando siano ultimati i lavori, arriverà l'epoca dell'esercizio, ed allora, se non avrà già venduto, venderà il Governo le sue azioni e verrà ad accertare il suo concorso che dà a quest'opera in una somma che non sarà certo di grande importanza, giacchè le azioni saranno di ben poco al disotto del pari, se non lo avranno raggiunto. In tal caso, il Governo diverrebbe estraneo all'impresa; dunque non sarebbe più per lui d'alcun interesse l'aver più o meno voti nell'assemblea.

L'osservazione poi che fa l'onorevole relatore, che cioè vi sieno 6400 cinque d'azioni, e per conseguenza 6400 votanti nelle assemblee, io credo che sia giusta, presa in astratto, ma prendendola in pratica, non è possibile il concepire che un capitale di sedici milioni sia diviso in tante parti di cinque azioni caduna, dimodochè vi siano 6400 azionisti aventi diritto al voto.

Questo è un caso che si può dare in teoria, ma che in pratica non credo possa mai effettuarsi. Io credo invece che nelle adunanze sarà difficile avere il numero necessario soltanto per deliberare. Il Governo aveva proposta nel capitolato, e vedo che fu tolta dalla Commissione, la condizione che il numero degli azionisti per poter deliberare fosse fissato a 50.

Io non credo così facile a raggiungerlo, ed accennerò all'appoggio di questa mia opinione, come allorchè si riunì questa società e furono convocati tutti gli azionisti anche possessori di una sola azione, a Torino pel 30 marzo, se non isbaglio, il numero degli intervenuti non era che di circa 200, e noti il Senato che la città di Novara che contava da 350 a 400 azionisti, appena appena vi aveva 4 o 5 rappresentanti.

È chiaro che quello che si è già verificato una prima volta, malgrado che tutti potessero intervenire purchè avessero una azione, e mentre trattavasi della costituzione della società, molto più facilmente potrà accadere allorchè si terranno le adunanze ordinarie e che in quelle circostanze non vi sarà sicuramente troppo concorso di azionisti aventi cinque azioni e il Governo avrà ancora questo vantaggio che, sebbene manchino gli azionisti, non mancherà mai egli stesso di esservi rappresentato.

Bisogna inoltre considerare che esisteranno ancora per un certo numero d'anni le rappresentanze dei comuni, provincie e divisioni, cioè a dire che i comuni, provincie e divisioni ed altri corpi morali conserveranno delle azioni, e per conseguenza dovranno farsi rappresentare nelle assemblee generali, ed a tal uopo eleggeranno persone che si trovino in Torino, che assistano per loro conto alle assemblee.

Dunque, essendo certo che la rappresentanza del Governo non mancherà mai a queste adunanze, e si avrà anche l'intervento dei rappresentanti delle divisioni, provincie e comuni, i quali è più naturale che vadano d'accordo col Governo come corpi amministrati, io credo che l'interesse generale e quello dello Stato non mancherà mai di essere bastantemente tutelato nelle assemblee generali.

Io mi limito a questi cenni; del resto il mio collega darà poi quelle risposte che è nel caso di dare meglio di me, a misura del progresso della discussione.

PIEZZA, relatore. Non insisterò più in questa discussione, nella quale mi pare che non si è fatto che ripetere gli stessi argomenti dei quali si era già trattato, solamente farò osservare al signor ministro dell'interno che quando ho accennato che 6400 volanti possono essere presenti all'assemblea, non ho certamente inteso di dire che sia possibile praticamente che siano 6400 quelli che possedano cinque azioni in proprio, come sarebbe necessario nel sistema del Ministero per assistere all'assemblea; nè che, se ciò fosse, sia possibile che tutti intervengano; ma sotto a 6400 vi è ancora una latitudine tale da rendere imbroglialissima la discussione in qualunque assemblea. Quando invece di 6400 fossero, per esempio, 2500, 1500 i membri presenti a discutere dei conti della società o a votare i bilanci o a trattare affari, far quello che si deve fare in un'assemblea di tal genere, crede egli che ha la pratica di assemblee non tanto numerose e di gente scelta, crede egli che sarà facile condurre la discussione con ordine e con quella pacatezza che si conviene? Quanto a me io non lo credo; credo che se un'assemblea arrivasse a 1500 o 2000 azionisti, non si farebbero più nè conti, nè bilanci, nè progetti, mentre il ciò fare richiede molta pacatezza e molta assennatezza; dimodochè sta sempre l'argomento dell'ufficio che sembra combinata quell'assemblea in un modo non abbastanza ragionato perchè si possa essere sicuri, o anche solo aver speranza di un buon risultato.

Egli citò l'esempio di molte associazioni in Francia, nelle quali il maggior numero dei voti riservati ad un azionista è di 15; ma vorrei me ne citasse uno in cui lo stato di quelle associazioni corrispondesse a questo, dove l'imprenditore ed il Governo sono gli azionisti che bastano a formare la società, ossia a formare i tre quarti sufficienti a costituire la società, e nella quale ciò non pertanto il Governo che le dà vita e stipula per lei non si riserva che si poca tutela del danaro proprio.

È per assicurare l'interesse grande che ha il Governo che l'ufficio propone la variazione contenuta nell'emendamento. Ma stia pure l'esempio delle società francesi, ciò non mi sembra una prova della giustizia del sistema; perchè l'escludere i piccoli dalla possibilità anche di far sentire la voce loro per mezzo di un rappresentante non è sistema che possa combinare colle idee e coi principii di giustizia. Inoltre il signor ministro ha creduto che io avessi voluto far censura al Ministero quando ho detto che sovente siamo chiamati a deliberare senza la possibilità e il tempo di fare le variazioni che crediamo necessarie, perchè ci si dice allora ritardata l'esecuzione della legge. Non era questo il mio intendimento; io avea solamente accennato come non era giusto che il Ministero si servisse di quell'argomento che io vi aveva accennato per dire che quando si chiama un corpo deliberante a votare una legge, a votare sulla bontà di una legge, non può, se non in caso di crisi veramente straordinaria, per cui vi sia urgenza somma e gravissima e imprevedibile prima, essere usato questo argomento; quando però il Ministero invece ritorce una specie di censura al Senato e alla Commissione,

gli farò osservare che veramente, quantunque non fosse prima il mio intendimento, al Ministero sarebbe alquanto applicabile la censura che vorrebbe egli in certo modo fare al Senato ed alla Commissione, poichè una legge presentata il 9 giugno non è troppo tardi se si discute un mese dopo, quando è di questa importanza e quando la Commissione non ha mai cessato dal lavoro dal momento che fu nominata dal Senato. Il Ministero invece poteva e doveva presentarla prima perchè era già epoca in cui le Camere dovevano essere prossime alla chiusura, e il Ministero ha già usato tante volte quest'argomento col Senato che mi stupisco che ancora gli valga.

