

L.

TORNATA DEL 3 LUGLIO 1861

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario — *Congedi* — *Comunicazione di due lettere, l'una del Ministro dei lavori pubblici, e l'altra del primo Segretario di S. M. pel Gran Magistero dell'ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro* — *Resoconto delle deliberazioni prese nell'adunanza privata del 4 luglio* — *Approvazione del progetto di legge per nuova proroga dei termini della legge 13 luglio 1857 sul riscatto delle enfiteusi* — *Presentazione di cinque progetti di legge* — *Discussione sul progetto di legge per la concessione della ferrovia da Firenze per Arezzo sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona* — *Discorso del Senatore Pareto diretto a differire l'esecuzione della progettata strada* — *Osservazioni del Senatore De Gori (relatore)* — *Considerazioni del Senatore Di Revel (Membro della minoranza dell'Ufficio Centrale)* — *Discorso del Senatore Paleocapa a sostegno del progetto* — *Ordine del giorno proposto dal Senatore Pareto* — *Nuove considerazioni del Senatore Di Revel, cui risponde il Senatore Paleocapa* — *Risposta del Ministro dei lavori pubblici* — *Chiusura della discussione generale* — *Sviluppo dell'ordine del giorno del Senatore Pareto* — *Obbiezione del Senatore Plessa* — *Schiarimento del Ministro dei lavori pubblici* — *Reiezione dell'ordine del giorno Pareto* — *Approvazione degli articoli 1 e 2* — *Proposta del Senatore Roncalli* — *Approvazione dell'art. 3* — *Approvazione della questione pregiudiziale del Senatore Galvagno* — *Votazione del progetto.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

È presente il Ministro dei lavori pubblici e più tardi interviene il Presidente del Consiglio.

Il Senatore Segretario D'adda legge il processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Il Senatore Segretario Arnulfo legge le lettere dei Senatori Ceppi, Negri e Nazzari, i quali domandano, i due primi per ragione di salute, e l'ultimo per motivi di pubblico servizio un congedo, il quale è loro accordato.

Presidente. Darò lettura al Senato di una lettera diretta il 2 luglio corrente alla Presidenza dall'onorevole signor Ministro dei lavori pubblici.

« Onorevole signor Presidente.

« Ho l'onore di rimettere alla S. V. Ill.ma una carta d'Italia sulla quale ho fatto indicare le linee di strade ferrate costruite, in costruzione e quelle delle quali il Governo ha proposto la costruzione in questa sessione, e le sarei grato se ella volesse disporre che questa carta venga affissa in un luogo accessibile facilmente a tutti i signori Membri di cotesta Camera, acciò possano

prendere cognizione dell'intera rete ferroviaria italiana, quale sarebbe dal Governo ideata.

« In questa carta ho fatto notare con diversi colori le strade concesse e quelle proposte, e delle prime sono segnate in nero quelle costruite, in bleu quelle concesse, in rosso quelle proposte nella presente sessione, designando con linee piene quelle che dovrebbero essere attivate entro due anni, ed in linee punteggiate quelle che dovrebbero esserlo nei tre anni successivi.

« Devo inoltre far avvertire come per le strade non ancora studiate le direzioni segnate indicano soltanto i punti estremi già determinati, senza che possa da esse venire indotto verun argomento della definitiva designazione dei punti intermedi, poi quali dovrebbero passare.

« Ho l'onore, ecc.

« UBALDINO PERUZZI. »

L'ufficio di Presidenza ha già disposto affinché questa carta sia affissa nelle sale al pian terreno, e probabilmente in quella di lettura.

Il Primo Segretario di S. M. pel gran Magistero dell'Ordine Mauriziano indirizza alla Presidenza la seguente lettera:

« Ill.mo ed Ecc.mo signor Presidente.

« Dovendosi il dì 8 del corrente alle ore 10 1/2 antimeridiane d'ordine di S. M. celebrare nella Basilica magistrale un solenne servizio funebre in suffragio dell'illustre conte Camillo di Cavour, ho l'onore di pregare V. S. Ill.ma ed Ecc.ma di volervi intervenire insieme coll'ufficio di Presidenza del Senato.

« Sono dolente che l'angustia dello spazio, e la quantità delle Deputazioni che vi devono intervenire non mi permetta di dare maggiore estensione al presente invito.

« Intanto prego V. S. Ill.ma ed Ecc.ma di voler gradire, ecc.

*Il Ministro di Stato
Primo Segretario di S. M.
CIBRARIO. »*

L'ufficio di Presidenza si farà un dovere di assistere a questa solenne funzione.

Nell'adunanza privata del 4 corrente luglio il Senato ha adottato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato giudicando indispensabile al proprio decoro ed all'esigenza dei servizi, cresciuta per le mutate sue condizioni, che sia posto a sua disposizione l'intero palazzo in cui ha sede, eccettuato l'osservatorio astronomico, invita il Governo a provvedervi; ed intanto che si operi il trasferimento della galleria, richiede lo stesso Governo che ponga immediatamente a sua disposizione tutti gli altri locali.

« Nella stessa seduta il Senato ha fissato la cifra del suo bilancio per l'anno 1862 in L. 150,000 spese ordinarie ed in L. 80,000 spese straordinarie, quali due somme saranno iscritte sui bilanci dello Stato per il suddetto esercizio. »

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE
PER UNA NUOVA PROROGA DEI TERMINI DELLA
LEGGE 13 LUGLIO 1857 SUL RISCATTO
DELLE ENFITEUSI.**

(V. Atti del Senato N. 59).

Presidente. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per una nuova proroga dei termini della legge 13 luglio 1857 sul riscatto delle enfiteusi.

Leggo il progetto di legge (V. *infra*).

È aperta la discussione generale.

Non domandandosi la parola rileggerò gli articoli per metterli ai voti

« Art. 1. I termini stabiliti dal secondo alinea dell'articolo 14 della legge 13 luglio 1857 per la iscrizione

e la trascrizione delle enfiteusi e di altre simili concessioni perpetue, e dal successivo articolo 15 per l'istituzione del giudizio, stati prolungati colle leggi del 26 giugno 1858, del 25 giugno 1859 e del 27 giugno 1860, sono nuovamente prorogati di un anno decorribile dalla scadenza dei rispettivi termini prorogati. »

(Approvato).

« Art. 2 La presente legge avrà vigore il giorno immediatamente successivo alla sua promulgazione. »

(Approvato).

Si passa ora allo squittinio segreto.

(Il Senatore Segretario Arnolfo fa l'appello nominale).

Risultato della votazione:

Volanti 66.
Favorevoli 63.
Contrari 3.

Il Senato adotta.

Rammento ai signori Senatori che siamo in numero appena strettamente legale, e per conseguenza li prego a non volersi allontanare dalla sala prima della votazione della successiva legge.

Ha la parola l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

PRESENTAZIONE DI CINQUE PROGETTI DI LEGGE.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del mio collega il Ministro delle finanze, un progetto di legge, già approvato dalla Camera dei Deputati, per rimborso di parte d'interessi sui mutui contratti o da contrarre dai comuni colla cassa dei depositi e prestiti per riparare ai danni delle requisizioni austriache nel 1859.

Ho pure l'onore di presentare quattro progetti di legge parimenti approvati dalla Camera dei Deputati, concernenti il 1. l'autorizzazione di spese straordinarie sui bilanci 1862 e 63 del Ministero dei Lavori Pubblici, per la costruzione di un porto nello stagno di Tortoli nell'isola di Sardegna, il 2. la convenzione coll'ingegnere Eugenio Ferranti relativa alla concessione di un tronco di ferrovia da Vigevano a Milano; il 3. il concorso del Governo nelle spese di apertura di una nuova via nella città di Genova in prossimità di quella detta della Robietta, e finalmente il 4. l'approvazione della convenzione stabilita colla compagnia Talabot per la concessione di una rete di strade ferrate da Napoli al mare Adriatico.

Per quest'ultimo progetto io pregherei il Senato a volere essere compiacente di decretar l'urgenza, essendo vivamente desiderato dalle popolazioni dell'Italia meridionale.

Presidente. Do atto all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici della presentazione dei progetti di legge testè accennati, fatta tanto in nome proprio che in nome del signor Ministro delle Finanze, i quali saranno stampati e distribuiti negli uffizi.

Interrogo il Senato se intende di acconsentire all'urgenza chiesta dall'onorevole Ministro per l'ultimo progetto di legge.

Chi intende accordare l'urgenza voglia sorgere.
(L'urgenza è accordata).

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE
PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA
DA FIRENZE AD AREZZO SINO ALL'INCONTRO
DELLA LINEA DA ROMA AD ANCONA.
(V. atti del Senato N. 51).

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la concessione della ferrovia da Firenze per Arezzo sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona.

Leggo il progetto di legge (*Vedi infra*).

La natura di questo progetto e la discussione cui diede luogo in seno agli Uffici, mi fanno credere conveniente di dar lettura della Convenzione la quale sta annessa al presente progetto.

« Art. 1. Il Governo di S. M. il Re Vittorio Emanuele concede alla società anonima delle strade ferrate Livornesi il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio a proprie spese e nel proprio interesse, della strada ferrata da Firenze per Arezzo e presso di Perugia all'incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona ».

« Il Governo del Re si riserva a stabilire, nel termine di mesi due dalla promulgazione della legge d'approvazione della presente concessione, l'andamento generale della nuova linea oltre Arezzo, ed il di lei punto di congiunzione con la strada Romana ».

« Art. 2. La società delle strade ferrate Livornesi si obbliga a sottomettere all'approvazione del Governo gli studi della strada ferrata fino a Monteverchi, immediatamente dopo promulgata la legge d'approvazione della presente concessione, quelli da Monteverchi ad Arezzo dentro due mesi da tale promulgazione e quelli da Arezzo alla congiunzione con la linea da Roma ad Ancona dentro sei mesi dal giorno in cui le sia ufficialmente partecipata la decisione del Governo intorno all'andamento di questa parte della strada ferrata ».

« Art. 3. La società stessa si obbliga a por mano ai lavori di costruzione fino a Monteverchi entro un mese dopo che le saranno approvati gli studi, ed a condurli a termine dentro dieci mesi; a por mano a quelli da Monteverchi ad Arezzo dentro un mese dopo l'approvazione del progetto e condurli a termine dentro venti mesi; a por mano a quelli al di là di Arezzo dentro tre mesi dopo l'approvazione degli studi e condurli a termine entro quattro anni da quell'epoca ».

« Art. 4. La società si obbliga ad attivare l'esercizio della strada sulla sezione da Firenze al Pontassieve nel termine di giorni venti dalla data dell'invito, che le ne sarà rivolto dal Governo, e quindi a spingerlo innanzi

sulle altre sezioni a misura che lo stato di costruzione delle medesime consentirà di farlo regolarmente e con sicurezza ».

« Il materiale ed i mezzi tutti di esercizio saranno totalmente provveduti dalla società nella qualità e proporzioni richieste ad un completo e soddisfacente servizio, così delle successive sezioni che del complesso della linea ».

« Art. 5. Tutti indistintamente i lavori che all'epoca della consegna della strada Aretina alla società delle strade ferrate livornesi (consegna che dovrà aver luogo immediatamente dopo la promulgazione della legge d'approvazione della presente concessione) saranno già stati eseguiti per quella strada a cura, sia dell'antica società concessionaria delle medesime, sia dai Governi della Toscana e del Re, saranno con tutti i loro accessori di acquisti di terreni, provviste d'ogni genere, utensili e mezzi di opera qualunque, ceduti alla società delle livornesi, che dovrà accollarseli ai prezzi e nei modi determinati dagli articoli terzo e quarto del decreto del 24 marzo 1860 del Governo della Toscana, previo riscontro degli inventari e dello stato di consistenza.

« Il pagamento della somma che risulterà per tal modo dovuta sarà fatto dalla Società delle strade ferrate livornesi in contanti in Firenze entro un anno dal giorno della consegna, ed in diverse rate da determinarsi. »

« Art. 6. La durata della presente concessione è limitata a tutto l'anno 1959, come è quella delle altre strade ferrate appartenenti alla Società anonima delle strade ferrate livornesi, delle quali la nuova linea s'intenderà far parte integrante ed inscindibile. »

« Tanto questa che quelle saranno quindi possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859, quando saranno promulgati nelle province traversate dalle strade ferrate suddette, e in quanto il loro disposto non si opponga alle leggi e regolamenti già applicati alle strade ferrate livornesi, e specialmente ai capitoli approvati dal Ministro di Finanze e Lavori Pubblici del Governo della Toscana del 18 marzo 1860. »

« Art. 7. In perfetta conformità al disposto dei capitoli stessi e del precedente decreto del Governo della Toscana del 2 di quel mese, saranno regolate per la ferrata suddetta: l'esenzione dai diritti di dogana, di bollo e di registro, l'applicazione delle tariffe, il servizio delle poste, telegrafi, ecc., il trasporto dei militari, del materiale da guerra e dei detenuti. »

« Art. 8. La strada ferrata aretina, dal Pontassieve ad Arezzo, e da quivi all'incontro colla romana, sarà costruita ad un solo binario, salvo gli opportuni baratti nelle stazioni e in quei tratti, ove, pel migliore e più sicuro servizio, fosse dal Governo riconosciuto necessario di costruire un doppio binario. »

« I sistemi ed i materiali di costruzione per la medesima saranno quelli stessi che sono prescritti dai ca-

pitoli sovraccitati del 18 marzo 1860 per le strade livornesi, salvo quelle speciali disposizioni intorno alle pendenze e curve che venissero richieste dalle condizioni del terreno. »

« Art. 9. La società delle strade ferrate livornesi viene autorizzata ad emettere una nuova serie di obbligazioni in numero tale da produrre l'intero capitale necessario per la completa costruzione della linea da Firenze all'incontro con la strada ferrata romana, per la provvista del materiale mobile e per il saldo di ogni altra spesa occorrente per attivarne l'esercizio.

« La Società sarà tenuta a giustificare le spese che avrà incorse, in quei modi che saranno richiesti da un apposito regolamento ed il Governo non autorizzerà l'emissione di obbligazioni, oltre quel numero che sarà sufficiente a produrre il capitale, che dietro tali giustificazioni verrà stabilito.

