

Ho creduto d'espore queste ragioni per dimostrare che se il Governo è venuto nel pensiero di promuovere l'attuazione della ferrovia di cui ci occupiamo, ciò non fu a caso o per favorire certe popolazioni, anziché certe altre, ma ebbe unicamente per iscopo d'attuare un sistema generale applicabile all'Italia media e superiore, del quale sistema è parte integrante la ferrovia aretina ed il suo prolungamento.

**MARI.** Vorrei fare una breve domanda al signor ministro dei lavori pubblici.

In un'adunanza tenuta dagli azionisti della società delle strade ferrate livornesi il 25 aprile, fu proposto che per la costruzione della via ferrata aretina, anziché il sistema di un accolto unico aversionale ad una casa straniera, si adottasse il sistema degl'incanti per offerte segrete, dividendo la strada in più sezioni e in più lotti, e accollando soltanto i lavori di movimento di terra e le opere murarie. E ciò fu proposto, non tanto nell'interesse della società concessionaria, quanto nell'interesse delle finanze dello Stato, perchè sarebbe diretto a diminuire la spesa della costruzione della strada, e, diminuendosi la spesa, si diminuirebbe in pari tempo la garanzia che lo Stato presta alla società. Io trovo tutto ciò pubblicato in alcuni rilievi stampati, concernenti l'accollo per la costruzione della strada ferrata aretina; rilievi che mi sembrano di qualche importanza. E perciò mi è nato il desiderio di sentire dal signor ministro che cosa egli ne pensi, se creda opportuno che si aggiunga alla convenzione un apposito articolo, o se per lo meno egli creda di dover secondare e raccomandare alla società codesto sistema.

**PRESIDENTE.** Il deputato Depretis ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ebbe ieri la gentilezza di rispondere ad alcune domande che io gli aveva indirizzato. Quantunque la sua risposta abbia dileguate alcune delle obiezioni che io aveva mosso, tuttavia non le ha dissipate tutte. Egli è per ciò ch'io ho chiesto la parola per fare ancora qualche osservazione sul progetto di legge che si discute. Trattandosi di una concessione nuova, io aveva manifestato il desiderio che il Ministero avesse procurato d'introdurvi quei patti che sono, dirò così, di diritto comune, e fra gli altri ho indicato il privilegio a favore dello Stato del trasporto dei dispacci postali; il signor ministro mi rispondeva che lo Stato ha facoltà di trasportare i dispacci, ma non rispondeva alla mia obiezione, forse non abbastanza chiaramente espressa, perchè io intendeva che lo Stato si riservasse esclusivamente i trasporti postali.

L'onorevole deputato Cini parlando, mi sembra, a nome della società concessionaria, o almeno come membro di quell'amministrazione (ciò che, mi permetta di dirlo, non è molto regolare, perchè qui noi parliamo sempre come deputati anche quando diamo schiarimenti).

**CINI.** Domando la parola.

**DEPRETIS...** diceva che la società probabilmente non avrebbe accettato un patto simile; e il ministro aggiungeva poi che, quando lo Stato fosse venuto nella determinazione d'introdurre nella Toscana il monopolio postale, la società non avrebbe diritto a reclamo di sorta; così almeno mi sembra di avere inteso. Ad ogni modo il signor ministro è presente, e potrà correggermi.

**PERUZZI, ministro dei lavori pubblici.** Anzi ho detto che sarebbe stata questione d'indennità, sulla quale era dubbio se la società avesse diritto.

**DEPRETIS.** Ma allora vi è una ragione di più, perchè trattandosi di una concessione nuova, si debba togliere di mezzo questo dubbio; tanto più che non mi pare veramente

ragionevole, allo stato attuale delle cose, l'obiezione che avrebbe potuto fare la società.

Lo Stato ha guarentito tanto gl'interessi che l'estinzione, sia delle azioni che delle obbligazioni della ferrovia livornese; e noi vediamo dallo stato unito alla relazione che attualmente lo Stato è sottoposto ad una perdita di 800,000 lire annue. Dunque l'imporre quest'onere alla società, cioè il privarla di un qualche provento, non riesce che ad aumentare di qualche cosa la perdita dello Stato; la società non perde nulla.

La società avrebbe infatti qualche danno nel caso in cui coi proventi sociali potesse coprire tutte le sue spese; servire gl'interessi delle azioni e delle obbligazioni, provvedere all'estinzione e al fondo di riserva, e a tutte le spese della gestione sociale; ma per un certo tempo, forse considerevole, io credo che questo non sarà possibile, e che perciò lo Stato non sarà sollevato dal peso al quale è in oggi assoggettato.

A che dunque rileva l'opposizione che avrebbe potuto fare la società? A ben poca cosa. Ad ogni modo, trattandosi di una concessione nuova, trattandosi di un sacrificio che ora è nulla, e che in epoca lontana potrebbe forse diventare di rilevanza sempre piccola, mi pare che una opposizione della società non sarebbe stata ragionevole e doveva respingersi.

**VALERIO, relatore.** Domando la parola.

**DEPRETIS.** Io esponeva anche il desiderio perchè in questa concessione si fosse provata la concorrenza. Il signor ministro mi rispondeva, che appunto in questa concessione si era fatto esperienza della concorrenza, ma che i risultati erano stati tutt'altro che buoni, e che appunto i concessionari precedenti avevano fatto mala prova. Ma la risposta mi è facile: i concessionari precedenti non avevano certo i patti ed il capitolato della società livornese; e la concorrenza doveva farsi con quelle stesse condizioni...

**PERUZZI, ministro dei lavori pubblici.** Il nuovo capitolato è calcato sullo stesso modello.

**DEPRETIS.** Ma non con tutti i patti di quello, nè con eguali condizioni.

**PERUZZI, ministro dei lavori pubblici.** Furono rinnovati a un di presso gli stessi patti.

**DEPRETIS.** Ma non identici. Press'a poco non vuole dire gli stessi patti.

Ad ogni modo, trattandosi di una linea di tale importanza, mi pare che la concorrenza doveva essere sperimentata. E su questo punto, il signor ministro mi permetta che io glielo dica, la mia obiezione ne è rimasta intatta.

Egli è ben vero che la società livornese è quella che può fare i patti migliori, ma è parimenti vero che essa, fra tutte le società immaginabili, è quella che ha il maggior interesse ad estendere la sua linea colla diramazione d'Arezzo, ed a mettersi anche da quel lato in contatto colle grandi arterie ferroviarie che solcano l'Italia. Adunque è ragionevole il supporre che la concorrenza avrebbe profitto allo Stato.

Ho fatto anche un'obiezione circa il sistema delle obbligazioni, ed il signor ministro mi rispose dicendo che il saggio delle obbligazioni è superiore alla rendita.

Ma mi permetta il signor ministro di dirgli che attualmente le obbligazioni sono in numero limitato. Non so se conserveranno ancora questo pregio, quando il loro numero sarà aumentato di tutte le altre che si dovranno ancora emettere, a chi sa quale saggio, per mettere insieme tutto il capitale necessario a costruire i 200 chilometri di strada che corrono da Firenze all'incontro della strada ferrata da Ancona a Roma.

Poi debbo anche notare un'altra cosa. Le condizioni tra le