PRESIDENTE. Mettendo ad effetto la proposta che ho avuto l'onore di indirizzare alla Camera in principio della seduta, e che mi pare abbia ottenuto il suo assenso, porrò ai voti i tre emendamenti che presentano maggior importanza, acciò la sorte di questi serva poi di regola onde procedere oltre nell'esame dei minori emendamenti, oppure avanzarsi alla discussione degli articoli, previa la chiusura della discussione generale; giacchè credo che l'esame di questi emendamenti debba avere luogo durante la discussione generale, la quale è una preparazione dell'esame che si farà poi degli articoli della legge.

L'articolo che mi pare presenti la massima importanza si è quello relativo al telegrafo, in quanto che riflette interessi delicati dello Stato.

L'articolo è il 57°.

L'ufficio centrale lo emendava in questa maniera:

« Un telegrafo elettrico verrà stabilito per cura del Governo su tutta la lunghezza della strada; sarà obbligato il Governo a fare per mezzo de' suoi impiegati il servizio di cui può abbisognare la strada, e per questo titolo riceverà dalla società il compenso della maggior spesa alla quale questo servizio darà occasione. »

Il Senato conosce che la portata di quest'articolo si è di trasferire al Governo la direzione del servizio del telegrafo, il quale è dal progetto ministeriale lasciato in mano della società.

FALSCAPA, ministro dei lavori pubblici. La questione consiste essenzialmente in questo, che il Governo ha proposto o di lasciare all'impresa la facoltà di mettere essa stessa il telegrafo, o di farlo collocare per cura e a spese dello Stato, facendo in tal caso pagare alla società quanto le può competere per l'uso del telegrafo medesimo in servizio della strada ferrata.

E infatti l'articolo 57 non prescrive già assolutamente alla società di mettere il telegrafo elettrico e di esercirlo per sè stessa, ma lascia invece l'alternativa.

Nel secondo alinea è detto:

« Il Governo avrà pure la facoltà d'anticipare e provvedere egli stesso allo stabilimento di questo telegrafo, anche per il servizio speciale della strada ferrata, nel qual caso riceverà dalla società il rimborso della spesa occorrente, per ciò che riguarda il servizio della strada medesima. »

Dunque, la disposizione che la Commissione vuole introdurre è conforme a questo alinea; e la differenza consiste in ciò solamente, che invece di lasciare al Governo la facoltà della scelta secondo le circostanze, essa vuole assolutamente obbligare il Governo a fare il telegrafo a spese sue e ad amministrarlo egli stesso.

Io farò poi osservare che la disposizione con cui il Governo si è riservata la facoltà di provvedere egli stesso alla costruzione del telegrafo venne introdotta per la circostanza che le trattative col signor Brassey erano state aperte prima che si volgesse il pensiero ad istituire una linea telegrafica fra

Alessandria e Novara per Casale e Vercelli, con prolungamento al confine verso il Ticino. In quel tempo adunque non essendovi certezza che si sarebbe fatta quest'altra linea, perchè non se ne era nemmeno ancora presentata la proposizione alla Camera, in quel tempo, dico, pareva più probabile che si costruisse la strada prima dell'ora detta linea telegrafica, ed in questo caso avrebbe convenuto al Governo servirsi del telegrafo della strada ferrata da Torino a Novara per le sue comunicazioni verso i confini. Ma istituitasi nel frattempo una linea apposita di telegrafo elettrico da Alessandria a Novara, il Governo non ha ora più eguale interesse ad avere altra linea da Torino a Novara per Chivasso, Santhià e Vercelli. Io non credo dunque che sia nell'interesse del Governo di esercitare quest'ultima linea a sue spese, perchè ne ricaverrebbe pochissimo profitto, avendo già fatto le spese per la linea d'Alessandria.

I pericoli che la Commissione teme siano per derivare se il telegrafo è collocato ed esercito dalla società, non sono reali a mio credere, perchè, come già dissi, nel senso della Commissione vi è un modo di provvedere, ed è questo: di imporre alla società che riceva per impiegati del telegrafo le persone che saranno per tal uopo nominate dal Governo, le quali sarebbero però pagate dalla società e dipenderebbero dalla medesima per tutto quello soltanto che spetta all'esercizio regolare; ma la Commissione non trova in ciò una garanzia sufficiente, perchè gli impiegati nominati dal Governo, ma pagati dalla società, debbono obbedire agli ordini di quest'ultima, anzi che a quelli del Governo.

Io osserverò a questo riguardo che il servizio dovendosi eseguire a norma di un regolamento, non può verificarsi lo allegato inconveniente; d'altronde poi non trovo guari fondato il sospetto che le persone nominate dal Governo ad impiegati del telegrafo siano per mancare alla fede loro e alle leggi della delicatezza, perchè ricevono lo stipendio dalla società.

Osserverò inoltre che codesti impiegati essendo nominati dal Governo, saranno anche revocabili dal Governo medesimo e che perciò si potranno rimuovere quelli che per avventura mancassero al dover loro, nel qual caso non sarà certamente difficile di trovare persone oneste, con cui surrogarli nell'esercizio di tali delicatissime incombenze.

Non trovo parimenti fondato il sospetto che la società la quale sarà amministrata da un Consiglio di amministrazione e da un direttore, che darà i suoi ordini e che sorveglierà l'andamento di tutti gli affari, sia per servirsi del telegrafo in modo meno conveniente e delicato. Che se sorgessero dei pericoli specialmente in occasione di turbamenti politici o si verificassero abusi, il Governo non mancherebbe certamente di rimediarvi con energici provvedimenti e di tutelare la sicurezza pubblica sempre che ciò si rendesse necessario.

Farò oltre a ciò osservare che questa linea telegrafica non oltrepassa la città di Novara, e che ivi fa capo ad una stazione telegrafica dello Stato, per cui non è da temersi pericolo alcuno.