« Queste obbligazioni dovranno essere perfettamente uguali a quelle che ha già in corso la Società. fruttifere ed estinguibili entro il periodo determinato per la durata della concessione.

« Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno le successive emissioni di questi nuovi titoli, verranno stabilite d'accordo fra la Società ed il Governo ».

« Il Governo estenderà a tutte le predette obbligazioni le medesime garanzie di frutto ed ammortizzazione di cui godono presentemente i titoli simili della Società delle strade ferrate livornesi.

« Art. 10. La presente, fatta per doppio originale, non sarà definitiva né valida, se non approvata per legge ».

La discussione generale è aperta.

Senatore **Pareto**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Pareto**. Trattandosi dell'apertura di una strada ferrata, vi parrà strano che io venga qui non ad oppormi all'attuazione di essa, ma anco soltanto a ritardarne per qualche tempo almeno l'esecuzione.

Ma se chieggo di ritardare l'esecuzione di questa strada, si è perchè non parmi che sia conveniente l'adottare la convenzione proposta senza conoscere dove si vada, senza conoscere sopra quali fondi e sopra qual somma abbia il Governo a dare la garanzia.

Per questo bisognerebbe dapprima provare l'urgenza immediata della costruzione di questa strada. Ora, per me, quest'urgenza non è punto evidente, e non mi so persuadere di molti dei vantaggi che essa dovrebbe produrre. Vi è già un'altra strada che conduce ben più vicino al punto obbiettivo della strada romana, al quale si vuol tendere. E questa strada è la Senese che giunge, se non ancora a Chiusi, almeno giunge ad Asinalunga poco distante da Chiusi medesima. Chiusi però essendo meno distante da Fuligno, che sarebbe il punto in cui si vorrebbe raggiungere la strada romana, di quello che non sia Arezzo. Ora, potendo questa per il momento supplire ai bisogni sentiti, e pei quali si domanda la

prosecuzione dell'Arezina, la quale non può aver luogo che dopo 4 anni, secondo che dice la convenzione stessa, parmi, dico, che questa urgenza che si vuol far valere per passar sopra alle forme regolari, non sia dimostrata.

Io conseguenza di che, non essendo dimostrata l'urgenza, io pregherei il Senato a darmi retta un momento, e ponderare che, imbarcandoci ad adottare la convenzione proposta, c'imbarchiamo in un'incognita che può avere gravi conseguenze per lo Stato; per lo che entriamo quasi in uno stato di cose che, per così dire, è incostituzionale, giacchè con ciò il Senato non vota che sopra un'incognita di direzione, sopra un'incognita di un capitale di cui promette di garantire il frutto e l'estinzione.

Io dico che entriamo in un'incognita di direzione, perchè nella legge ben è detto che si va da Arezzo per i pressi di Perugia a Fuligno, o a un punto qualunque della strada ferrata al di qua del colle di Fossato, ma non si dico quale delle valli che possano condurre a quel punto si voglia adottare.

Infatti puossi andare a raggiungere questa strada da Roma ad Ancona col valicare il contrafforte che trovasi tra la Chiana ed il fiume Tevere presso Cortona, il che presenterà difficoltà, essendo il contrafforte frapposto alle due valli assai alto, e dovrà farsi un tunnel per traversarlo; e di questo tunnel ignoriamo assolutamente la lunghezza ed il costo.

Passato questo contrafforte, puossi scendere in seguito da Fratta per la valle del Tevere vicino e sotto Perugia, e quindi rimontare quella valle in cui scorre il Clitunno ed il Topino, e in cui ha luogo il confluente del Cascio, e rimontare fino a Fuligno: puossi anche invece prendere la valle del Cascio, risalirlo fin quasi alla sua sorgente, e valicato un contrafforte che sta sull'alto tra il Cascio e il Topino, ridursi vicino allo sbocco del tunnel di Fossato che è già cominciato.

Ma, oltre questa linea, ve ne possono essere altre; quella, per esempio, che da Arezzo continuando per le pianure della Chiana venga a passare a ponente del Trasimeno, e valicando un contrafforte non alto che separa quest'altipiano della Chiana dalla valle del Tevere, venga sotto Perugia nei pressi prescritti.

Vi può essere un terzo progetto che, passando a levante del Trasimeno, arrivi egualmente nella valle del Tevere e la raggiunga al di sopra del luogo ove passa più vicino sotto Perugia.

Vede il Senato che, non indicando a quale dei progetti voglia darsi la preferenza, si vota un'incognita, si votano due punti estremi, ma non si conosce quale linea si segua.

Ora dal seguirne più l'una che l'altra, il Senato vedrà qual grave differenza vi possa essere. Se votate infatti il primo progetto, vi trovate sempre a traversare valli e contrafforti generalmente assai alti, perchè molto vicini alla catena centrale degli Apennini.

Se tornate in giù verso la valle della Chiana, vi tocca

poi rimontare il Cascio, il quale deve ognora avere una pendenza ben forte, perchè anch'esso scende dalla catena centrale, e viene a raggiungere il Tevere in un punto ove la sua altitudine non è già molto più considerabile. Così ugualmente sarebbe se si prendesse la valle del Topino che risale verso la vetta dell'Apennino; ma a questo mi si può osservare che già per questa valle deve ergersi la strada romana per andare da Fuligno al colle o traforo del Fossato.

Ma, domando al Senato, non essendo accennato nessuno di quei punti per cui si passi, non vota esso un'incognita che può variare? e votando quest'incognita, non vota esso anche un'incognita di spese?

Ora, domando io, è egli prudente di votare una garanzia sopra una somma che non si conosce, che può essere mediocre, ma che può diventare anche enorme?

Io credo che non sia di buon padre di famiglia l'avventurarsi in simili spese, tanto più che facilmente può a questo rimediarsi ordinando studi che dopo pochi mesi ci mettano in caso di giudicare con maggior cognizione di causa.

Sa il Senato che vi sono vari modi di eseguire le strade ferrate: uno è quello con cui il Governo le fa esso stesso ed a sue spese; l'altro è la garanzia di un prodotto per chilometri; l'altro la garanzia d'interesse sopra una somma determinata; l'altro infine, il più sfavorevole di tutti, e che è quello che ci si propone, la garanzia sopra una somma indeterminata che può dipendere dalla maggiore o minore esattezza e scrupolosità della compagnia concessionaria: ma, meno un solo esempio, non si diede quasi mai garanzia per una somma incognita come adesso.

Ma, si dice: per la Società Vittorio Emanuele avete garantito una somma incognita: al che rispondo, che per la detta Società abbiamo fatto male, e molto male; giacchè credo che lo Stato non sappia nemmeno che cosa ha promesso, non sappia dove ci conduca questa garanzia. Si aggiunga che pel Vittorio Emanuele la questione era determinata dalla direzione dalla quale non si poteva grandemente scostare; la natura del terreno su cui scorreva il tracciato della strada che va da Modane a Chambéry non permetteva di deviare molto nè da una parte nè dall'altra, dovendosi in ogni modo restare nella valle dell'Arc, invece che nel caso presente si può deviare per valli e contrafforti diversi secondo i progetti degli ingegneri, ed io nel Senato ne ho già indicati quattro di questi possibili progetti che pur differenziano tanto fra loro.

Credo dunque che in questa circostanza non sia prudente di seguire il metodo tenuto colla Società Vittorio Emanuele, perocchè se in quella si è fatto male l'addurro un inconveniente non è ragione per incorrere in un altro.

Noi vediamo che adesso è invocato questo precedente per farci entrare nella via fatale della garanzia di somme incerte.

Se noi diamo questo secondo esempio, non sarà più

soltanto un precedente, ma saranno due o tre che saranno invocati per il seguito, ed il Senato vede dove ciò ci possa condurre.

Spero dunque, che il Senato vorrà dividere la mia convinzione, che cioè sia conveniente di sospendere questa legge, ed invitare il Governo a fare dapprima studi per la prosecuzione di questa strada, e venirci a chiedere poi la concessione e garanzia, quando sapremo su quali somme dovremo dare questa garanzia. Epperò mi riservo nell'andamento della discussione di proporre un ordine del giorno che tenda a raggiungere questo scopo.

Senatore **De Gori, Relatore.** Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **De Gori, Relatore.** L'onorevole Senatore Pareto ha creduto ribattere le asserzioni della relazione unicamente per l'esempio addotto della concessione della strada ferrata da Modane a Culoz stipulata colla società Vittorio Emanuele come quella che, ugualmente che questa, mancava degli studi tecnici, e delle perizie economiche.

Renderò ragione del perchè la relazione non contiene altro esempio che questo precedente.

Si è creduto non addorne altro, perchè appunto quella linea, e per la sua lunghezza, e per le sue difficoltà, aveva alcun che di analogo, che più si avvicinava, sebbene in proporzioni molto maggiori, a questa; ma esso non è il solo precedente che potesse esser dedito a conforto di una concessione, la quale decretata per ragioni d'urgenza e d'utilità sia stata stipulata prima che fossero noti gli studi tecnici, e le perizie economiche.

Voglio alludere a due strade di minor conto; non di minor conto per la loro importanza commerciale, ma per la spesa e per la facilità del loro andamento; l'una si è quella fra Annecy e Ginevra con allacciamento per Sallanches.

Il Parlamento con legge del 1857 e precisamente del 4 giugno approvò una garanzia del 5 per 0/0 a carico delle provincie interessate sopra la via ferrata da costruirsi fra Annecy e Ginevra con diramazione per Sallanches: quando tal legge fu votata mancavano gli studi e le perizie.

Essa venne votata in tempi pienamente normali, ed in cui non ricorrevano quelle circostanze d'urgenza, che possono militare a favore del progetto di legge ora in questione.

Rammenterò un altro esempio più recente, che forse all'onorevole preopinante è sfuggito, anzi recentissimo, poichè si tratta di pochi mesi or sono.

Con legge degli 8 luglio 1860 rimasero approvate tutte le condizioni e garanzie, e per conseguenza anche quella del 5 p. 0/0 sul capitale, che sarebbe risultato speso per la costruzione delle strade lombarde e dell'Italia centrale.

Ora per taluna delle ramificazioni di questa gran rete delle ferrovie lombarde, quando fu votata la legge 8

luglio 1860, mancavano gli studi tecnici e le perizie economiche.

Ho voluto ricordare questi due precedenti per mostrare che non era per un fatto solo che la maggioranza dell'ufficio centrale era discesa nella conclusione che ha avuto l'onore di sottoporre al Senato.

Senatore DI Revel. Domando la parola.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI Revel. Come il Senato ha potuto scorgere dalla relazione, l'ufficio centrale chiamato a dare il suo parere sopra questa legge, fu lontano dall'essere unanime.

La maggioranza fu costituita da 3 membri, due altri si trovarono comporne la minoranza.

Uno di quelli che trovavasi nella minoranza, l'onorevole Senatore Farina essendo infermo, non poté prendere parte a tutta la discussione che ebbe luogo nel seno dell'ufficio e non può intervenire a questa; quindi a me tocca il disagiata ufficio di sostenere la conclusione contraria a quella della relazione e sostenerla al cospetto di un componente la Commissione il quale e per la sua insigne perizia e per le altre doti che ornano tanto l'animo suo quanto il cuore, è sicuramente persona assai più competente che io non possa esserlo sopra questa materia, l'onorevole Senatore Paleorapa; tuttavia siccome non si tratta in questa questione di studi unicamente tecnici, e che le questioni economiche, le questioni finanziarie possono anche essere trattate, io mi farò animo ad esporre le considerazioni per le quali mi trovo diviso dalla maggioranza dell'ufficio.

In primo luogo io credo che la prima condizione che bisogna stabilire, è che questa strada sia di una natura così urgente, così stringente, così imprescindibile a segno che si debba passar oltre a tutte quelle garanzie, a tutte quelle disposizioni che tutelano l'interesse dell'Erario che è quello dei contribuenti.

Io non discosso per nulla che questa strada abbia un interesse, ed un interesse anche grave, e capisco che la idea di congiungere l'Adriatico col Mediterraneo, da Ancona a Livorno, sia un'idea che si presenta non solo sorridente, ma che faccia senso in quanto che debba essere una sorgente di un commercio attivissimo fra quei due mari.

Con tutto ciò io non posso dividere l'opinione che questa sia di una necessità così stringente dal dovere passare oltre a tutte le forme tutelari dell'amministrazione pubblica.

Se le province toscane si trovassero avere reti di strade unicamente nel loro concentrico, e non avessero mezzi di collegarsi colle altre reti d'Italia, io sarei allora il primo a dare il mio avviso, perchè tutte le province che hanno strade, possano trovare un punto di congiunzione che le metta in relazione col rimanente d'Italia; ma la cosa non sta in questi termini: io mi appello a quello che ha detto poi anzi l'onorevole Senatore Pareto. Vi sono altre strade che fra non molto metteranno le reti delle province toscane in rapporto

alle altre reti dell'Italia su tre punti diversi; quindi per quanto riguarda l'interesse delle province toscane, io non veggio questa stringente necessità, perchè questa strada debba essere fatta senza le debite cautele.

Ma non basta a mio giudizio l'osservazione fatta dall'onorevole Senatore Pareto, che noi andiamo in una incognita rispetto alla delimitazione della linea, rispetto all'entità della spesa.

Io trovo una condizione molto più grave nel modo con cui questa convenzione è presentata. Si tratta di un'operazione di credito, di un'operazione finanziaria che, a mio giudizio, è molto gravosa per il Governo.

Comincio per dire che non si sa a quanto ascenderà la spesa.

Il signor Ministro che interviene alle sedute dell'ufficio centrale non poté precisare una somma nemmeno per una certa approssimazione, perchè questo dipenderà dalla linea che si seguirà, dipenderà dagli ostacoli che si troveranno, dipenderà dal tunnel, dipenderà in sostanza da molte condizioni tuttavia incognite; quindi sotto questo rapporto, incertissima è la somma. Ma quello che è certo, o Signori, si è che, qualunque sia questa somma, noi la pagheremo due volte, e mi spiego. Come si conduce l'operazione finanziaria?

