

che noi sia per Arezzo e Perugia. Infatti, da Firenze ad Ancona per Pontassieve e Forlì, il percorso è di chilometri 257, e per uno dei tracciati più probabili della via che c'è ora proposta abbiamo la distanza di chilometri 296; se poi si vuol fare il confronto col tracciato più breve che passa per Gubbio, ma che si allontana considerevolmente da Perugia, la differenza in meno per la via di Forlì sarà sempre di 50 chilometri.

A questa considerazione si aggiunge che da Pontassieve alla congiunzione colla ferrovia da Roma ad Ancona abbiamo tutta una strada nuova da creare, della lunghezza di 185 chilometri circa, mentre dal lato delle provincie romagnole la via da crearsi è di soli chilometri 82.

Io non mi dissimulo che dal lato di Forlì devesi varcare l'Apennino; ma, oltrechè da recenti studi fatti non pare che il traforo possa essere di grande importanza e difficoltà, nessuno ignora che anche l'andamento da Arezzo alle vicinanze di Fossato è tale da portare considerevolissima spesa per le ineguaglianze del montagnoso e quasi alpestre terreno; la qual circostanza, aggiunta alla tanto maggiore lunghezza dell'intero tracciato, fa di gran lunga maggiori le spese di esecuzione della ferrovia ora proposta, al confronto di quelle della linea romagnola.

Io quindi non esito a dire che, sotto l'aspetto dell'interesse nazionale, io tengo per manifesto errore il dare opera più presto alla strada che ci è oggi rimessa ad esame, anzichè a quella da me testè accennata, la quale, oltre all'avvicinare maggiormente Livorno ad Ancona, porrebbe con Livorno in più rapida e comoda comunicazione i porti di Fano, di Sinigaglia, di Pesaro, di Rimini, e quello specialmente di Ravenna.

Ciò non di meno è una congiunzione dei due mari questa ancora che dal Ministero ci si propone, quantunque così imperfetta, ed io darò il mio voto al progetto di legge; ma la ragione principale che mi spinge ad assentire all'approvazione della convenzione si è quella dell'interesse di provincie così ricche, come sono quelle che sono percorse dalla proposta ferrovia.

Ognun vede, diffatti, come il Valdarno Superiore, Arezzo e una parte delle Chiane, e come, soprattutto, Perugia sieno meritevoli, per la ricchezza loro, di una ferrovia che completi quanto natura ha disposto in loro favore. Sarebbe poi specialmente grave errore se non si ponesse in comunicazione Perugia e la parte superiore dell'Umbria colla Toscana e con Ancona, e sotto questo aspetto non posso che lodare la convenzione, e raccomanderò io pure che la ferrovia si allontani il meno possibile da Perugia.

Io non entro nei particolari della convenzione presentata, e non muovo appunti contro gli accordi finanziari fra il Governo e la società delle ferrovie livornesi. Non voglio però preterire di accennare cosa che fu taciuta e nel progetto di legge a noi presentato e nella relazione della Commissione, ed è questa, che alla compagnia Wander-Elst, che ottenne la concessione dell'Aretina col decreto 27 marzo 1860, fu pur concessa la linea di congiungimento di Firenze con una delle città della Romagna. Io debbo cogliere quest'occasione, o signori, per esprimere l'opinione che, sebbene (a seconda della dichiarazione del ministro) ogni controversia in merito di tali concessioni colla società Wander-Elst sia stata conchiusa e transatta, rimane però in ordine alla preaccennata concessione della linea romagnola un impegno morale del Governo del Re verso le popolazioni direttamente interessate delle Romagne, e questo impegno io lo rammento oggi di nuovo, e con ogni calore lo raccomando alla sollecitudine dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

VALERIO, relatore. Io non intendo di entrare nella questione sollevata relativamente al monopolio postale, ma soltanto d'indicare alla Camera quali sono le considerazioni che ho cercato di esprimere brevemente nella relazione e che determinarono la Commissione a passare sopra alla grave questione mossa dall'onorevole deputato Susani.

La Commissione si è convinta che allo stato attuale della legislazione la libertà postale esiste in Toscana, non per fatto determinato di legge che autorizzi questa libertà, ma pel fatto naturale stesso della mancanza di legge che la divieti.

La maggioranza della Commissione poi, esaminando l'altra parte della proposta Susani, quella cioè che si riferisce al timore da lui manifestato che, non inserendo nella concessione delle Livornesi un divieto di portare le lettere, la libertà postale potesse seguitare la società delle Livornesi fuori dei confini toscani, la maggioranza della Commissione è venuta nel pensiero che, siccome questa libertà esiste naturalmente nel confine toscano, così non si può esercitare laddove un'espressa legge lo divieti. Nè credette che fosse necessaria una dichiarazione qualunque a stabilire questo generale principio, che nessuna cosa può essere fatta contro l'espresso disposto della legge in uno Stato; nè si può in nessun modo esercitarvi un diritto vietato, pel fatto solo che quel divieto non esista nello Stato finitimo.

Nè crede che cambi per nulla a queste considerazioni la felice circostanza che que' due Stati, una volta divisi, or sono riuniti insieme, perocchè, per riguardo alla materia postale, pur sempre son retti da leggi distinte.

Questi sono i motivi che hanno indotto la maggioranza della vostra Commissione a non aderire alla proposta dell'onorevole deputato Susani, e questi sono i motivi pei quali essa insiste nel suo proposito.

PRESIDENTE. Il deputato Susani ha facoltà di parlare.

SUSANI. Ho chiesto di parlare quando l'onorevole Cini disse delle tariffe, solo perchè io intendeva di portare un fatto a conoscenza della Camera.

Io ho qui sotto gli occhi le concessioni originarie, nelle quali sono iscritte le tariffe. In queste tariffe non si parla delle lettere, ed io credo che ciò dipendesse appunto dal fatto che il Governo granducale toscano, sapendo però che la legge esisteva, non si curava, per quella sua naturale e proverbiale mollezza, di farla osservare, nè voleva dichiararla abrogata.

Per la prima volta io trovo inserita nel capitolato la tariffa delle lettere in questa pubblicazione che ho in mano, la quale è del 18 marzo 1860. Sono i capitoli delle strade ferrate livornesi approvati nel 1860, prima che fosse cessata l'autonomia, dai Ministeri di finanze, commercio e lavori pubblici della Toscana.

Mi pare che sopra questo fatto che nelle concessioni originarie, le quali la Commissione ha tra le mani, mentre di tutti gli altri generi è iscritta la tariffa, non figura la merce lettere, come la chiamava il signor Cini, debba la Camera fermare la propria attenzione, perchè ha pur certo valore a provare che non era mica che non ci fosse la legge, ma ch'era bensì una legge di cui il Governo granducale per mire sue speciali aveva lasciato correre il disuso.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Io vorrei solo rispondere a quelle domande che mi hanno mosso l'onorevole Depretis ed altri, alle quali aveva promesso di dare spiegazioni.

Se la Camera me lo permette (Sì! sì!), dirò poche cose.