Non vedo pertanto la convenienza di obbligare il Governo a fare una spesa la quale è affatto superflua dopo la recente istituzione della linea fra Alessandria e Novara, per Casale e Vercelli. L'unico interesse che può avere il Governo credo che sia quello di valersi esso pure della linea telegrafica destinata al servizio della strada ferrata per comunicare all'occorrenza coi centri delle provincie d'Ivrea e di Biella, e allora basterà di aggiungere un nuovo filo secondo il sistema solito a praticarsi in simili casi.

La società poi da parte sua ha un assoluto bisogno del te-

legrafo per la regolarità e sicurezza dell'esercizio, giacchè in tal modo essa può avere immediata notizia degli accidenti che occorressero sulla linea, come pure di ogni circostanza speciale che domandi mutazione di materiali, sospensione di corse e rallentamenti ed altri simili provvedimenti.

Il servizio telegrafico acquisterà pertanto tale importanza da rendere impossibile che la società si sottometta ad essere guidata mano a mano da impiegati dipendenti unicamente dal Governo. È quindi necessario che questi impiegati nello esercizio delle loro funzioni dipendano anche dalla società.

Per queste ragioni io credo che non vi sia da mutar niente in quest'articolo, tanto più che esso è concepito in modo da lasciare l'alternativa al Governo di fare una cosa o l'altra, ed il Governo adottando il primo partito accorderà alla società di costruire il telegrafo sotto quelle condizioni che saranno più atte a cautelare il pubblico interesse ed a prevenire qualunque inconveniente.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Giulio.

GIULIO. Alle ragioni addotte dal signor ministro mi pare che si possa aggiungere quella assai valida dell'esempio delle altre nazioni europee.

Io non so che il Governo inglese posseda una sola delle tante linee telegrafiche stabilite nel Regno Unito: non credo pure che il Governo francese possieda una sola linea telegrafica né di quelle che si stendono all'interno, né di quelle che vengono alla frontiera.

La più importante delle comunicazioni telegrafiche finora stabilite in Europa, quella che attraversa la Manica e mette in comunicazione la Francia coll'Inghilterra, è nelle mani di una società privata, senza che né l'uno, né l'altro dei due potenti Governi che per essa comunicano, abbia creduto doversi adombrare di queste linee lasciate così in mano di private speculazioni.

Se ben mi ricordo, lo stabilimento di una simile linea di comunicazione sottomarina tra il Belgio e l'Inghilterra deve operarsi per convenzione fatta tra il Governo belga ed una società, sicchè sarà lasciata alla privata industria. Questi esempi mi paiono abbastanza solenni per assicurarsi contro ogni timore che si volesse concepire dal lasciare l'amministrazione della linea telegrafica della strada ferrata in mano di una società, quand'anche venisse ad estendersi fino al confine di Lombardia.

PRESIDENTE. La parola è di nuovo al relatore dell'ufficio centrale.

PIZZA, relatore. Il signor ministro dei lavori pubblici ha osservato che il Governo non ha più interesse di fare la linea telegrafica da Torino a Novara dopo aver fatto quella che, passando per Alessandria, raggiunge Novara; ma mi pare che quest'argomento non combatta l'opinione dell'ufficio centrale, giacchè questo potrà valere in quanto che il Governo se non lo crederà necessario non stabilirà i fili per suo servizio, e non stabilirà fili per uso del commercio su questa linea quando non lo creda necessario.

Ma ciò che ha fatto più senso e determinato l'emendamento dell'ufficio centrale è stato il timore che una linea telegrafica in mano di una società privata possa tornare dannosa in alcune circostanze allo Stato e possa inoltre servire al commercio, massime se le azioni di questa società, come è il solito delle azioni delle società di tal natura, cadessero in mano di speculatori e negozianti, possa servire, dico, al commercio, a danno dei fili che il Governo si è riservato per questo scopo.

Il ministro ha osservato che il miglior preservativo sarà l'onestà degli impiegati che si nomineranno; ed io convengo

con lui che l'onestà sarà un grandissimo preservativo; ma pur troppo nella società tutto giorno si verifica che, nonostante che il Governo faccia il possibile per cercare tutti gli impiegati onesti, se ne trovano di quelli che mancano al loro dovere. La questione dunque da decidersi dal Senato sta nel vedere se creda bastare l'onestà per preservare da possibili mali, oppure se convenga allo Stato di garantirsi, in aggiunta all'onestà, anche con quegli altri mezzi che sono a disposizione del Governo. Questi mezzi potentissimi sono di affidare il telegrafo ad impiegati governativi. Dunque, quando il ministro risponde che saranno da lui nominati, bisognerebbe che precisasse se saranno veramente impiegati governativi, legati al Governo per sempre, oppure se dal Governo non avranno che la semplice nomina, e dopo dipenderanno interamente dalla società e saranno impiegati della società. Quando siano impiegati governativi, viene di sua natura l'emendamento dell'ufficio centrale, il quale non tende che a garantire questo, e allora è necessario che si riformi l'articolo della legge; quando invece siano impiegati nominati, basati dal Governo, ma al servizio e legati puramente colla società e non col Governo, allora all'ufficio è sembrato che il Governo non fosse abbastanza garantito. Siccome tutto ciò dipende dal modo di valutazione della questione, non c'è altro da dire che gli argomenti già stati detti. L'ufficio, dopo averci pensato maturamente, ha creduto che fosse meglio aggiungere all'onestà che si cercherà possibilmente, anche quei legami che uniscono l'impiegato al Governo a cui appartiene per carriera, ed appartiene per tutta la sua vita.

Se da questi impiegati intende il ministro di far esercire anche il telegrafo della società, allora non resta che a tradurlo in legge, ammettendo l'emendamento dell'ufficio centrale, perchè nella legge attuale non sarebbe a ciò provvisto.

Se intende invece che siano impiegati della società, ma abbiano la prima nomina soltanto dal Governo, allora l'ufficio non si troverebbe abbastanza garantito per l'importanza delle conseguenze che ne possono avvenire. Nè a ciò vale la osservazione fatta dal cavaliere Giulio, degli esempi di Francia, del Belgio e d'Inghilterra, perchè, quanto all'osservazione che questa società può servire a danno dei fili riservati al Governo, a danno cioè del reddito di quei fili, quella non vale, perchè là sono tutti in mano delle società, le quali potranno bensì pregiudicarsi a vicenda col concorso, ma, almeno non votano di concorrere col proprio denaro a farsi del male. Qui invece si tratta dell'interesse del Governo, il quale, avendo fatta la spesa di stabilire questi fili a spese pubbliche, ha diritto anche di riservarsi il modo di cavarne il prodotto.