La società delle livornesi è autorizzata ad emettere tante obbligazioni al 3 per 100 quante siano necessarie per compiere il capitale della costruzione della strada, dell'armamento, del materiale, in sostanza di tutto quanto è necessario per porla in esercizio.

Queste sue obbligazioni sono al 3 per 100, e a prima giunta pare realmente che quando si trova denaro al 3 per 100, questa sia una buona speculazione. Ma, o Signori, che cosa sono queste obbligazioni al 3 per 100? Sono obbligazioni per cui pagherete è vero il 3 per 100, ma non sapete qual somma vi si darà per un tale interesse. Le obbligazioni attuali delle ferrovie livornesi, io credo di non andare errato, dicendo che erano quotate pochi giorni or sono a ragione del 42 per 100, a 42 e 1/2, mettiamole a 50, ammettiamo che esse valgano la metà del loro valore nominale: in altri termini ammettiamo che mediante 30 lire di rendita si ottengano 500 lire di capitale. Or bene, o Signori, che cosa vi obbligate a restituire per queste 500 lire? Vi obbligate a restituirne 1000! Intanto per il capitale che ottenete in questo modo pagate il 6 per 100, giacchè è evidente che a questo modo, pagasi il 6 per 100, del capitale reale che impiegate.

Ma rimane che per l'obbligo che vi assumete dell'estrazione a sorte, voi rimborserete il doppio di questa somma (*Movimento*). Evidentemente voi rimborserete per ogni obbligazione al 3 per 100, 500 lire, mentre non ne avete avute che 250! Evidentemente voi pagherete il doppio!

Io lo dico schietto, non posso approvare questo sistema; e il paese tanto meno l'approverà in quanto che, se il denaro venisse somministrato dal Governo mede-

simo, sui fondi proprii a quella stessa società, egli contribuirebbe assai meno.

Siamo alla vigilia di contrarre un prestito, guardiamo al corso della nostra rendita: esso è al 70, ad un interesse maggiore del 6 per 100. Ma qui non avete l'obbligo del rimborso al pari, non avete quella estrazione che, per quanto sia prolungata per un lungo tempo, tuttavia non è men vero che tosto o tardi bisognerà rimborsare il doppio di quanto si è ricevuto.

Quindi, sotto questo aspetto, io non posso per nulla approvare un sistema di questa natura. Il paese poi tanto meno l'approverà nelle circostanze in cui versiamo. Noi siamo, dissi, alla vigilia di contrarre un prestito gravissimo: questa circostanza ha evidentemente fatto ribassare il corso dei nostri fondi, ed è in questo momento che noi apriamo la via a far prestiti garantiti dal Governo ad un tasso che evidentemente riuscirà più oneroso. Poichè se lo avete al 3 per 100, avete ad un tempo l'ammortizzazione, e quindi l'operazione è più gravosa che al 70 per 100 senza il rimborso del capitale. Perciò anche sotto quest'aspetto, io trovo l'operazione poco conveniente.

Mi si dirà: non si tratta ora di emettere tutte queste obbligazioni: esso verranno emesse a misura dei bisogni. Ciò è vero. Ma intanto se ne dovrà emettere fin d'ora una massa piuttosto considerevole. Le ferrovie livornesi hanno già contratto l'obbligo di rimborsare alla precedente società che aveva il tronco da Firenze a Pontassieve la somma per la quale fu convenuta la cessione del medesimo, e che da una convenzione di cui non abbiamo ancora cognizione ufficiale, ma che fu presentata all'altro ramo del Parlamento, rileva a L. 4,400,000. Inoltre avrà l'onere di rimborsare al Governo le spese che ha fatto o sta facendo pel tratto da Arezzo a Pontassieve. Ignoro qual possa essere tal somma, ma suppongo che non sarà guari discosta dalle 700 alle 800 mila lire o un milione. Si aggiunga questa ai 4 milioni e mezzo, non che quella che naturalmente le ferrovie livornesi dovranno prendere a mutuo, mediante l'emissione di altrettante obbligazioni, per continuare i lavori, e si vedrà che indubitabilmente poco meno di 10 a 12 milioni vengono a mettersi in circolazione al momento stesso i cui il Governo fa appello alle borse dei capitalisti o a quelle dei contribuenti. Epperò anche sotto questo rapporto si ha un danno reciproco nell'incontro di queste due operazioni.

Ho detto da principio, che non trovava nell'esecuzione di questa strada ferrata pel modo con cui è proposta, quell'assoluta ed estrema urgenza, che richiederebbersi per non tener conto delle forme stabilite; e ciò ho detto ad arte, poichè dichiaro, quanto a me, ch'io sarei disposto ad entrare in questa via, per quanto arischiata ella sembri, ove si presentassero condizioni veramente urgenti, ove non solo l'interesse economico e commerciale, ma l'interesse politico lo richiedesse assolutamente. Laddove si tratti di mettere in relazione province, le quali non hanno nè strade ferrate, nè

strade comuni, e giacciono in condizioni, direi quasi, di una certa primitiva esistenza, io non ricuserei il mio voto, perchè in essa scorgo la vera condizione dell'urgenza; ma finchè non ci troviamo in questa condizione, io non posso dare un voto il quale impegnerà il Governo senza sapere per qual somma, e per un tempo così lungo.

L'onorevole relatore dell'ufficio centrale, dice nella sua relazione, che questo non è un sistema nuovo di concessione, adducendo l'esempio della ferrovia Vittorio Emanuele attraverso la Savoia. Io convengo con lui, che non è cosa nuova; dirò solo che per la ferrovia Vittorio Emanuele l'interesse era del 4 1/2 e non del 6, o del 5 secondo il calcolo che si fa; ma qui è direttamente il 6, poichè il capitale maggiore, quello proveniente dalle obbligazioni, è garantito al 6, e se gli azionisti per sole 80 mila azioni non sono garantiti che al 5 p. 100, questo non vuol dire che la massa maggiore del fondo non sia garantita oltre il 6. Ritornando all'esempio che ha posto innanzi, io debbo però dichiarare, che non credo che quando una operazione è stata fatta in condizioni sicuramente più politiche che economiche, quale era quella della ferrovia V. E. essa possa venir citata ad esempio, allorchè non v'ha parità di condizioni.

Del resto, per mio speciale appagamento, dirò all'onorevole Senatore proponente, che sedendo nell'altro ramo del Parlamento ho ricusato il mio voto a quella legge, quindi, coerente a me stesso, ricuso anche il mio voto all'attuale schema di legge, in cui vedo ancora condizioni meno urgenti di quelle che eransi affacciate all'altro.

Io non ho speranza di aver convinta la maggioranza di questo mio modo di vedere, e l'ho tanto meno, in quanto che sorgendo a parlare, come ho detto, il mio onorevole collega il senatore Paleocapa, egli ha tanta erudizione, tanta maestria nel trattare siffatte quistioni, che facilmente le mie considerazioni saranno poste da banda.

Io non ho voluto trattare la quistione tecnica, nè la quistione economica in genere, poichè veggio un'utilità reale, positiva, essenziale a questa strada, ma ho voluto trattare la questione dal lato finanziario, dal lato delle condizioni in cui il paese versa, e sotto questo punto di vista la mia opinione non può mutare.

Senatore **Paleocapa**. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Senatore Paleocapa.

Senatore **Paleocapa**. Le obiezioni che sono mosse contro il progetto che è stato presentato al Senato, si fondano essenzialmente sopra la non urgenza di dar seguito alla concessione; e si dice: non crediamo che sia opportuno darvi seguito senza maggiore maturità di studi, perchè la concessione è molto gravosa per l'orario.

Parce però che sia nell'opinione di tutti l'opportunità del progetto ed il grande interesse e bisogno delle popolazioni traversate di veder eseguita la strada ferrata

proposta. Se non che anche su ciò il Senatore Pareto ha mosso dubbi, credendo che per mettere in comunicazione la Toscana e quindi l'Umbria (per cui la strada passerebbe) col porto d'Ancona, si potrebbe invece avvisare alla continuazione della linea che da Siena è, credo, arrivata già ad Asina-Lunga, od in quelle vicinanze. Si è già divisato di prolungare questa strada sino a Chiusi, di dove, egli dice, potrebbe entrare nell'Umbria, e dall'Umbria poi raggiungere, come è nostra intenzione, la strada da Ancona a Roma.

Su questa speciale obbiezione io farò presente al Senato che non mi pare che gli interessi della linea di Siena siano quelli cui avvisa il Senatore Pareto. Mi pare che la linea di Siena prolungandosi fino a Chiusi abbia evidentemente interesse di essere poi condotta ad Orte, per quindi procurare una breve comunicazione fra i paesi attraversati dalla strada stessa e di altre parti della Toscana con Roma; cioè che essa linea vada a stabilire la continuità della rete toscana con quella parte della strada romana che volge verso Roma.

Invece l'intendimento delle strade che vi sono proposte non è quello di volgere a Roma, ma è quello di volgere ad Ancona, e certamente quando si prolunghi la strada da Chiusi ad Orte, questa non sarebbe la conveniente direzione per andare ad Ancona; si potrebbe andare nell'Umbria anche per di là, ma questo è altro intendimento, ed a questo intendimento credo essere fuori di dubbio che soddisferà molto meglio la strada che passa per l'Umbria partendo da Arezzo.

L'onorevole Senatore Pareto poi indicava una serie di linee diverse che potrebbero soddisfare all'or accennato intento, quindi dice, prima di avere fatta la scelta, perchè volete indurci a fare questa concessione? Aditate la miglior linea, stabilite il valore di questa linea, ed allora venite a presentarci un progetto per farne la concessione.

Io farò riflettere che appunto la quantità delle linee che dice potersi studiare, mi pare che sia una delle ragioni per cui il miglior partito sia di concedere la facoltà al Governo di fare studiar bene qual sia la migliore e quando la scelta è bene concretata, determinarsi allora soltanto a fare la concessione. Altrimenti si verrebbe a portare in Parlamento una serie di linee studiate e si aprirebbe la discussione su tutta tale serie di linee, e non so se si verrebbe mai a capo di nulla concludere; perchè vi sarebbero interessi in lotta fra loro e vi potrebbero essere buone ragioni per le une e per le altre linee. L'unico partito risolutivo si è di porre confidenza nel Ministero, ossia nei suoi Consigli tecnici e lasciar che egli possa scegliere la linea migliore.

Detta qualche cosa su queste due speciali obbiezioni messe innanzi dall'onorevole Senatore Pareto, io dirò, quanto all'importanza ed anche all'urgenza della linea, che io le riconosco perfettamente questi caratteri. Farò osservare nel rispetto tecnico, che questa linea si compone di due tronchi: il primo procede da Firenze per Pontassieve e per Monteverchi va ad Arezzo; l'altro

tronco è quello che da Arezzo procede innanzi per l'Umbria con linea non ancora ben definita, perchè varie direzioni si possono prendere: e non è altro per essa stabilito che queste due cose, cioè che essa deve accennare ai pressi di Perugia, e che, traversata l'Umbria, deve raggiungere la strada da Ancona a Roma in un punto il più conveniente per passare poi il Colle di Fossato e andare ad Ancona: quest'a linea, mi piace ripeterlo, è diretta ad Ancona, non è diretta a Roma, dove invece sarà poi diretta quella che muove da Siena.

Ora vediamo in che condizione è il primo dei detti tronchi.

Esso è in condizione affatto eccezionale per l'importanza e per urgenza rispetto all'interesse generale, ed a quello specialmente di quelle popolazioni.

Questa è una delle prime strade che siensi messe in campo quando si trattò in Italia di far ferrovie.

Essa venne da tutti riconosciuta utilissima, e, per la Toscana poi, se non la più importante, almeno fra le più essenziali, e da ciò ne è avvenuto che ne fu fatta la concessione fin da dieci anni fa.

Sventuratamente i concessionarii non si trovarono in misura di adempiere ai loro obblighi, e decadde dalla concessione. Si sostituì un'altra società, ed essa pure decadde. Se ne sostituì una terza, e anch'essa mancò. Finalmente si venne a concludere un'ultima convenzione, che è quella che vi si propone di adottare, fatta colla società che dicono delle strade ferrate livornesi.

Ma in questo frattempo che cosa è nato? È stato fatto il tronco sino a Pontassieve, il quale, compito come è, si potrebbe aprire, eppure non si apre; e perchè? Per mancanza di chi lo possa esercire, e non vi ha che la Società livornese, che ha un materiale abbondante, che ciò possa fare.

Le popolazioni han da lunghi anni veduto procedere assai lentamente i lavori da Pontassieve a Monteverchi, e sospirano ancora che questa strada si apra, od almeno che si compiano i lavori per poterla aprire. Poi han veduto studiare e ristudiare la strada senza che si sia mai decisa la linea da Monteverchi ad Arezzo.

Io credo che la vera ragione, per cui non si è potuto concludere nulla, sia che sventuratamente per quei poveri paesi quella strada è passata da una mano all'altra, e tutte quelle società di cui ho sopra parlato mancarono di mezzi.

Or bene, andate a dire a quelle popolazioni, che non vedono il momento che si apra quella strada, che non la si può per ora concedere, che bisognerà prima fare ancora studii nuovi, rinnovare i già fatti, quidditare le spese, e ciò non solamente pel tronco da Firenze ad Arezzo, ma anche da Arezzo per i pressi di Perugia a raggiungere la ferrovia romana: ma si dirà che questa necessità di fare nuovi studii e di quidditare le spese non sarebbe per tutta la linea, basta affrettarla da Firenze ad Arezzo.

Ma a chi concederla? Alla Società suddetta, perchè

non ne veggio altra che possa trovar convenienza di assumere questa strada.

Nelle condizioni attuali del credito, io lo dico francamente, non so chi altri l'assumerebbe.

Ma domando io, la Società livornese assumerebbe essa questa strada quando non le sia assicurata la concessione anche da Arezzo per i pressi di Perugia a raggiungere la ferrovia romana? Io non lo credo, appunto perchè nemmeno la strada da Firenze ad Arezzo, per quanto buone condizioni ella si abbia, potrà avere quello sviluppo di movimento commerciale e personale che può aspettarsene quando giunga a Fuligno, od in altro punto vicino.