Quanto poi alle circostanze politiche, sono assai diverse quelle del Piemonte, piccolo paese in posizione assai difficile, da quelle della Francia, dell'Inghilterra ed anche del Belgio, il quale per la sua posizione naturale si trova quasi al sicuro da crisi violente e da guerre.

FALESCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola al fine soltanto, di dichiarare qual è la precisa intenzione del Governo a questo riguardo.

Il Governo non intende di far suoi, o di far dichiarare suoi impiegati assolutamente tutti coloro che gli metterà al servizio della società.

Egli li nominerà e li rivocherà, e credo che affidandosi a persone oneste, avrà garanzia sufficiente; ma esso non crede dover far di più, anche per non escludere la possibilità di concorso di società, le quali vengano a stabilire linee telegrafiche in Piemonte; ed in vero, se si dichiarasse di avere

questo sospetto generale, che cioè le società non possano essere ben dirette salvo che da impiegati, i quali dipendano esclusivamente dal Governo, si alienerebbero le società medesime dal presentare proposizioni; e qui mi cade in acconcio di osservare al Senato che attualmente il Governo ha iniziato qualche trattativa col signor Giacomo Brett (il famoso inventore del telegrafo sottomarino), il quale offre di stabilire una linea telegrafica che partendo da un punto della spiaggia della Spezia vada in Corsica, e traversando quell'isola venga in Sardegna per poi continuare, nel caso di adesione del Governo francese, fino alla costa d'Africa.

Questo è un progetto grandioso, per la cui attuazione è necessario di mettersi d'accordo col Governo francese, e che per le gravi difficoltà che presenta non sarà certamente di così pronta e sicura riuscita. Ma se noi cominciamo ad aver sospetto delle società che offrono di assumersi tali intraprese, se vogliamo far prender loro i nostri impiegati e dirigerli a modo nostro, noi non troveremo più alcuna società che ci presenti proposizioni ed offerte.

Quanto poi disse l'onorevole senatore Giulio a questo riguardo mi pare di una evidente applicazione per noi, ed in verità io non so comprendere come si possa dire che noi, essendo in condizioni diverse da quelle della Francia e dell'Inghilterra, lo dobbiamo anche essere del Belgio, Stato questo che non è più del nostro al sicuro da ogni caso di guerra, da ogni crisi politica; io vedo che a questo riguardo il Belgio è affatto in condizioni somiglianti alle nostre e che pertanto sussiste il confronto fattone dal senatore Giulio.

PIZZA, relatore. Non osserverò se non che il telegrafo sottomarino per la Sardegna sarebbe in condizioni speciali tali da non poter servire d'argomento per gli altri, perchè per quello non ci sarebbe timore per le notizie che arrivassero da quel paese, e d'altronde passando sul territorio francese, sarebbe un telegrafo che non potrebbe servire per chiunque che ad uso di commercio.

Del resto io non ripeterò quanto ho già detto, giacchè la decisione non dipende che dal modo di valutare la cosa; l'ufficio centrale l'ha valutata in un senso, il Ministero in un altro; il Senato giudicherà.

PRESIDENTE. Questo giudizio appunto io vado a provocare.

Chi approva l'emendamento fatto dalla Commissione all'articolo 57 del capitolato di concessione, si levi.

(È rigettato.)

Viene in secondo luogo l'articolo 19 dallo statuto della società anonima che riguarda il numero dei voti, di cui ultimamente si è discusso fra il signor ministro ed il relatore.

L'articolo 19 sarebbe corretto in questa foggia:

« Art. 19. Chiunque rappresenta 32 azioni, siano esse sue proprie, o d'altri da cui ne abbia il mandato, ha diritto d'intervenire all'assemblea generale, e vi ha diritto a tanti voti quante volte rappresenta 32 azioni.

« La presentazione dei titoli di 32 azioni a mani di un solo individuo equivale al mandato di procura per le medesime. »

Ho già accennato che quest'articolo aveva dato argomento a lunga discussione, dimodochè parmi che il Senato possa procedere immediatamente a dare il suo giudizio.

Chi approva l'emendamento testè letto voglia sorgere.

(Il Senato rigetta.)

Domando alla Commissione se dopo l'esperimento fatto di questi articoli più sostanziali, voglia anche far portare giudizio sull'articolo 60, che è il terzo.

(Segni affermativi dal banco dell'ufficio centrale.)

Loggerò dunque l'articolo 60 del capitolato di concessione : è quello il quale riguarda al possibil caso del prolungamento della strada ferrata.

« Art. 60. Qualora si effettui la congiunzione delle strade ferrate sarde colle strade ferrate lombarde per mezzo di una ferrovia, la quale si unisca colla strada ferrata di cui si tratta, lo Stato concede alla società di questa la facoltà di percorrere giornalmente e periodicamente, secondo l'orario che verrà stabilito d'accordo, coi suoi convogli, la strada ferrata propria dello Stato e quella che venisse stabilita da altra società sino al confine, alle condizioni di cui agli articoli 31 e 32 del presente capitolato pel transitò sull'altro tronco verso il lago Maggiore. Viceversa avrà lo Stato o l'altra società che venisse stabilita la facoltà di percorrere alle suesposte condizioni la strada ferrata da Torino a Novara. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non potrei certamente accettare quest'emendamento ; e devo anche dire che ho la quasi certezza che, accettandolo, ogni trattativa col signor Brassey sarebbe sciolta perchè egli ne avrebbe troppo grave scapito nel buon credito della sua impresa, e perchè altronde tutta l'impresa cambierebbe natura, non conservando più l'eventualità di diventare impresa d'una grande linea internazionale.

Io debbo far presente, che nelle prime trattative in cui entrai col signor Brassey una delle condizioni ch'egli pose in un primo preliminare di cui offriva il modulo egli stesso, era che gli fosse assicurato il privilegio esclusivo di poter continuare la linea da Novara fino ad un punto qualsiasi del Ticino.

Io dichiarai che questa condizione sarebbe dal Governo stata esclusa assolutamente; gli feci anzi conoscere che prima di venire a trattative con lui, ne aveva iniziate altre con una società composta dei più onorevoli e ricchi possidenti di Vigevano, ai quali aveva antilopatamente fatto una concessione preliminare per una linea di strada ferrata da Mortara fino a Vigevano, onde quel punto di accesso alla linea del Ticino si doveva già riguardare come concesso; che d'altronde il Governo si voleva riservare la facoltà di concederne altre, che finalmente per determinare la congiunzione colle linee finitime della Lombardia si erano intraprese trattative coll'Austria, e che io non sapèva in qual punto la congiunzione medesima si sarebbe fatta. Il signor Brassey allora disse che recedeva da questa condizione, vedendo che il Governo la respingeva, ma che però intendeva d'avere la facoltà di poter continuare la strada ferrata fino a quel punto dove si fossero congiunte le linee austriache alle nostre.

A ciò soggiunsi che questa facoltà l'avrei introdotta, come feci, nel capitolato di concessione, ben inteso che il Governo con ciò non intendeva vincolarsi a che il punto di congiunzione delle linee dei due Stati cadesse in tale situazione che potesse veramente essere opportuna alla linea da Torino a Novara.

Aggiunsi ancora, che nel caso che il detto punto di congiunzione non fosse il più opportuno per la linea da Torino a Novara, allora la Società avrebbe avuto la facoltà di percorrere la nostra linea da Novara a Mortara e da Mortara fino a quel punto dove fosse fatta la congiunzione colla linea lombarda.

Questa condizione adunque è cardinale, è una di quelle nelle quali il signor Brassey fonda la sua speculazione; è una condizione che offre la maggior prospettiva di utilità per la linea. Tutti quelli che hanno concorso e concorreranno a prendere azioni certamente conterranno su questo patto della concessione; e non vedo come la Commissione, la quale ci

mette sempre in timore che non ci sia prospettiva di sufficiente interesse che possa allettare gli speculatori privati a sollevare il Governo dal peso di una gran parte d'azioni, voglia togliere poi all'intrapresa una facoltà che è di tanto rilievo.

Alla Commissione sembra poi pericoloso il lasciare ad una società l'esercizio di un tronco di strada ferrata che arrivi sino al confine, ma io non so veramente qual pericolo possa arrivarne.

In Belgio ci sono tronchi di strade concesse alle società, e io credo che le ultime linee concesse arrivino al confine germanico; e in moltissimi Stati intermedi della Germania ci sono delle società che hanno linee concesse per passare da uno Stato all'altro. Eppure son tutti Stati indipendenti che nelle condizioni politiche come sono amici adesso, potranno divenir nemici in un altro momento.

Non vedo quindi che questo abbia fatto difficoltà alcuna, nè so invero qual pericolo ci sia.

Se parliamo del tempo di pace, certamente pericolo non ce n'è; se parliamo del tempo di guerra i provvedimenti eccezionali sono pronti; ed è anche stabilito nei capitolati che in tempo di guerra il Governo ha il diritto di prendere per uso proprio e servirsi come gli piaccia meglio delle strade ferrate.

Ripeto che la concessione di continuare la strada è una cosa essenziale, importantissima; e non vedo altronde perchè si voglia complicare questo sistema facendo che una società corra fino a Novara e poi da Novara ci sia il Governo che amministri un piccolo tratto fino al confine. Questo sarebbe una complicazione superflua e gravosa per l'amministrazione dello Stato.

D'altronde troppo vago è il dire: non voglio che arrivate fino al confine! Ma a che distanza converrà fermarsi? Novara si trova ad una certa distanza; saran 18 o 20 chilometri, ma in altri casi può darsi che l'ultima opportuna stazione sia soltanto distante di 10 o 12 chilometri. Io non veggio con qual regola possa stabilirsi la distanza dal confine oltre la quale non potrà procedere la società colla sua impresa liberamente.

Io dunque prego il Senato di tener ferme le disposizioni del Governo, perchè senza di ciò si cangia assolutamente una delle circostanze essenziali dell'impresa. Io vedo perduta la speranza che il signor Brassey continui in quest'impresa; veggio d'altronde grandemente scemato il credito, l'interesse che avrà l'impresa stessa, e ad un tempo cadere il credito delle azioni.

PIZZEA, relatore. Due sono le disposizioni che si combinano con questo emendamento: la prima che si negherebbe a qualunque società l'esercizio delle strade ferrate al confine, e le ragioni sono sì chiaramente esposte nella relazione che non credo di ripeterle.

Veramente ha creduto l'ufficio che l'esercizio di una strada che vada sino al confine in mani di privata società possa in alcune circostanze tornare pericoloso. L'altra è che si negherebbe oggi a questa società il diritto, la facoltà di prolungarsi sino al Ticino: il signor ministro ha osservato che la strada sino al Ticino è importantissima: ma non è questa continuazione che ha voluto negare l'ufficio; l'ufficio ha inteso solo che dovesse essere esercita dal Governo ogni strada che va al confine, il che, massime nelle circostanze nostre, non incontrerebbe nessun incaglio, perchè avendo noi la strada governativa che cammina tutto lungo il confine, non dovrebbe fare per esercitare quella da Novara a Buffalora se non ciò che farà per quella da Mortara a Vigevano.

vano; ha poi inteso di negare oggi in questa concessione il diritto di continuare la strada; il che non implica con sé la negazione a questa società di formare un altro giorno la strada che oggi si nega.

Ciò che ha creduto l'ufficio essenziale di fare in questa legge è di non prendersi fin d'oggi l'obbligo di fare questa spesa, potendo venir il caso che il Governo non v'abbia grande interesse.

Si è opposto l'ufficio a fare la concessione fin d'ora perchè sarebbe assoggettarsi ad una grave spesa; giacchè oggi non si fa la strada che sino a Novara, parve all'ufficio che si dovesse limitare a questa la concessione odierna, salvo a concedere in altro tempo la prolungazione sino al Ticino, affine di evitare gl'inconvenienti che potrebbero succedere, che cioè, ove la congiunzione non si facesse a Buffalora, si trovasse il Governo nella necessità di dover anche senza interesse pubblico spendere danaro pubblico a fare anche questa strada.

Dimodochè l'opposizione che ha fatto l'ufficio non è alla massima di concedere la strada, ma di concederla fin d'ora, perchè il Governo potrebbe essere obbligato a spendere il danaro del pubblico in ispesa non utile.