Insomma io dico che non si otterrà di fare separatamente la concessione da Arezzo a Firenze a nessuna società, se non alla Livornese, ma che questa stessa società non l'assumerebbe se non le ne fosse assicurata la continuazione.

Quanto alla parte tecnica di cotesta continuazione aggraverò che io certamente non ho potuto studiare il terreno, ma e dalle generali informazioni che ne ho, e da quanto ho potuto raccogliere da un uomo dell'arte che è stato incaricato di esaminare quella linea, io non credo che da Arezzo per i pressi di Perugia a raggiungere a Fuligno o in punto vicino la strada romana, ci siano gravissime difficoltà, anzi la credo per una delle strade di montagna delle più facili, o almeno delle non molto difficili, e quindi delle non molto dispendiose.

Questo mi fa credere che anche il sistema economico non possa poi essere così grave, così rovinoso per lo Stato.

Ora osserverò che se credessimo che, avuti i progetti da Firenze ad Arezzo compiuti, essi potessero rappresentare così enormi le spese, o questa enormità si trovasse da Arezzo per Perugia a Fuligno, che in vista di essa si fosse indotti a respingere la proposta assolutamente, allora direi, aspettiamo per vedere se questa vicenda si avveri. Ma io non credo che nessuno tema questa vicenda.

Sarà una linea di strada di qualche importanza, di qualche costo, ma non certamente eccedente la proporzione, colla utilità che vi si troverà, non solo coll'utilità indiretta, ma ancora, credo, con l'utilità diretta, perchè questa linea ferroviaria procura la comunicazione fra due porti, uno del Mediterraneo, e l'altro dell'Adriatico, e la comunicazione dell'uno e dell'altro con provincie popolate, civilissime, e in cui la ricchezza è notevole.

Queste sono le condizioni essenziali per aver un gran movimento sopra una linea, ed io non credo che le strade interne di Toscana riesciranno mai ad avere questo notevole movimento finchè il loro sviluppo al di fuori non sarà compiuto.

Ma si dice: avete già le relazioni per ferrovia dell'interno della Toscana con Livorno.

Questo non basta, perchè il paese è troppo limitato; bisogna estendersi più in là.

Si dire ancora: avrete presto la comunicazione con Bologna, quando sarà compiuta la strada che viene per Pistoia a Lucca.

È vero, e quella aggraverà già un vantaggio; ma credo che sia lungi dal dover riuscire così vantaggiosa come quella che vi viene proposta attualmente, la quale traversa al di fuori della Toscana paesi che daranno un movimento molto maggiore, e che hanno un ben maggiore bisogno di strade ferrate, che non quel tronco di strade che percorre la valle del Reno dalla cima degli Apennini sopra Pistoia fino a Bologna.

Io credo che anche in questa vi sarà notevole movimento da punto a punto, ma non sarà per essa avviato il gran movimento dall'uno all'altro mare, perchè quantunque cotesta linea sia di pochissimo più corta, incontra delle difficoltà nel passaggio della Porretta che certamente aggravano di gran lunga il transito assai più che non è compensato da pochi chilometri meno.

Io vedo dunque nella proposta ferrovia una prospettiva di grande utilità, e a conferma ne traggio l'esempio da quel che è accaduto nelle reti delle strade ferrate sarde anche quando si sono estese in Lombardia.

Quali sono le linee che danno un prodotto notevole fra tutte quelle dell'Italia settentrionale senza escluderne alcuna? Sono le linee che fanno capo a Genova, benchè Genova non abbia ancora quella comunicazione con la Svizzera che, secondo la mia opinione, aggraverà grandemente al movimento commerciale di Genova, grandissimamente a tutto il paese. Malgrado la ordetta mancanza, queste linee (intendo di quelle costrutte a spese dello Stato che non sviluppano più di 270 chilometri circa, perchè tutte le altre delle antiche provincie cisalpine furono costrutte da Società con aggravio delle Località e con nessuno dello Stato) queste linee, dico, essendo loro aperto il campo della Lombardia e dell'Emilia, sono le sole che danno raggugliatamente 48 mila lire al chilometro di prodotto brutto.

Le quali 48 mila lire al chilometro di prodotto brutto danno un prodotto netto di più che la metà, perchè non c'è di spesa che il 43 o 44 per cento, appunto per l'altezza del prodotto brutto. E questo prodotto netto di 25 o 26 mila lire al chilometro si ha senza tener conto del vantaggio che ha lo Stato per trasporto dei generi, di privata, perchè non si è calcolato nè il trasporto grandissimo di sale, nè dei tabacchi, nè il servizio della posta, nè tanti altri utili indiretti che vengono ad accrescere la ricchezza di quella strada; la qual ricchezza lo ripeto, è dipendente dal far quelle linee capo ad un porto, dall'aver insieme ottenuto uno sviluppo sufficiente come quello dalle relazioni non solamente con tutto il Piemonte ma anche colla Lombardia.

Questo avverrà anche in Toscana; ma perciò non basterà punto la strada della Porretta; bisognerà che vi si aggiunga la strada ora proposta, che attraversa la più bella provincia della Toscana, e traversa il bel paese dell'Umbria, va a congiungersi in un punto opportunissimo colla ferrovia da Aucona a Roma.

Mi si osserverà:

Noi non ne neghiamo la importanza; diciamo che non vi è urgenza.

A me pare di aver dimostrato che c'è anche urgenza, in questo rapporto, che se voi rifiutate questa linea, tradite le più belle speranze da tanto tempo nutrite così dalle popolazioni toscane come da quella dell'Umbria e portate in esse il più doloroso sconforto.

Non è che io dica che per ciò si avessero a temere tumulti, che il Governo avrebbe forza di reprimerli ovunque succedessero, e che in quelle province non avverrebbero certamente, attesa la indole generosa e la civiltà delle popolazioni. Ma questo luogo dell'essere motivo di far loro prolungare le pene di Tantalò, negando la concessione di una strada che hanno veduta tre o quattro volte avviata, e in parte anche compiuta, ma non mai messa in esercizio, è un argomento di più per affrettarsi ad esaudire così giusti voti.

Altronde io credo che vi sia importanza di sollecitare anche per l'interesse diretto dell'erario.

Io non vado ad esaminare se sono ben fatte o mal fatte, o più o meno gravose le concessioni accordate dai Governi di Toscana alla Società livornese, ma il fatto è che nelle condizioni attuali di questa Società e coll'assicurazione che le venne fatta, essa fa costare allo Stato la sua rete 800 mila lire all'anno per soddisfare alla garanzia.

Come può sperare il Governo di redimersi da questo peso?

Non altrimenti che estendendo la rete, perchè l'estensione della rete, accrescerà il prodotto in un rapporto molto maggiore di quello in cui crescono le spese e quindi la garanzia per le nuove linee.

Dico questo perchè osservo che la concessione non è una concessione separata, si fa questa concessione ad una Società che fa tutti gli interessi della nuova linea con quelli delle antiche, e lo ripeto è mio intimo convincimento che il solo modo sicuro di sollevare l'erario dal suddetto aggravio derivante dalla garanzia non solamente, ma anche in progresso di tempo di riaversi dagli sborsi fatti è quello di accrescere il movimento sulla generalità della rete livornese; e che a questo fine non vi sarà provvedimento alcuno nè di arte nè di amministrazione, che meglio valga dell'apertura della strada che vi viene proposta per animare i traffici interni di una così vasta zona di bei paesi, e per compiere insieme la comunicazione dei porti di Livorno e di Ancona tra loro e coi paesi medesimi.

Riconosco la sagiezza delle osservazioni fatte dall'onorevole mio collega Di Revel rispetto alla gravità della concessione a cui si sobbarca l'erario; io credo però che si possa fare un'osservazione a ciò che ha detto. Egli ha detto:

Voi prendete denaro al 3 per cento apparentemente, ma effettivamente anche supponendo che vendiate al tasso del 50 per cento le Vostre obbligazioni, venite a pagare il 6 per cento e lo garantite.

Sta bene, è vero; ma io dico che nelle condizioni attuali del credito non è sperabile di ottenere patti migliori del 6 p. 0/0. Quanto poi alla forma della emissione delle obbligazioni, cioè per esser fatta al 3 per cento sopra titoli del 5 p. 0/0 nominali, i quali però quando si viene all'estinzione bisognerà pagarli per intero, cioè venduti a 50 bisognerà estinguerli per 100, io credo che bisogna osservare come si faccia questa estinzione per vedere se l'aggravio dello Stato sia veramente tale quale si vorrebbe farlo apparire.

Come si fa questa estinzione? Questa estinzione esige che si aumenti l'interesse del 6 per 100 di quanto è necessario per restituire il capitale in 100 anni; ora, Signori, se chi compra le obbligazioni al 5 per 0/0 e sa di dover essere rimborsato di 100 fosse però obbligato ad aspettare il rimborso per tutti quei cent'anni per cui è fatta la concessione, sapete di quanto si aggraverebbe l'interesse? Di pochi centesimi, forse di 4, 5 centesimi per 100 lire di capitale; ma il fatto si è che l'estinzione si fa successivamente ogni anno, o veramente a determinati periodi, che non saprei dire quali, e in conseguenza l'estinzione anticipata di una parte di queste azioni aumenta inevitabilmente questo tasso, di cui bisogna crescere l'interesse delle azioni per ottenere insieme alla remunerazione del capitale, la estinzione del capitale medesimo; ma però non ci è mica poi tutta questa differenza; siccome è regolata l'estrazione in modo che l'estinzione della massa principale cada negli ultimi anni della concessione e che prima si vadano estinguendo lentamente, io credo che tutto al più sarà necessario aumentare o di 1/8 o di 1/6 l'interesse del 6 per cento.

Dunque tutta la differenza che esiste fra un capitale preso ad prestito al 6 per 0/0 senza estinzione e quello preso ad prestito al 6 p. 0/0 con estinzione del capitale nominale, anziché del capitale toccato che non è che la metà in ambo i casi, consiste in ciò che nel secondo caso invece del 6 p. 0/0, converrebbe pagare il 6 con di più una frazione assai piccola, più o meno piccola cioè secondo che si porta ad epoche più o meno lontane la massa delle obbligazioni da estinguersi. Ed è appunto per ciò che questo sistema è generalmente adottato da tutte le società meglio costituite che adempiono alle loro imprese in gran parte colla emissione di obbligazioni. Fra cui basterà citare lo esempio della società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia media che fa parte di una stessa grande società che ha anche le strade ferrate del sud dell'Austria e dell'Ungheria.

Questa società ha emesso in parte e in parte va emettendo obbligazioni fino al numero di 1 milione e 400 mila lire col valor nominale di 500 al 3 0/0, ma che vendute a un disprezzo al tasso di 250, procurano l'interesse del 6 0/0 e non è uopo per l'estinzione che di un piccolo aumento su questo tasso.

Nè questa società ha creduto di poter procurarsi

più convenientemente i capitali che le occorreano che con questo sistema.

Quindi anche nel rispetto economico io trovo la concessione nelle condizioni attuali del credito convenientissima. Nè credo che altra società che quella delle livornesi potrebbe assumerla a patti men gravi per l'erario.

La livornese assumendola non migliora solo le sue condizioni antecedenti, ma migliora insieme anche di più quelle dell'erario che le ha prestata la garanzia, appunto perchè in forza di cotesta garanzia mentre il 5 0/0 alle azioni della società attuale non manca, lo Stato deve rifonderle 800 mila lire annue; quindi mi sia permesso ripetere: la concessione che vi vien proposta non solo è della più alta utilità per un assai vasto paese e per relazioni commerciali estesissime che sorgono dal collegare due porti aperti sui due mari che bagnan le coste orientali ed occidentali d'Italia, ma oltre a questi vantaggi grandissimi che tornano pur sempre anche ad utile indiretto della finanza, io credo che vi sia giusto motivo di sollecitare la concessione medesima per far cessare al più presto il notevole aggravio che nello stato attuale delle cose sopporta l'erario.

Senatore **Pareto**. Il Senato non mi troverà, spero, temerario se io prendo ancora la parola in senso opposto alla grave autorità del commendatore Paleocapa; ma prima di tutto la verità.

Egli mi opponeva, che dicendo, che la strada sanese puossi congiungere facilmente colla strada romana, facessi deviare dal suo scopo la strada medesima.

Io non diceva che da Chiusi non si dovesse andare oltre verso Roma, ma diceva che si poteva fare una diramazione, la quale passando per il piano della Chiana e valicando un piccolissimo contrafforte scendesse nel Tevere e risalisse la pianura o larga valle poco declive in cui scorre il Clitunno fino al punto in cui s'incontrasse la strada da Roma ad Ancona che passa vicino a Fuligno.

Ecco dunque che io non faceva contro gli interessi della strada sanese, perchè la strada sanese potrebbe avere interesse a fare questa deviazione.

Aggiungo che questa deviazione metteva Livorno in comunicazione coll'Adriatico per mezzo di una strada più breve che quella di Arezzo.

Prendete la carta: la linea Empoli Firenze, quella Empoli Chiusi Fuligno, quella Firenze Fuligno per Arezzo descrivono un triangolo anzi quasi un parallelogramma in cui credo che il lato o i lati Fuligno Chiusi Empoli siano ben poco diversi o forse più brevi che quello Empoli Firenze Arezzo Fuligno; onde io penso che quanto all'utilità pel porto di Livorno, ella sarebbe forse più di vantaggio che di danno.

Quindi è che una delle principali ragioni addotte in favore della concessione viene ad essere eliminata.

L'altra asserzione poi, che noi non vogliamo che si faccia questa strada di Arezzo, non è esatta, poichè si

disse il contrario, limitandoci soltanto noi ad invitare il Governo a fare preliminarmente eseguire gli studi necessari, trovando che in questa circostanza non è necessario di precipitare le cose. La società Livornese può aspettare 4 o 5 mesi colla speranza di avere questa concessione, ma colla differenza che invece di dire che voteremo un capitale ignoto, voteremo invece l'interesse di un capitale conosciuto e determinato.

Io credo che i Corpi deliberanti devono abbastanza rispettarsi, per non dar carico al paese di cosa sconosciuta. Ritraendo in campo la ferrovia Vittorio Emanuele dirò che io non so punto a qual ingente somma essa ammonti e chiederò anzi ai miei colleghi, se sanno che cosa costa allo Stato; io non lo posso dire, ma io ho sentito accennare che costa più assai di quello che non si crede: forse il Ministero potrà dirci che cosa costa allo Stato la ferrovia Vittorio Emanuele; e se quella concessione ha dato un così cattivo risultato pel tesoro nazionale, non gettiamoci per amor del cielo in un caso analogo, non graviamo il paese di un carico così enorme.

Il Senatore Paleocapa ha detto che io ho indicato tante linee, e che perciò non sarebbe il caso di farle studiare da una Commissione; ma io cito un esempio in contrario. Quando si parlò della linea di Savona e del passo dell'Apennino all'occidente di Genova, furono presentati sette progetti. Il Governo cominciò ad esaminare le cose, nominò una Commissione che riferì per tutti questi progetti e fu dietro il parere di questa Commissione che si diede in ultimo la preferenza a quella linea che passa per Savona.

Non è dunque cosa conveniente il lasciare alla Società a fare essa la scelta del progetto, perchè il Parlamento deve studiare quali sono le linee per cui conviene di passare, e non il lasciare tale scelta all'arbitrio del Ministero. Ripeto, quindi che io credo non sia conveniente di adottare subito la convenzione, e che invece si possa invitare il Governo a fare gli studi opportuni a questo riguardo, e prontamente il Parlamento accorderà allora la concessione della ferrovia sulla base della garanzia dell'interesse di una somma conosciuta, epperò io proporrei al Senato il seguente ordine del giorno.

« Il Senato invitando il Governo a far eseguire gli studii per la congiunzione della strada ferrata Aretina, con quella da Roma ad Ancona, e ciò per proporre in seguito una legge per la concessione di detta ferrovia sulla base della garanzia dell'interesse per la somma fissa e determinata, che da questi studii potrà risultar necessaria alla costruzione della medesima, passa all'ordine del giorno ».

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Di Revel. Domando la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Se il Senatore

Di Revel ha da fare nuove obiezioni, mi riservo a rispondere dopo.

Senatore Di Revel. Non abuserò dei momenti del Senato; voglio solo dire l'impressione che mi hanno fatto le parole dette dall'onorevole Senatore Paleocapa.

Egli ha dimostrato la convenienza, la necessità dirò, di fare questa strada; ma quest'urgenza estrema di farla oggi più che domani, non l'ha appoggiata che sulla speranza che hanno quei paesi di vedere questa strada ultimata.

In materia di speranze, molti ne hanno, ma non credo che così presto s'adempiano; del resto un tratto è fatto, un altro è in via di costruzione.

Io domando se per soddisfare alle giuste aspettative dei paesi che vedono un tratto di strada ferrata, non in esercizio, la società livornese non potrebbe esercitare questo tratto, il quale, quand'anche non produca gran che, sarà sempre un vantaggio per gli abitanti, e credo che ciò sia più che sufficiente.

Tornerò ora sull'argomento che nella relazione è accennato in ordine ai precedenti su questa materia.

Si è detto che alla società Vittorio Emanuele si era concesso una garanzia non eguale a questa, perchè era solo del 4 1/2 per cento sul capitale impiegato: senza questa garanzia dove s'andava?

Io veggio però che i termini del contratto portano una condizione che, se è stata eseguita, almeno dava qualche speranza di non vedere ecceduto il limite della spesa prevedibile.

È detto quivi: « Le compte capital qui fixera d'une manière définitive la somme sur laquelle doit porter la garantie ci dessus établie, sera arrêté et clos entre le gouvernement et la compagnie dans le délai d'un an après l'ouverture de la totalité du réseau ».

« Toutefois, quel que soit le coût réel du chemin de fer, cette somme ne pourra jamais dépasser l'évaluation préalable des dépenses faites d'après les plans et les devis, et d'après les calculs des autres charges, de l'entreprise qui seront présentés au Gouvernement dans le délai d'un an, à dater de la sanction législative de la présente concession ».

Senatore Paleocapa. Domando la parola.

Senatore Di Revel. Dunque veggio che questi termini sono precisi, cioè fra un anno dalla data della concessione la Società doveva presentare i piani, e che poi qualunque fosse la spesa, questa non poteva eccedere i calcoli risultanti da questi.

Se ci fosse una condizione di questa natura nell'attuale concessione, direi che quanto meno abbiamo un argomento un dato che non eccederà una determinata somma; ma finchè non abbiamo niente, finchè andiamo assolutamente alla cieca, ed andremo ad un'incognita sia per la direzione, sia principalmente per la spesa, io per verità non posso annuire ad un contratto siffatto.

Rispetto poi all'obiezione che l'onorevole preopinante ha voluto contraddire asserendo cioè, che sia solamente in astratto, che il rimborso si fa doppio della somma

cho si è spesa, dirò che per essere l'ammortizzazione retrotratta, ossia ripartita in un lungo periodo di anni, non cessa di esservi duplicazione di capitale, perchè starà che una parte dei portatori aspetterà 30, 40 o forse 90 anni prima di essere rimborsata, ma intanto colui, che, dal momento che il Governo incomincia l'ammortizzazione, riceve l'imporlo della sua obbligazione tratta a sorte, riceve effettivamente il doppio della somma che ha pagata.

Ripeto dunque che dal lato dell'interesse, dal lato del utile, credo questa strada conveniente, necessaria, e che perciò non la respingo in principio, domando solo che al Parlamento si dia il mezzo di sapere, dove va e che cosa gli si chiede.

Ciò noi non sappiamo, nè lo possiamo sapere; dobbiamo rimanere nell'incertezza, e nell'incertezza io non cammino, voglio camminare sopra una strada sicura.

Presidente. Il Senatore Paleocapa ha la parola.

Senatore Paleocapa. Ho domandato la parola per fare un'osservazione su quanto accennava il mio collega ed amico, l'onorevole Senatore Di Revel.

Egli dice, che non è uguale la condizione della concessione della ferrovia di Savoia, perchè là vi era l'obbligo di non oltrepassare la somma stabilita *préalablement*; ma questo *préalablement* si riferisce all'epoca in cui sarebbe fatta la liquidazione, non all'epoca in cui si faceva la concessione.

Senatore Di Revel. Domando scusa.

Senatore Paleocapa. A quell'epoca non vi erano studi fatti; si obbligava però la Società a farli; quando il Parlamento faceva la concessione la faceva veramente nelle stesse condizioni dell'attuale, perocchè non sapeva che cosa avrebbe importato la strada: solamente venne prescritto, che si facesse un progetto definitivo, ossia meglio, che si calcolasse la spesa che effettivamente sarebbe impiegato all'esecuzione e che di questa spesa si desse un anticipato *devis*, un anticipato conto entro un anno.

La si liquidava poi al compimento della rete, e non potevasi sorpassare quella somma che sarebbe stata stabilita *préalablement*, cioè nel progetto, non all'epoca della concessione. Questa è stata fatta senza conoscere punto quale fosse il capitale occorrente.

Dunque le circostanze sono le stesse: una differenza potrebbe dirsi esservi, perchè là era prescritto un termine per presentare questo conto, mentre qui parrebbe non ne fosse prescritto alcuno. Ma, siccome è in facoltà del Governo d'imporlo alla Società, e di dirle: voglio che mi dia un conto dentro un anno; e siccome anzi è prescritta la presentazione dei progetti in un termine molto più breve di un anno, così è implicitamente prescritto che in questo più breve termine siano anche presentati gli elementi del conto, perchè quando si dice: presentatemi un progetto, s'intende non la sola parte dell'arte, ma anche la parte economica.

Dunque in tal modo il Parlamento farà ora quello

che è stato fatto anche per la strada di Savoia, cioè, concederà senza conoscere l'importo della strada, prescrivendo solo si presentino le perizie, non a lui medesimo, ma al Governo.

Farò un cenno anche su quello che diceva l'onorevole Pareto, rispetto all'aver la Camera dei Deputati domandato che prima della concessione fossero fatti studii per scegliere la migliore tra le molte linee che si proponevano, onde aprire una nuova comunicazione tra il Piemonte ed il mare. Lo prego di osservare che in quel caso non era solamente questione sul tracciato che doveva seguirsi per congiungere due punti estremi determinati, era questione anche sulla scelta di uno degli estremi; dappoichè chi voleva far capo a Nizza, chi per altra via ad Oneglia, chi a Savona, a Voltri, e chi perfino a Chiavari.

È quindi evidente che era allora necessario determinare quale dovesse essere la seconda linea di congiunzione dell'interno del Piemonte col mare. Nè poteva il Parlamento in mezzo a tanto divario di opinioni e di intenti lasciare al Governo il decidere assolutamente sulla scelta, chè era decidere sull'interesse generale di tutto il paese e specialmente dell'intera Liguria.

Nel caso attuale concreto è accertato che la strada dee partire da Firenze e deve andare ad Arezzo, passare poi presso di Perugia e quindi per Fossato ed Ancona.

A me pare che fissati questi punti principali, non resti più propriamente che uno studio di dettagli, studio che deve lasciarsi agli uomini d'arte, e che non deve influire essenzialmente sulle deliberazioni del Parlamento, non trattandosi di differenze enormi nella spesa che potrà importare la strada.

Finalmente quanto all'estensione del credito, ripeto che va benissimo che i primi fortunati che saranno estratti riceveranno presto il rimborso del doppio capitale, ma gli ultimi estratti lo riceveranno da qui a 100 anni. E per adempierlo in tal modo all'obbligo di estinzione basta un piccolissimo aumento dell'interesse del 6 p. 0/0. E, siccome ha osservato già l'onorevole Revel, che adesso il debito che incontrerà lo Stato sarà al 70 o poco più del 70, quindi importerà ben più del 6 p. 0/0, cioè ben più di quanto bisogna aggiungere al 6 per cento nella concessione di cui si tratta per fare la estinzione delle obbligazioni.

Ministro dei Lavori Pubblici. Nell'altra Camera del Parlamento nell'occasione che discutevasi questa legge mi convenne difendere tutto il sistema adottato dal Governo per le molte concessioni di strade ferrate che nella presente sessione ha presentato, avvisando all'interesse della reale e pronta unificazione d'Italia. Io sono lieto che il mio impegno dinanzi al Senato sia ristretto a confini molto più angusti: parmi che generalmente gli onorevoli contraddittori di questo progetto i quali sorsero a contrastarlo nel seno della Commissione ed in questa pubblica adunanza, non abbiano elevate opposizioni contro il sistema in sé, che anzi di buon

grado sono disposti ad adottare la legge solo che l'urgenza venga a giustificare la proposta del Ministero e le deliberazioni del Parlamento.

Da questa attitudine che hanno preso gli onorevoli contraddittori mi piace dedurre un lieto augurio per le altre leggi che dopo di questa verranno in discussione al Senato, una delle quali importantissima, con grande ansietà aspettata dalle popolazioni meridionali, che ho avuto l'onore di presentare in questa stessa tornata.

Se non che, mentre da un lato la mia missione è più facile, dall'altro è assai più delicata. Imperocchè a me conviene ribattere soltanto gli argomenti che sono stati elevati contro l'urgenza, contro la convenienza di far presto questa strada ferrata, convenienza la quale mentre è quasi intuitiva per le altre linee, secondo dicono gli onorevoli contraddittori, abbisogna di dimostrazione per questa.

E a questa dimostrazione io ben volentieri farei a meno di divenire, anche per la speciale condizione nella quale personalmente mi trovo, e tanto più volentieri ne farei a meno in quanto che mi pare che gli argomenti dell'onorevole Relatore e quelli dell'onorevole ed illustre Senatore Paleocapa, debbino aver convinto la maggioranza del Senato. Tuttavia mi piace osservare come gli onorevoli contraddittori abbiano parlato principalmente dell'interesse delle province toscane, ed a me pare che in questo essi abbiano dimenticato quelle province le quali più specialmente aspettano da questa linea una vita che fu loro negata da un Governo il quale è sempre stato avverso ad ogni genere di civile progresso. Son queste le popolazioni dell'Umbria le quali sono rimaste fino ad oggi divise dal consorzio di tutto il resto d'Italia. E queste popolazioni le quali, come ben osservava l'onorevole Senatore Paleocapa, hanno date tante prove del loro amore per l'Italia, le quali tanto e così lungamente soffersero per la tracotanza degli stranieri assoldati dal Governo Pontificio, queste popolazioni le quali vedevano sorgere la speranza di una strada ferrata che le avvicinasse a Firenze ed al mare, ma che avevano quasi preclusa la via alla speranza che questa strada oltrepassasse gli antichi confini tra la Toscana e lo Stato Pontificio, perchè il Governo Pontificio non aveva mai voluto consentire alla riunione delle strade ferrate romane colle toscane, queste popolazioni le quali sempre sorrette dalla speranza di veder presto soddisfatto questo antichissimo lor voto, appena ebbero la fortuna di esser dalle valorose nostre truppe sottratte al giogo clericale e dello straniero, queste popolazioni le quali hanno preso tanto interesse a questa strada, queste popolazioni sarebbero in virtù della proposta dell'onorevole Senatore Pareto, la quale per buona ventura non consuona col tenore dell'ordine del giorno che vi proponeva, sarebbero non pure pel momento, ma quasi per sempre deluse in questa loro speranza. Imperocchè qualora la strada di Siena fosse direttamente da Chiusi rivolta a Fuligno, io non so (perchè in questa materia è difficile improvvisare), io non so veramente se meglio si rag-

giungerebbe lo scopo di riunire Livorno ad Ancona. Mi permetto anzi di dubitarne assai, imperocchè sebbene io non abbia potuto esaminare questa proposta, che finora confesso non aveva udito fare da nessuno, e che mi è giunta nuovissima, pur nonostante alcuni calcoli raccolti a memoria da che fu pronunziato il discorso del Senatore Pareto, mi condurrebbero a dubitarne grandemente.