Non conoscendo l'ufficio gl'impegni col signor Brassey, ha proposto il suo emendamento, tanto più che questa concessione non può essere oggi che valutata poco dalla società, perchè di cosa eventuale ed incerta.

Si pensò poi che, qualora si determini il sito della congiunzione delle linee che già esistono con quelle lombarde sia a Buffalora che in altro sito, si troverà sempre chi farà il tratto mancante senza sacrificio del Governo, perchè quel tratto è necessario e di sommo utile, così che il Governo potrà avere senza spesa ciò che ora si obbliga a fare con spesa.

Perciò parve alla Commissione che fosse un correre troppo velocemente l'assumersi fin d'oggi sì grave obbligazione.

PENNATI, ministro dell'interno. Io non dirò che brevi parole per assicurare il Senato che ove s'introducesse questo emendamento sarebbe lo stesso che distruggere affatto tutte quelle combinazioni che si fecero dal Governo; imperocchè oltre alle ragioni che ha detto il ministro dei lavori pubblici per quanto spetta al signor Brassey soggiungerò che dal primo momento in cui si trattò dell'argomento che ci occupa e che furono dal ministro dei lavori pubblici invitati i Consigli provinciali e divisionali interessati a deliberare sul loro concorso in quest'opera, quei Consigli hanno ritenuto fermamente, come ritennero fermamente tutti i primi sottoscrittori, che la strada potesse prolungarsi per Milano, senza del che sicuramente non avrebbero forse molti di essi fatta alcuna offerta.

E prego il Senato di avvertire che queste offerte sono considerevoli, imperocchè la sola divisione di Novara offeriva un milione e mezzo in danaro, e la provincia di Vercelli un milione, ed è certo, a mio avviso, che queste provincie ritirebbero le fatte offerte qualora la strada non avesse la probabilità di poter continuare, giacchè egli è in questa congiunzione colle strade lombarde che sta la più fondata prospettiva di lucro per l'impresa.

Convien pure ritenere che la congiunzione per Buffalora è la meno costosa, e tanto è vero che il Comitato centrale promotore della strada ferrata di cui è caso ha pregato la società inglese d'occuparsi di calcolare la spesa che potrebbe occorrere a tal uopo, e si sa ora che la somma non sarebbe maggiore di due milioni, nella qual somma il Governo non correrebbe che per 500,000 lire, posto che la metà della spesa

che si era esso riservata è già stata coperta per sottoscrizioni dai corpi morali.

Avrebbe dunque questo emendamento l'effetto di pregiudicare essenzialmente l'impresa, perchè è sicuro che esso distruggerebbe la concepita speranza di un prolungamento, la quale è di tanto interesse per il pubblico e per i privati.

E qui accennerò che appena si ebbe cognizione in Novara dell'intelligenza presa dal ministro dei lavori pubblici colla società di Vigevano, e che questa intelligenza fu pubblicata nei giornali, si elevarono realmente grandissimi reclami per parte della provincia di Novara, la quale aveva già sottoscritto per una somma vistosa, perchè si ritenne che non potevasi avere miglior linea di congiunzione colla Lombardia, e s'ebbe timore che si venisse a precludere la facoltà alla società attuale di spingere la strada sino al Ticino.

È inutile aggiungere che il signor Brassey ne aveva già fatto parola col Comitato promotore con cui era d'accordo, e che questi fece formale istanza al Governo perchè questa congiunzione fosse fatta senz'altro contemporaneamente alla linea di cui è questione.

GIULIO. A tutte queste ragioni parmi potersene aggiungere un'altra, la quale deve dissipare tutti i timori sollevati dal signor relatore, cioè che il Governo possa trovarsi impegnato in un'opera per lui troppo grave.

Poichè ammette il signor relatore che, posta la possibilità di stabilire una comunicazione tra Novara e Buffalora, accorrerebbero facilmente le società, le quali offrirebbero, senza verun concorso per parte del Governo, di costruire questa parte di linea, il Governo non avrà nessuna difficoltà di scaricarsi di quel numero d'azioni che potessero essergli toccate, così che la spesa per lui non solamente si troverà limitata, come faceva osservare l'onorevole ministro dell'interno, a mezzo milione, ma si troverà ridotta al nulla, e forse anche esso potrà realizzare un beneficio vendendo con vantaggio quel numero d'azioni che gli sono toccate.

Ciò sarà tanto più vero, quanto migliore sarà la speculazione dell'unione di Novara col confine lombardo.

PLEZZA, relatore. L'ufficio centrale non poteva conoscere le intelligenze col signor Brassey, ed io non so capire come si dica che la città di Novara abbia sottoscritto a causa di questa probabilità, stantechè è stato presentato all'ufficio centrale uno stato dimostrativo delle azioni della strada ferrata da Torino per Vercelli a Novara, da cui risulta che le provincie, i comuni ed i corpi morali interessati, compreso Novara, avrebbero sottoscritto senza condizione o riserva alcuna...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Senza altre condizioni che quelle risultanti dalle stesse loro offerte.

PLEZZA, relatore. Dimodochè è chiaro che queste azioni siano state sottoscritte sul solo progetto di strada da Torino a Novara.

Che poi una delle speranze fosse quella della prolungazione, sia pure, ma non vorrei che il ministro dell'interno colle parole che ha dette pregiudicasse la questione, giacchè se gli abitanti di Novara sono persuasi che quella è la migliore via possibile alla Lombardia per loro, vi sono molti altri i quali sono persuasi che per lo Stato e per loro stessi ve ne hanno altre ancora migliori; dimodochè non vorrei che questa discussione pregiudicasse la questione in cui non ha l'ufficio mai inteso menomamente di entrare. Quando quella sarà giudicata la migliore per l'interesse dello Stato, si faccia pure quella di Buffalora, ma oggi questa questione non deve né sollevarsi, né pregiudicarsi. Egli è puramente nell'interesse dello Stato che l'ufficio ha creduto di introdurre quell'emen-

damento sia per risparmiargli oggi una spesa non utile, e affine anche di non pregiudicare la questione indicata, e lasciar libero al Governo di scegliere quella che per l'interesse generale e per le sole viste di esso fosse giudicata la migliore.