In fatti io osservo che, prendendo Empoli qual punto di partenza, come è ben naturale, da Empoli a Chiusi corrono 153 chilometri, da Empoli per Fuenze a Foligno ve ne correrebbero 212, sicchè converrebbe perchè la strada fosse non più corta, ma di eguale lunghezza a quella proposta, che la distanza fra Chiusi e Foligno non oltrepassasse i 63 chilometri.

In verità non conoscendo quella linea, non potrei dire se avrebbe o no questa lunghezza; mi permetto per altro di dubitarne grandemente, e soprattutto poi di non credere a quella facilità a cui accennava il Senatore Pareto visto che dovrebbe traversare vallate alquanto in obliquo, e probabilmente dovrebbe incontrare dei contrafforti che ne difficulterebbero l'attivazione.

Ma su di questo non insisto, e soltanto ritengo che la lunghezza dovrebbe essere maggiore.

Inoltre osserverò, che quand'anche la lunghezza fosse uguale, molto peggiori sarebbero le condizioni dell'esercizio. La strada da Empoli a Chiusi è un miracolo di costruzione e per le difficoltà che ha dovuto superare e per l'economia colla quale queste difficoltà sono state vinte, mercè il grande ingegno di un illustre senese, il professore Pignatelli, del quale pur troppo l'Italia ha dovuto piangere l'immatura perdita, e pur non ostante è un fatto che quella strada è in tal condizione di pendenze e di curve, che saranno agevolmente migliori sulla linea che ora noi vi proponiamo.

Ma se lo scopo, che ben a ragione il Senatore Pareto vagheggia, di abbreviare la linea tra Livorno ed Ancona, non sarà a senso mio raggiunto, un altro scopo sarebbe raggiunto da questa sua proposta, scopo il quale io credo che l'onorevole Senatore Pareto, italiano com'è, non ha certamente in mira, e questo scopo, dirò meglio, quest'effetto sarebbe, o Signori, di deviare la prosecuzione della linea di Livorno e Firenze dall'alta valle dell'Arno, dalla sua naturale direzione, e quindi dalla valle del Tevere nella quale con tanta facilità si potrebbe passare; e così togliere non solo per adesso, ma per sempre una strada per queste due fertili vallate, le quali hanno ragguardevoli popolazioni, che svilupperanno certamente in un modo sensibile la ricchezza nazionale; e fra queste popolazioni vi sono gli abitanti dell'Umbria, meritevoli che il nuovo Governo nazionale mostri loro quanto differisca dal Governo che finora dovettero subire.

Inoltre osserverò come in fatto di strade ferrate, o Signori, non convenga guardare al presente, ma convenga guardare all'avvenire, imperocchè l'effetto di una deliberazione del Parlamento o di una risoluzione del

Governo non sia immediato, ma sia per sua natura lento, tanto per ragione delle difficoltà dei lavori, quanto per la prudenza colla quale vogliono essere raccolti i capitali, specialmente nei tempi che corrono poco propizii al credito pubblico.

E a questo proposito mi permetto di osservare, come una volta che il Senato sia convinto della necessità di non ritardare più oltre non già la costruzione ma la prosecuzione di una linea già finita per una sezione, e nella quale i lavori sono spinti molto innanzi per un'altra, qualora il Senato si persuada di questo, e si persuada della sconvenienza somma che vi sarebbe ad abbandonare dei lavori che sommano già a 5 o 6 milioni, ed abbandonarli per un dato tempo secondo l'ordine del giorno del Senatore Pareto; io credo, o Signori, che il Senato dovrà ancora andar persuaso che non si potrebbe provvedere a questa necessità meglio di quello che vi provveda l'attuale progetto di legge.

E nel difendere questo progetto, o Signori, se per un lato, come dicevo poc'anzi, sono trattenuto da un sentimento di delicatezza, dall'altro io mi sento pur libero in quanto che non si tratta di difendere un progetto al quale io abbia avuto mano, ma di difendere un progetto dell'illustre e venerato mio collega ed amico il conte Camillo di Cavour, al quale mi pare di rendere quasi un omaggio, nel prendere la parola in una occasione nella quale appunto per la delicata mia posizione mi aveva promesso che egli stesso prenderebbe la difesa dell'opera sua.

Venendo dunque ai particolari, io noterò come due principalmente siano le obiezioni che si muovono contro questo progetto di legge: difetto di studi e di perizie, cattivo sistema per raccogliere i capitali.

Quanto al difetto di studi e di perizie, senza appoggiarmi soverchiamente sui precedenti, sui quali ben a ragione, secondo me, fondavasi la maggioranza dell'ufficio centrale, senza basarmi, dico, su quelli, ma fondandomi sulle intrinseche condizioni dell'opera, io credo che vadano per quanto si può presentati progetti che abbiano le condizioni volute e dall'onorevole Senatore Revel e dall'onorevole Senatore Pareto, e questo per amore alle istituzioni parlamentari, ai diritti del Parlamento ed alle buone regole della pubblica amministrazione.

Se si tratta però del vero e reale interesse dello Stato, io in verità, o Signori, non saprei vedere in quanto potesse l'uno dall'altro sistema differire; imperocchè io intendo perfettamente che la determinazione della spesa sia utile, quando dalla conoscenza di quella spesa possa venire il criterio per giudicare della convenienza di fare o non fare un'opera pubblica.

Ma qui, o Signori, si ritornerebbe nella prima questione, sulla quale io spero che siasi delegati tutti i dubbi, che nella maggioranza del Senato potevano avere indotti gli eloquenti discorsi degli onorevoli miei contraddittori.

Dato adunque che l'opera vada fatta, per ragioni po-

litiche, per ragioni economiche e commerciali, per ragioni strategiche, delle quali ci fu dimostrata la necessità quando noi andammo colle nostre truppe nell'Umbria, e delle quali la necessità non cessò viste le condizioni di quelle province situate presentemente agli estremi confini presso i quali si stendono e truppe a noi poco propizie, e briganti i quali alterano e minacciano l'ordine pubblico, dato dico che questa necessità esista, o Signori, io ritengo che il Senato non si deciderebbe a fare o non fare l'opera secondo che la spesa fosse maggiore o minore.

Ciò premesso, io intendo perfettamente che si richieda la determinazione della spesa, e questa ben dimostrata, quando si tratta di dare un'opera in appalto. Vi è un fatto, vi è un progetto di legge, che generalmente viene messo innanzi dai contraddittori ai sistemi ora proposti dal Governo, ed è l'esempio della concessione della ferrovia ligure fatta con legge 27 ottobre 1860.

Io in verità ho dato, come deputato, il mio voto favorevole a quella legge; ma non nego che nel deporre il mio voto nell'urna io mi sentiva tremare la mano, imperocchè là non si trattava di concessione, ma di appalto, ed io vedeva bene una spesa di 108 milioni circoscritta nella legge, ma quando ricercavo gli elementi che avevano servito a determinare quella spesa, nulla trovavo che mi facesse certo che essa fosse la vera, giusta, e che fosse giustificata.

Ed ora, o Signori, che, come Ministro dei pubblici lavori, mi incombe di vigilare all'esecuzione di quell'opera che cosa veggio? Veggio queste due cose: una sezione di quella strada la quale è subaccollata con un ribasso molto vistoso, ed un'altra sezione più difficile, nella quale tale è la mancanza di studi, che, per farne oggi, conviene perlino addivenire ad opere abbastanza considerevoli solo perchè gl'ingegneri si possano trasportare là, dove devono eseguire le loro operazioni.

Il Senato può intendere quali dovessero essere gli elementi di quelle perizie, quand'oggi, solo per cominciare gli studi, bisogna fare delle opere preparatorie.

Or bene quando si tratta di appalti, o Signori, egli è allora che bisogna avere le perizie, che ci facciamo certi della giustizia delle somme, imperocchè il Governo si trova di fronte ad una di queste due eventualità; o l'errore è tale che gli accollatori non ci trovino il loro tornaconto, e specialmente presso di noi, dove i grandi accollatori forniti di ampi capitali non abbondano, probabilmente falliranno e verranno a raccomandarsi alla equità del Governo; o l'errore è a carico del Governo, ed è allora evidente che il Governo sopporterà tutto il peso della leggerezza, con cui avrà in questa faccenda proceduto.

Invece quando si tratta di concessioni, o Signori, del genere di questa, allora il Governo ha un controllo, una garanzia, che per me è efficacissima, l'interesse cioè del concessionario che deve provvedere i capitali.

Io non credo che generalmente per la sola speranza della garanzia governativa si vadano ad impiegare i

capitali nel modo in cui si impieherebbero colle condizioni volute da questa concessione, e se per avventura potessero a ciò determinarsi semplici particolari, i quali potessero fare assegnamento sopra guadagni da fare nella emissione dei titoli alla borsa, o coll'agiotaggio come si dice, a ciò certamente non potrebbe determinarsi una società, la quale è legalmente costituita ed ha il suo credito perfettamente stabilito, la cui amministrazione è interamente onorevole e nel cui Consiglio siedono vari Consiglieri nominati dal Governo per le stipulazioni fatte nell'atto di concessione.

Di più dirò che la legge provvede ampiamente all'interesse dello Stato quando dice che le spese dovranno essere determinate a seguito di perizia approvata dal Governo; e qui mi piace nutrire una speranza, forse un poco ardita, ma pur mi piace nutrirla, che forse l'onorevole Senatore Di Revel non sarà più tanto avverso a questa legge, quanto lo era prima, dopochè egli ha letto un articolo del capitolato della ferrovia Vittorio Emanuele.

A me pareva che nel leggere quest'articolo egli fosse disposto a mostrarsi meno contrario a questa legge, qualora una disposizione analoga a quella avesse, nella legge in esame, rinvenuto.

Ora mi permetterà il Senato che io dia lettura dello articolo 2. del progetto in discussione.

Quest'articolo dice :

« L'ammontare totale delle spese di costruzione di questa linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della linea da Firenze all'incontro colle strade ferrate romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso eccedere il capitale contemplato nell'art. 9 della convenzione, verrà stabilito con Decreto Reale sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla Società, prima di far luogo ad alcuna emissione di obbligazioni ».

Dunque quanto alla determinazione del capitale mi pare che il Governo intervenga in questa determinazione in quel più lato modo che è possibile di desiderare.

Ma non basta. Il Governo interviene, e interviene efficacemente in tutto quello che tiene alla emissione delle obbligazioni, imperocchè l'articolo 3. dispone:

« Nello stabilire le epoche, la quantità ed il saggio, al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni, di cui all'art. 9 della convenzioni, saranno dal Governo segnate le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza ».

Ora, o Signori, scartato il pericolo di guadagni eccessivi sopra i lavori, eliminato il pericolo di giuochi di borsa, qual'è il pericolo che corre il Governo?

Quale sarebbe la diversità del criterio del Parlamento nel votare questa legge, se avesse sott'occhio dello perizio, o nel votarla malgrado il difetto di perizie, e assegnare nel tempo stesso le condizioni, le norme per le quali questa spesa dovrà essere dal potere esecutivo, sotto la sua responsabilità determinata?

Ammesso come io ammi in principio che sia riconosciuta l'urgenza e la necessità dell'opera, evidentemente mi pare che nulla vi sia di diverso, imperocchè io sono certo che il Senato non vorrebbe convertirsi in certo modo in un Consiglio tecnico che andasse ad esaminare le varie condizioni delle perizie che hanno determinato gli uomini dell'arte, e quelle autorità che sono messe dalla legge a disposizione del Governo, che li hanno determinati, diceva, ad accogliere il prezzo che venisse nella legge invece che in un decreto reale inscritto.

Io credo poi che la società abbia interesse grandissimo a spendere il meno possibile, e quindi che questa sia la garanzia la più efficace che il Parlamento ed il Governo possano desiderare.

In verità se io non credessi questo, se io non avessi fede nell'avvenire di questa come delle altre imprese, per le quali il Ministero propone al Parlamento di assumere l'onere d'una garanzia, io credo, Signori, che sarebbe da evitare questo sistema, il quale non è buono secondo me se non quando la garanzia sia in certo modo un paracadute, perchè vi sia argomento per sperare un utile maggiore.

Quando divenisse un semplice prestito, io credo che in quel caso non vi sarebbe nessuna ragione di adottare questo sistema, e tutte le volte che questo sistema si adotta, è perchè si è così abusato del credito, si è così abusato di programmi nei quali si è fatto pompa di favolose imprese industriali e specialmente di strade ferrate, che oggi i capitalisti non credono più a queste promesse, e quand'anche credano allo avvenire delle imprese stesse vogliono per lo meno assicurare un interesse ragionevole al loro denaro.

Questa è la storia delle concessioni delle strade ferrate, dalla quale sono nati i sistemi della garanzia governativa. Ora poi dirò che se mai vi fu caso nel quale questa garanzia consistente nell'interesse dei concessionarii debba risultare efficacissima, secondo me questo caso è quello della società delle livornesi. Imperocchè, come ben diceva il Senatore Paleocapa, la società delle livornesi ha oggi in esercizio una linea di 200 chilometri circa di estensione.

Questa società ha uno smanco di rendita di circa 800 mila lire; il che equivale a circa 4000 lire il chilometro.

Questa società ha ella speranza che le sole sue linee di superare questo smanco di 800 mila lire e raggiungere il frutto garantito dal Governo e superarlo? Se ci fu impresa che questa speranza avesse, ella è certamente l'impresa delle strade ferrate Livornesi solo che si svolgano attorno a lei quelle linee sulle quali ha fatto e farà assegnamento. La società delle livornesi si compone di 4 linee che prima facevano argomento di quattro concessioni.

Una di queste da Firenze a Livorno dava circa 30 mila lire a chilometro d'introito, e le sue spese essendo

circa del 36 per 0/10, l'introito netto veniva a poco meno che 20 mila lire a chilometro.