Nè vale l'argomento del senatore Giulio che dice: se quel tronco di via è tanto utile, dunque il Governo potrà vendere le azioni che gli competono. Si potrà trovare chi faccia senza il concorso del Governo una piccola tratta, ma non per ciò solo si potrà trovare facilmente chi voglia comprare le azioni di una lunga tratta, se il resto non fosse o per sé proficuo, o fosse mal amministrato.

È certo che quel tratto non costerebbe al Governo quando lo concedesse solo ad una società, perchè sarebbe sicuramente attivo, quando fosse solo, non è egualmente certo che tutta la strada sarà proficua, perchè solamente si è aggiunto alle strade già fatte un tratto da Novara a Buffalora, o ad altro sito; di modo che l'argomento non è, a mio credere, perfettamente solido; ciò basta, non intendendo io di pregiudicare punto una questione gravissima e prematura.

PERNATI, ministro dell'interno. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al ministro dell'interno.

PERNATI, ministro dell'interno. Credo di dover ripetere quello che ho detto testè, che si sollevarono già dei reclami non solo nella provincia di Novara, nell'interesse di quei corpi morali sottoscrittori, e per parte di non pochi privati, ma anche dal Comitato centrale residente qui, e composto di persone le quali rappresentavano tutti gl'interessati, e di cui il solo presidente ed un membro erano novaresi.

Dissi pure che lo stesso comitato pregava il signor Brassey del calcolo della spesa, e che egli non solo era disposto ad accettare l'incarico della costruzione di questo tronco di congiunzione, ma fece perfino al Governo austriaco la proposizione d'incaricarsi egli stesso di tutta la strada dal confine, ossia dal ponte di Buffalora fino a Milano.

Tutto ciò prova come in queste opere di costruzione di una strada ferrata sia cosa ben diversa l'aver in vista un prolungamento di linea, o limitarle ad un più breve tratto, e come sia importante dare uno sviluppo che è naturale e presenta i risultati più lusinghieri.

MAESTRI. Domando la parola.

Molte voci. Ai voti! ai voti! La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Si domanda la chiusura. Vuol ella parlare contro la chiusura?

MAESTRI. Non intendo parlare contro la chiusura, ma pure vorrei...

PRESIDENTE. La chiusura però è stata chiesta ed io debbo porla ai voti.

Interrogo perciò il Senato dapprima se approva l'emendamento fatto all'articolo 60 del capitolato di concessione.

Chi lo approva, si levi.

(Il Senato rigetta.)

PIZZA, relatore. Pregherei il presidente di porre ancora ai voti l'articolo 17 dello statuto della società anonima.

PRESIDENTE. Leggerò l'articolo 17 dello statuto della società anonima così emendato dall'ufficio centrale:

« 17. Gli azionisti non sono obbligati che fino alla concorrenza del capitale delle loro azioni, salvo, occorrendo, l'effetto degli articoli 8 e 61 del capitolato di concessione e dell'articolo 4 del capitolato di esecuzione. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al signor ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho domandato la parola per dichiarare che io non potrei accettare questa proposta modificazione. Io credo che sia necessario di lasciare intatta la condizione che gli azionisti non siano obbligati fuorchè fino alla concorrenza del capitale nominale delle azioni. L'effetto di uno degli articoli 8 e 61 si è di provvedere alla costruzione di un tratto della diramazione d'Ivrea che verrà a congiungersi colla strada principale da Torino a Novara in un punto fra Chivasso e Livorno; l'altro è di provvedere alla congiunzione delle due stazioni; stazione dello Stato a porta Nuova e stazione della strada ferrata da Torino a Novara in quel punto in cui sarà stabilito.

Questi due provvedimenti si faranno dalla società. Il secondo però si farà a metà tra la società ed il Governo che possiede lo scalo di porta Nuova, che ha tutti gl'interessi che le linee convergano in quello scalo. Ma il modo di provvedere non dev'essere quello di obbligare gli azionisti a sborsare una somma maggiore di quella per cui si sono impegnati sottoscrivendo alle azioni. Lasciare agli azionisti l'incertezza che potranno essere obbligati a fare uno sborso maggiore rovina generalmente una società, ossia fa che non vi sia concorso a prendere azioni, perchè molti degli acquirenti si limitano appunto ai loro mezzi, e sarebbero costretti a mettere in vendita le azioni se si domandasse loro una spesa maggiore.

Non c'è punto bisogno di aumentare il valore delle azioni, esigendo che chi le tiene fornisca un capitale maggiore di quello per il quale si è impegnato. Sistema generale di tutte le imprese di simil genere quello si è di fare un prestito, e di dare a questo prestito una garanzia sulla strada, e sul prodotto della strada medesima.

Quando la società avrà costruita la strada, e quando avrà in conseguenza consolidato un capitale di 16 milioni; quando avrà quel ricco prodotto che certamente la strada promette, non le sarà difficile trovare a modico interesse un prestito di qualche milione onde fare ulteriori lavori. Ma obbligare gli azionisti a fornire un maggior capitale, lasciare incerto quale sia il valore delle azioni, quale sarà la somma per cui chi sottoscrive deve contribuire, è evidentemente un elemento che rende perplessa ed incerta la possibilità di avere concorso all'acquisto di queste azioni. E dico che questo sarebbe un cambiamento tale, che darebbe diritto anche a tutti i corpi morali che hanno concorso di ritirarsi, perchè questa era una delle condizioni cardinali, che tutte le azioni non dovessero portar obbligo maggiore di 500 lire.

E qui osserva a proposito il mio collega il ministro dell'interno, che anche la Banca di Torino ha stabilito nel suo statuto che gli azionisti non sono tenuti se non che sino a concorrenza delle loro azioni. Ad ogni modo questo è un esempio, e gli esempi sono poi generali: non è possibile costituire una società cominciando a dire ai concorrenti: sottoscrivete azioni, e vi dirò poi quello che dovrete pagare; per ora non vi si domanda che 500 lire, il resto lo saprete poi.

Aggiungerò che quantunque l'importo del lavoro compiuto non sia che di 14 milioni e 800 mila lire, si sono domandate 32 mila azioni, cioè 16 milioni, con che si può supplire anche al tronco di strada d'Ivrea, e quando anche per la congiunzione delle due stazioni che verrà più tardi non bastasse, quest'opera si farà coll'imprestito, e lo statuto della società ha ammesso appunto la facoltà di fare degli prestiti.