Questa Società mercè l'intervento dal Governo toscano presieduto dal Presidente attuale del Consiglio dei Ministri Barone Ricasoli si aggiunse le altre tre linee le quali avevano una rendita lorda di 8 a 9 mila lire a chilometro, ed erano in condizioni cattivissime per opera di società le quali avevano fatto pessimi affari. Con l'unione sola di queste linee due furono i vantaggi ottenuti; uno si fu di fare sparire due sconci dei quali il Senato non crederà possibile che si sia dovuto lamentare la durata per oltre dieci anni, cioè a dire la interruzione di linea su due punti; a Firenze dove le due stazioni sebbene vicinissime non avevano modo di comunicare fra loro; a Pisa dove un solo ponte sull'Arno sarebbe bastato a far comunicare queste linee con grande vantaggio delle popolazioni e con molto incremento del loro traffico. L'altro vantaggio fu quello che il Governo, il quale garantiva su queste linee meno buone una somma piuttosto vistosa di circa 500 mila lire, somma la quale andava completamente perduta senza speranza di un rimborso avvenire, venne a diminuire quest'onere col diminuire l'introito netto della Società concessionaria della strada ferrata da Firenze a Livorno, il quale dal 6 per 0/10 che aveva sopra i suoi capitali si ridusse per qualche anno al solo interesse del 5 per 0/10 garantito dal Governo; di più ottenne che queste strade si stanno ora ponendo in buone condizioni, tanto che fra poco tempo potranno servire agli interessi del pubblico, mentre prima erano pericolose e non servivano per veruna guisa ai bisogni ai quali dovevano dare soddisfazione.

Quando questa unione a Pisa, questa unione a Firenze saranno compiute, e lo saranno in questo anno, quando una sola stazione esisterà in Firenze, egli è evidente che le linee da Firenze a Pistoia, Lucca ecc. che erano ben poco produttive aumenteranno i loro prodotti. Di già oggi vi sono circa 20 mila lire a chilometro d'introito lordo; quando fra due anni la strada ferrata da Pistoia a Bologna sarà ultimata è evidente che il porto di Livorno riacquisterà il suo raggio fino alle antiche Legazioni e ai Ducati, raggio che in questo momento ha perduto a motivo della interruzione delle comunicazioni ferroviarie là dove la strada da Bologna per Piacenza va direttamente senza interruzione fino a Genova.

Ora quando queste condizioni si siano verificate, quando la strada da Pisa fino alla Spezia sia ultimata, quando la strada di Arezzo sia fatta, Signori, è egli esagerato il credere che verranno ad aumentarsi queste 4 mila lire al chilometro, molto più se si considera che il ragguglio delle spese all'introito dovrà essere se non dello stesso 36 p. 0/10, che era sull'antica strada da Firenze a Livorno per lo meno non superiore al 40 p. 0/10? Quindi quella società ha molte e fondate speranze di aumentare i suoi introiti al di là di quelli garantiti dal Governo, e per raggiungere questo scopo in che

contribuisce essa? In niente, Signori; basta che se ne stia ad aspettare che si compiano quei lavori che sono in corso, basta che aspetti che da Bologna la società della strada ferrata centrale italiana prosegua la sua linea a Firenze; stia ad aspettare che il Governo o quella nuova società alla quale l'onorevole contraddittore vorrebbe dare la strada da Firenze ad Arezzo, abbia proseguito la sua linea per la valle dell'Arno e del Tevere, e si sia messa in comunicazione con Ancona.

Ma allora questo beneficio che immancabilmente verrebbe alla società delle strade ferrate livornesi, in che profitterà egli al Governo? Ne profitterà soltanto fino al limite che serve per poter mettersi al coperto della garanzia; ma quando oltrepassasse questa somma, come è molto probabile, anzi è certo che la oltrepasserà, allora, o Signori, questo andrà nelle tasche degli azionisti, ed io credo in fatti che la soluzione che la società meglio desidererebbe sarebbe appunto quella che la strada da Firenze ad Arezzo e Foligno fosse fatta dal Governo, o da altri, e che essa se ne stesse ad aspettarne i prodotti.

Credo che non fossero in fatto facili le conclusioni dei negoziati che hanno condotto la convenzione del 13 febbraio 1861. Quale sarebbe la condizione del Governo di fronte agli azionisti della strada da Firenze, all'incontro della romana per Arezzo? Questa strada, per sé sola, io credo che sarà una buona linea credo che le popolazioni sparse in gran copia sopra quelle vallate, e la ricchezza dei prodotti di quelle province daranno un buon introito; ma infine siamo noi certi che questa linea sia in condizioni per sé sola da coprire l'onere annuo che il Governo assumerebbe, o costruendo direttamente, o assicurando un *minimum* di rendite ad una società costituita *ad hoc* per quella sola linea?

A parte il discredito nel quale quella linea è caduta, al seguito di tre concessioni, che sono state fatte a condizioni differenti e quanto all'ultima, certamente molto larghe, dalle quali i concessionari sono decaduti, lasciando, ripeto, il discredito nel quale per questi fatti questa impresa è caduta e del quale bisogna tener un certo conto quando si fanno gli affari, a me pare evidente che non sarebbe irragionevole un qualche timore che si nutrisse intorno a questo argomento.

Io andrò adesso a supporre che il Governo facesse di per sé solo un'operazione del genere di quella che fanno le livornesi o che la facesse con altri, giacché parmi difficile trovare in questi momenti del danaro ad un saggio migliore del 6 0,0 e la piccola frazione occorrente all'ammortizzazione secondo i sistemi a cui accennava il Senatore Paleocapa. A proposito del qual sistema mi giova avvertire come sia appunto quello che tutte le società di strade ferrate hanno trovato più conveniente, ciò che in vero mi pare debba dare almeno da pensare a chi abbia dei dubbi sulle sue convenienze quando esso fu adottato da uomini che sanno fare molto bene i loro affari e questo in tutte le parti di Europa, io mi permetto adunque di os-

servare quanto a queste obbligazioni, come, supponendo che la strada sia di 180 a 200 chilometri e che si esiga l'emissione di 600 obbligazioni al chilometro, noi avremo in tutto 108 a 120 mila obbligazioni, le quali importerebbero per interessi nei primi anni circa 9000 lire per chilometro. E per queste 600 obbligazioni, sapete, Signori, quanto importa l'ammortizzazione della quale l'onorevole Senatore Di Revel ha tanto timore? Qual è l'onere che per ogni chilometro avrebbe per essa il Governo nei primi 10 anni? Egli avrebbe un onere di garanzia di 73 lire al chilometro, imperocché nei primi 10 anni verrebbero rimborsate appunto una quantità di obbligazioni corrispondenti a questa somma. Nel secondo decennio quest'onere ascenderebbe a 1000 lire al chilometro. Quando è che quest'onere diventerebbe molto grave? Quest'onere diventa più grave a misura che si va innanzi verso il termine della concessione, perchè appunto questi sistemi sono fondati sopra un criterio ben razionale; quello cioè che nei primi anni le strade ferrate rendono poco e vanno sempre gradatamente aumentando gli introiti. Quindi nell'ultimo decennio l'onere annuo per tutta la linea sarebbe di 143 mila lire in media.

Ora, da tutto questo risultando che occorrerebbe che questa strada rendesse circa 19 o 20 mila lire al chilometro (la strada di Arezzo), mi pare che convenga fare un dilemma; o la strada ferrata d'Arezzo renderà di più, e allora a chi profitterà? Agli azionisti delle livornesi, e il Governo non avrà alcun onere per la garanzia nelle Livornesi e nessuno per la garanzia sull'Aretina. E questo accadrà tanto nel caso che separi le due concessioni, quanto nel caso che ne faccia una sola, salva questa differenza: che nel caso di due differenti concessioni, questo scopo sarà più imperfettamente raggiunto, perchè le spese generali saranno molto maggiori se ripartite sopra due imprese: se invece la strada aretina renderà meno di questa somma di 20 mila lire per chilometro (e per qualche anno, questo timore non è infondato) allora che cosa accadrebbe, ove il Governo facesse della ferrovia aretina argomento di una speciale e separata concessione? Accadrebbe che il movimento del commercio avviandosi tutto sulle Livornesi (perchè è evidente, che quello per la città di Firenze sarebbe il *minimum*; verrebbe a migliorare la condizione delle Livornesi, in modo che esse probabilmente supererebbero la rendita garantita dal Governo; laddove, non avendo una rendita di 20 mila lire per chilometro sulla strada aretina, si troverebbe il Governo a dover supplire a quello che mancasse per raggiungere la rendita garantita.

Se invece ne faremo argomento di una sola concessione, il giorno in cui per effetto del movimento delle linee centrale italiana, del litorale ed altre che verranno ad aggiungersi alle Livornesi, cominceranno ad aumentare gli introiti, il Governo non avrà più l'onere della garanzia.

Quindi mi pare che di tutte le combinazioni che po-

tevano essere fatte, la migliore è quella cui l'onorevole conte di Cavour si appigliava colla convenzione del 13 febbraio 1861. E avendo io dimostrato, se non m'inganno, che la Società delle Livornesi ha speranza, e fondata speranza di avere un introito maggiore di quello garantito dal Governo, mi pare avere dimostrato altresì che il suo interesse consuona con quello del Governo stesso e la porta a risparmiare quanto può nel capitale di costruzione ed arredamento della sua linea.

Inoltre io osserverò come nel fare quella concessione si sono ottenuti altri vantaggi, come quelli di diminuire l'onere che potrebbe venire alla Società dell'Arctina per il servizio nella stazione di Firenze che appartiene alla Società delle strade ferrate livornesi; si sia venuti ad aumentare qualche cautela negli atti di concessione che erano stati fatti precedentemente, ed estendere alla linea esercitata dalle livornesi le disposizioni della legge del 20 novembre 1859, la quale regola generalmente tutte le strade ferrate del Regno e dall'impero della quale erano soltanto escluse le strade ferrate livornesi e quella di Siena.

Dietro tutto ciò io nutro speranza, o Signori, che il Senato vorrà dare favorevole il suo voto a questo progetto di legge, il quale nel mentre servirà a purgare immensa soddisfazione alle popolazioni che, come diceva in principio, da tanti anni aspettano il beneficio della strada ferrata, toglierà lo sconcio di vedere circa 20 chilometri di strada ferrata ultimata già da quasi due anni esser percorsa soltanto dalle locomotive cariche di materiale per servire ai lavori del suo prolungamento, quasi a scherno delle popolazioni che ne avevano aspettato tanto beneficio. Mercoledì questa approvazione noi avremo fra 10 mesi estesa la linea per 40 chilometri, e fra 20 mesi l'avremo spinta fino ad Arezzo, là nel mezzo delle valli di Chiana dove tutte le popolazioni che circondano il Trasimeno, e che indarno l'aspettano da tanti anni, ne approfitteranno per mettersi in comunione con le altre parti del Regno. Quindi se avremo bisogno nell'interesse nazionale di trasportare delle truppe in quelle province che ora sono estremo confine del nostro Stato e se non avranno da soffrire di quei difetti che patirono nell'occasione della spedizione dell'Umbria e delle Marche, ma potranno essere trasportate da un punto all'altro dove convenga al nostro interesse a misura che il bisogno se ne presenti colla maggior possibile sollecitudine, minor possibile disagio, col minor possibile dispendio.

Spero quindi, o Signori, che vi sarete persuasi che non è una strada d'interesse provinciale, ma bensì d'interesse generale, che questa strada completa la rete ferroviaria secondo la carta che ho avuto l'onore di inviare al Senato, e che questa strada serve al commercio ed alla difesa della Nazione.

Presidente. Il Senatore Pareto ha la parola.

Senatore Pareto. Vi rinuncio; mi riservo però di aggiungere alcune parole sull'ordine del giorno da me proposto, allorchando esso verrà in discussione.

Presidente. Chi intende che la discussione generale sia chiusa, sorga?

(La discussione generale è chiusa).

Rilizzerò gli articoli per porli ai voti.

« Art. 1. È approvata la convenzione intesa addì 13 febbraio 1861 tra il Presidente del Consiglio dei ministri, quale reggente il Ministero dei Lavori Pubblici, ed il signor Carlo Fenzi rappresentante la Società delle strade ferrate livornesi, colla quale viene concesso alla predetta Società il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia, e riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato. »

Rilizzerò ora l'ordine del giorno proposto dal Senatore Pareto, che equivarrebbe ad una proposta di sospensione generica.

L'ordine del giorno è così concepito:

« Il Senato, invitando il governo a fare eseguire gli studii per la congiunzione della strada ferrata aretina con quella da Roma ad Ancona, e ciò per proporre in seguito una legge per la concessione di detta ferrovia sulla base della garanzia ed interesse per la somma fissa e determinata che da questi studii potrà risultare necessaria alla costruzione della medesima, passa all'ordine del giorno. »

Interrogherò da prima il Senato se intende appoggiarlo.

(Appoggiato).

La discussione è aperta su questo ordine del giorno.

Senatore Pareto. Dimando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Pareto. Pochissime parole dirò in appoggio del mio ordine del giorno, perchè ne ho accennato i motivi nella discussione generale.

Malgrado le osservazioni fatte dal Senatore Paleocapa e dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici, parmi che l'idea di dover avere una somma fissa per la garanzia debba essere predominante e debba muovere il Senato ad adottare l'ordine del giorno.

Profitterò dell'occasione per rispondere al Ministro dei lavori pubblici, che io proponeva accidentalmente la deviazione da Chiusi a Fuligno, e che io indicava questa a motivo di un bisogno che potesse presentarsi, quello cioè che si avrebbe di spedire con minor disagio truppe da quelle parti, perchè per mandare truppe nell'Umbria, se le mandate per la strada ferrata da Siena a Chiusi, che avete quasi nel cuore dell'Umbria stessa, questo ottenete con pochissimo disagio.

Profitterò della stessa occasione per dire che la tratta di strada tra Chiusi e Fuligno è assai breve e facilissima, poichè Chiusi sta presso una specie di altipiano, che si chiama la Chiana, lungo in cui la disposizione del terreno è tale, che le acque oscillano, per così dire, nella loro direzione, cioè tendono ugualmente a scendere nel Tevere, come nell'Arno; dal che si può dedurre la conseguenza che il luogo essendo pianissimo, poco co-

sterà di spesa la strada che da Chiusi si volesse condurre verso i pressi di Perugia che sono appunto nella valle del Tevere.