PIZZA, relatore. Il signor ministro ha provato benissimo che si usa ordinariamente di limitare la quota delle azioni ad una somma fissa, ma io mi permetto di osservare che si usa anche ordinariamente di limitare l'impresa ad una

data operazione quando si vuol fissare a somma fissa la quota delle azioni, ma qui sarebbe una società la quale costituisse attualmente il capitale per fare un'opera, e si obbliga a farne due, anzi tre altre; quella che è facoltativa non c'è nulla a dire, perchè se non ha i mezzi lascerà di eseguirla, è in sua facoltà di proseguirla o di non farla, e non la farà che quando si sia assicurati i mezzi, ma le altre due operazioni, cioè i 9 chilometri della strada d'Ivrea, e la costruzione delli scali di porta Palazzo e di porta Nuova sono due pesi che la società si è obbligata di adempiere in corrispettivo dei favori che riceve, sono due pesi dai quali non può declinare; perciò è sembrato all'uffizio che quando una società si assume dei pesi in corrispettivo di favori debba anche provvedere in modo serio allo adempimento, è sembrato all'uffizio che col dire: farò dei prestiti, aumenterò il numero delle azioni, non fosse abbastanza assicurato l'adempimento dei doveri assunti, se fosse una cosa facoltativa nessuno farebbe osservazione, ma si tratta di dovere, e quando uno dice io adempirò a' miei doveri con delle azioni nuove, ma se non si troveranno sottoscrittori, come si farà? e se non trovate prestiti, sarete allora liberati dal peso che vi assumete?

Questa è la difficoltà che ha fatto senso all'uffizio, tanto più che vi sono dei casi nei quali si può essere obbligati a versare delle somme prima che la strada sia in attività e questi sono i casi di sospensione di lavori e per guasti cagionati da circostanze politiche o da guerra. Se questi casi si verificano, dove si prenderanno i denari per farvi fronte?

Non ha potuto capire l'uffizio come si possa limitare le azioni in modo invariabile, e poi dopo dall'altra parte prendersi dei pesi che esigeranno dei milioni per essere adempiti. Sicuramente sarà certa cura della società di tentare prima tutti gli altri mezzi, cioè cercar prestiti, cercar di emettere azioni per adempiere ai propri doveri, ma se mai non può riescire, sarà sciolta dall'obbligo, oppure dovrà ancora il Governo anticipare tutte le spese? Egli è per prevenire tutte queste difficoltà che l'uffizio aveva proposto questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento dell'ufficio centrale all'articolo 17 dello statuto della società.

(Il Senato rigetta.)

Il saggio fatto dei quattro emendamenti maggiori proposti dall'uffizio centrale dà la misura del conto che il Senato sarebbe per fare degli emendamenti minori, qualora la discussione volesse rivolgersi ad esaminarli uno per uno.

In conseguenza io credo di rendermi interprete delle sue intenzioni, proponendo che si passi alla chiusura della discussione generale, chiusura la quale toglie l'occasione a poter ritornare a qualunque discussione che si riferisca sia allo statuto sociale, sia al capitolato della concessione.

(La discussione generale è chiusa.)

PRESIDENTE. Sarebbe qui luogo di passare alla discussione e votazione degli articoli della legge. Non so se la Camera voglia nell'ora avanzata attuale udire questa lettura, oppure rimandarla alla seduta di domani, anche per la ragione che essa in una recente sua seduta ha permesso al senatore Plezza d'indirizzare all'onorevole ministro delle finanze interpellanze sul modo con cui la legge per l'imposta sui fabbricati è ese-

guita in qualche provincia, interpellanze cui il Senato ha dato luogo dopo la legge della ferrovia di Novara, di modo che domani vi sarebbe già materia sufficiente per occupare la seduta

Preveggo i signori senatori che domani al tocco vi sarà riunione negli uffici per l'esame delle leggi oggi presentate dai ministri delle finanze, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.

RELAZIONE SUL RIORDINAMENTO DELLA CONTRIBUZIONE PREDIALE IN SARDEGNA.

PRESIDENTE. Debbo far conoscere al Senato che il signor senatore Di Vesme ha deposto sul tavolo della presidenza il rapporto intorno alla legge sul riordinamento della contribuzione prediale in Sardegna. (Vedi 2° vol. Documenti, pag. 810) Questo rapporto sarà dato alle stampe.

MUSIO. Odo con sorpresa che l'onorevole senatore Di Vesme abbia già depositato la relazione testè annunciata. Io ho l'onore di far parte dell'uffizio centrale, ho fatto in seno del medesimo gravi, anzi gravissime osservazioni; si è rimasti d'accordo che io avrei conferito col signor ministro delle finanze, e che la materia si sarebbe tra noi ulteriormente discussa.

Io ho parlato ieri col signor ministro prelodato e, finita la seduta, mi proponeva di pregare i colleghi dell'uffizio centrale per la discussione ulteriore: era quindi nel supposto che tuttavia non esistesse una deliberazione definitiva, e quando odo che tutto è finito, e che viene deposta la relazione, il Senato capirà quanto è giusta la mia sorpresa e come debba sperare che mi sia concesso almeno di fare alcune necessarie aggiunte all'inaspettata relazione.

PRESIDENTE. Le aggiunte non si possono fare che per voto della maggioranza; l'uffizio centrale ha deliberato in questo modo, ed ella potrà in uno scritto a parte far valere le sue ragioni.

MUSIO. Queste dovevano essere sentite nell'uffizio centrale.

DI VESME. Se si sovviene l'onorevole precopinante, eravamo stati d'accordo che egli s'intenderebbe prima col signor ministro di finanze, che quindi parlerebbe col relatore e che in seguito si presenterebbe la relazione. Il relatore naturalmente ha tenuto conto delle opinioni fatte valere dal senatore Musio che in alcuni punti dissentiva dal resto della Commissione, ne ha esposte le ragioni; se in alcune parti non le espose quanto lo meritavano in tutta la loro piena luce, potrà certamente il senatore Musio in occasione della discussione spiegarle maggiormente.

Se poi desiderasse che si leggesse la relazione invece di semplicemente stamparla, io credo che non vi sia difficoltà, quantunque d'altra parte non ci veda vantaggio, dacchè essendo stampata potrà esaminarla a suo agio.

MUSIO. Non è questo il momento che io voglia recare molestia al Senato colle mie ulteriori osservazioni.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.