Pochissima anzi sarebbe la spesa tanto della strada che passa pella valle del Tevere, quanto per quella che sta nella valle della Chiana, ma di ciò non ho parlato che per incidente, e non per fare una proposta; ciò accennava per indicare che quell'urgenza non è grande, perocchè quel tratto di strada è molto più breve di quello che ci vuole per condurre da Arezzo a Fuligno e in conseguenza con questa deviazione si potrebbe presto raggiungere la strada Romana.

Ripeto che il mio ordine del giorno è il risultato dell'opinione che è in me che il Senato non possa convenientemente votare una legge, la quale riposa sopra due incognite: sopra l'incognita delle diverse direzioni che potrebbe prendere la strada, ma più ancora sopra l'incognita della somma di cui prometteremo di garantire l'interesse.

Io non entrerò nei dettagli finanziari che sono stati così bene svolti dall'onorevole Senatore Di Revel, ed ai quali io penso, che il Ministro non ha dato totalmente risposta; mi rimetto al giudizio del Senato riguardo a quello che stima dover fare in proposito del mio ordine del giorno.

Senatore **Piazza**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Piazza**. I discorsi degli onorevoli Paleocapa e del Ministro dei lavori pubblici hanno rimosso dal mio animo parecchie difficoltà; una però ancora ne rimane la quale è tanto forte, che ove non trovi risposta soddisfacente, io sarò obbligato a votar l'ordine del giorno dell'onorevole Senatore Pareto.

Questa difficoltà proviene dai termini che trovo nella legge imposti alla Società per l'esecuzione delle opere: questi termini sono tali, che io credo, che non si ritarderanno per nulla le opere, se si sospende l'approvazione del progetto di legge, se si pone mano immediatamente agli studi, e terminati questi si vota la legge e la Società si accinge all'esecuzione dell'opera.

I termini, come consta dagli articoli 2 e 3 della convenzione sono di 30 mesi per l'esecuzione del tratto tra Firenze ed Arezzo, di 6 per fare gli studi, e di 4 anni, per l'esecuzione del tratto tra Arezzo e la congiunzione colla strada romana.

Se non sono in errore, la parte di strada tra Arezzo, e la congiunzione colla strada romana è di 90 chilometri circa; non può essere approssimativamente maggiore di questo numero di chilometri.

Quattro anni e mezzo concessi per l'esecuzione di questi 90 chilometri dei quali sono ignoti l'andamento ed il prezzo, che sono cagione di tutte le difficoltà che si fanno all'approvazione dell'attuale progetto di legge, danno per risultato che la Società deve eseguire 20 chilometri per anno.

Mi pare che sia tanto lungo e sproporzionato al lavoro da eseguirsi il termine concesso, che noi abbiamo

tempo di far eseguire gli studi, i quali non richiedono tutt'al più che 6 mesi, di far approvare la legge, locchè può effettuarsi nell'autunno prossimo, rimangono ancora tre anni e mezzo o quattro anni per l'esecuzione dei 90 chilometri di strada nei quali la Società dovrà eseguire 26, o nella seconda ipotesi 22 chilometri all'anno, il che non è gran cosa.

Mi pare dunque, che senza che l'opera venga per nulla ritardata, si può soprassedere all'approvazione della legge.

Non parlo del tratto tra Firenze ed Arezzo, perchè una parte è già costruita e credo sia un lavoro minimo quello che rimane a fare.

Il tratto da Arezzo a Firenze conta 80 chilometri, di cui una gran parte è già fatta, dimodochè la Società ha per questa legge un termine così lungo per l'esecuzione delle opere che ci può permettere di ritardare la approvazione della legge quanto basta per fare gli studi e poi compiere le opere nello stesso termine, che è prescritto da questa legge. E giacchè ho la parola, mi sia permesso di ritornare un momento sull'esempio che si volle addurre della....

Presidente. Pregherei l'oratore di non rientrare nella discussione generale, ma di tenersi a seguito della discussione attuale, quella cioè dell'ordine del giorno proposto dall'onorevole Senatore Pareto.

Senatore **Piazza** (continuando). Ho parlato sinora solo per dimostrare la convenienza dell'ordine del giorno Pareto, e senza rientrare troppo nella discussione generale, mi sia permesso di distruggere uno degli argomenti tendenti a combattere quell'ordine del giorno sul quale si sono appoggiati molti de'suoi oppositori. Io stava dicendo che non vale l'esempio che è stato portato della concessione fatta alla strada Vittorio Emanuele, perchè quella concessione è stata bensì una concessione precipitosa, e che non deve servire d'esempio per l'avvenire, ma è stata precipitosa per gravissimi motivi, per motivi di natura tale per quali molte volte la precipitazione è prudenza.

Tutti sanno quelli che hanno tenuto dietro al corso delle discussioni che hanno avuto luogo in occasione della concessione della strada ferrata Vittorio Emanuele, che allora si trattava vivamente del passaggio più conveniente delle Alpi per congiungere le strade ferrate italiane colle francesi, e che dall'andamento che prendevano le discussioni nella stampa francese, vi era luogo a dubitare che la Francia potesse desiderare un passaggio diverso da quello che conveniva a noi, massime per le nostre province della Savoia, e tutti sanno che quella concessione fu appunto precipitata affino di fissare in modo irrevocabile il passaggio delle Alpi in modo conveniente al nostro Stato. I gravi motivi di quella precipitata concessione non sono per niente applicabili alla legge che si discute oggi.

Noi oggi siamo perfettamente padroni come lo saremo di qui a sei mesi di fissare l'andamento della strada, senza avere d'uopo di intelligenze con altra potenza.

Io adunque voterò per l'ordine del giorno Pareto principalmente pel motivo che mi pare abbastanza dimostrato, che vi sia tempo sufficiente di fare gli studi, e di compiere l'opera nello stesso tempo in cui la proposta legge desidera che sia compiuta.

Ministro dei Lavori Pubblici. Desidero dare un semplice schiarimento di fatto, ed è che mi pare che prima di tutto, quello che dice l'onorevole contraddittore tenderebbe al rigetto puro e semplice della legge; imperciocchè....

Senatore Plezza (*interrompendo*)... Mi perdoni, non è così.

Ministro dei Lavori Pubblici. (*continuando*). Perdoni, mi pare che egli abbia detto volere che sia previo studio, determinato il prezzo della sezione al di là di Arezzo; e non posso a meno di supporre che egli chieda per decidere se quella sezione sia o no da comprendere nella concessione, secondo che questo prezzo gli parrà conveniente o non conveniente.

A me pare che l'onorevole preopinante a ciò chiedere non possa che essere mosso, o da uno inefficace scrupolo lodevolissimo d'altronde, da uno scrupolo costituzionale, o da quello che chiamerei quasi una curiosità, giacchè quando non volesse determinare il suo voto favorevole o contrario a quel secondo progetto di legge che si presenterebbe per tale sezione, a seconda del costo della medesima, non si tratterebbe evidentemente che di una semplice soddisfazione di curiosità.

Ora siccome la seconda ipotesi sarebbe offensiva, quando si tratta delle deliberazioni che s'adottano in questo distintissimo consesso, è naturale che io debba supporre, che il primo da me accennato sia il movente della proposizione dell'onorevole preopinante; e quindi mi permetto di far osservare che si tratterebbe per tal guisa di assicurare la concessione a questa società della sezione da Firenze ad Arezzo e di aggiungere dipoi la concessione della linea da Arezzo in là; perchè, ripeto, se il prezzo quando fosse presentato non piacesse, evidentemente il Parlamento potrebbe rigettare il progetto di legge, e non voler altrimenti completare questa strada. Ora io domando a tutto il Senato se sarebbe conveniente nell'interesse delle popolazioni e nell'interesse del pubblico erario che ha garantito i titoli delle Livornesi e che estenderebbe la sua garanzia al capitale occorrente per la strada da Firenze ad Arezzo, il fermare la strada ad Arezzo.

Parmi che questa semplice domanda dovrebbe determinare il Senato ad escludere qualunque dubbiezza sulla prosecuzione di un'opera che fosse già presso al suo compimento. O si crede che questa strada non vada fatta, e conviene abbandonare i lavori, oppure continuarla per conto dello Stato come fu fatto finora, o concederla sia alle livornesi sia ad altre, ma tutta intiera. Su questo proposito mi permetterò tuttavia di osservare nell'interesse del pubblico erario, che mai potrebbero questi interessi esser meno tutelati di quello che continuando i lavori per conto dello Stato a modo prov-

visorio come avvenne per questa linea daccchè ebbe fine la passata concessione. E di questo io son certo che il Senato mi dispensa di dare dimostrazione.

In terzo luogo vi sarebbe il sistema che vi si propone, cioè di fare argomento di una sola convenzione di tutta quanta la linea da Firenze a Fossato, e voi allora daretè un voto a quella strada ferrata che ha ragioni economiche di esistere e nell'interesse della Società e nell'interesse del tesoro.

Presidente. La parola è al Senatore Plezza.

Senatore Plezza. Io dichiaro che in massima sono favorevole anzi favorevolissimo alla concessione dell'intera linea, dico in massima, ma non posso esserlo di più, perchè non essendovi studi fatti, non si può essere favorevoli che alla massima.

Molte volte accade agli uomini che essi desiderano una cosa, ed allora in massima sono favorevoli a tutti i progetti che tendono a realizzarla ed a soddisfare quel desiderio, ma poi quando vengono agli studi per l'applicazione pratica dei loro progetti, accade più volte che li trovano seminati di tante difficoltà che si trovano obbligati o di modificarli sensibilmente o di cercare un'altra via per giungere al loro scopo.

Io non vorrei che ci esponessimo ad un'eventualità di questo genere votando in modo irrevocabile una massima di cui non si conoscono tutte le pratiche difficoltà dell'applicazione. Certamente sarebbe una bellissima cosa se si potesse fare la strada progettata. Ma se si trovassero difficoltà tali, che si potessero evitare adottando un'altra linea, raggiungendo lo stesso scopo e favorendo meglio e con minore spesa gli interessi del pubblico, non sarebbe più saggio partito e più decoroso l'aver fatto precedere alla votazione gli studi anzichè agli studi la votazione?

Io penso che in regola generale, senza motivi gravissimi, non si debba mai fare la votazione di una cosa che non fu studiata. E nel caso presente, quando è dimostrato che vi è tempo per gli studi, senza che ciò ritardi il compimento dell'opera, è irragionevole una precipitazione non motivata, e poco si addice alla prudenza e dignità con cui devono negli affari procedere i legislatori.

Presidente. Rileggo l'ordine del giorno del Senatore Pareto per metterlo ai voti (*V. sopra*).

Chi lo approva sorge.

(Non è approvato)

Metto ai voti l'articolo primo.

(*Vedi sopra*).

(Approvato)

« Art. 2. L'ammontare totale delle spese di costruzione di questa linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della linea da Firenze all'incontro colle strade ferrate romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso cedere il capitale contemplato nell'articolo 9 della convenzione, verrà stabilito con Decreto Reale sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla Società,

prima di far luogo ad alcuna emissione di obbligazioni. »

(Approvato).

Art. 3. Nello stabilire le epoche, la quantità ed il saggio, al quale si faranno a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni, di cui all'articolo 9 della convenzione, saranno dal Governo segnate le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza. »

Senatore **Roncalli Francesco**. Domando la parola.

Presidente. Il Senatore Roncalli ha la parola.

Senatore **Roncalli**. Domandai la parola prima della votazione di quest'ultimo articolo, perchè non so se dopo sarei ancora in tempo a proporre un'aggiunta agli articoli della convenzione colla società delle ferrovie livornesi.

Chiedo quindi se debbo lasciar correre prima la votazione dell'articolo, ed aspettare dopo per proporre quest'aggiunta, ovvero quando debbo proporla.

Presidente. Questo non tocca l'articolo terzo.

Senatore **Roncalli**. Non so se dopo approvato l'articolo terzo sarò ancora in tempo.

Ministro dei Lavori Pubblici. Distinguerci: se è una aggiunta al progetto, allora potrebbe proporla, se poi è un articolo d'aggiunta alla convenzione, mi pare che la convenzione sia già approvata coll'articolo primo.

Presidente. Forse si chiarirebbe la questione, se il signor Senatore Roncalli volesse leggere l'aggiunta che intende di....

Senatore **Roncalli**. L'aggiunta è questa:

« Ogni qualvolta la società venga per legge, o dall'autorità competente richiesta, dovrà accordare sulla linea ad essa concessa il passaggio gratuito ai membri del Parlamento contro quel compenso e sotto quelle discipline, che verranno dal Ministro dei Lavori Pubblici stabilite (Harità) ».

Presidente. Questa proposta rimane riservata dopo la votazione dell'art. 5.

Metto ai voti l'articolo terzo chi lo approva sorga.

(Approvato).

Ora viene la proposta del Senatore Roncalli.

Senatore **Galvagno**. Io propongo la questione pregiudiziale: non credo che si possa fare aggiunte alla convenzione, poichè essendo già stato adottato l'art. primo, la convenzione rimase perciò con esso approvata. Onde crederei che si debba passar oltre.

Presidente. La questione pregiudiziale avendo la priorità, la metto ai voti.

Chi approva sorga.

(Approvato).

Prima di passare allo squittinio segreto domanderò al Senato di fissare l'ordine dei suoi lavori per domani.

Proporrei che domani al tocco il Senato si riunisse negli uffizii per l'esame dei progetti di legge presentati oggi dal Ministero; ed alle due in seduta pubblica per la discussione dei seguenti progetti di legge:

1. Unificazione dei vari debiti dello Stato;
2. Autorizzazione della spesa per acquisto di materiale per l'escavazione dei porti.

Se non vi è osservazione, l'ordine del giorno per domani s'intenderà fissato in questa conformità.

Si passa allo squittinio segreto.

(Il Senatore **Segretario D'Adda** fa l'appello nominale).

Risultato della votazione:

Votanti	67
Favorevoli	42
Contrari	25

Il Senato adotta.

La seduta è sciolta (alle ore 5 3/4).