

In Inghilterra i ministri ed i Parlamenti non improvvisano leggi; ivi le nuove generali istituzioni sono per anni ed anni studiate, maturate, discusse da tutti i circoli, da tutte le associazioni, ed alla fine, dopo questa lunga, faticosa, diligentissima cribrazione dei diversi pareri, così del popolo, come dei dotti, ne esce fuori un concetto, del quale il Governo s'insignorisce e lo formula sotto specie di legge. (*Movimenti a sinistra*)

Ecco quello che anche a noi si appartiene di fare.

**PRESIDENTE.** Prego l'oratore a volersi restringere il più che fosse possibile, perchè egli va affatto fuori dell'ordine del giorno.

**MAMIANI.** Sono all'ultimo punto. (*Rumori*)

**GUERRAZZI.** Se questo è un programma, mi pare che lo dovrebbe fare il Ministero; se è un discorso, od una interpellanza. . . .

**PRESIDENTE.** Prego il deputato Guerrazzi a non voler interrompere. Appunto io ho pregato l'oratore a tralasciare il suo discorso perchè ci porta fuori dell'ordine della discussione. Io gli aveva accordata facoltà di parlare unicamente perchè credeva che volesse dire soltanto poche parole.

**MAMIANI.** A me pareva che nell'emergenza tanto solenne di un nuovo Ministero, costituito in momenti così gravi, non fosse male che la Camera per un momento si distogliesse. . . .

**PRESIDENTE.** Allora bisognerebbe impegnare una discussione sul programma del Ministero, e ciò non è all'ordine del giorno. (*Il deputato Mamiani si siede*)

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL PROGETTO SULLA FERROVIA ARETINA.

**PRESIDENTE.** Continua la discussione sul disegno di legge. (*Conversazioni, movimenti diversi*)

Il deputato Brunet ha facoltà di parlare.

**BRUNET.** Lo scopo che si è proposto il Ministero con questa legge sostanzialmente consiste nell'esecuzione di una strada ferrata. (*Movimenti diversi. Alcuni deputati escono dalla sala*)

**PRESIDENTE.** Prego i signori deputati a voler rimanere nella sala, ed a fare un po' di silenzio.

**BRUNET.** Suo scopo si è l'esecuzione di una strada ferrata la quale, partendo da Firenze e toccando Arezzo, venga a congiungersi alla strada che da Roma va ad Ancona, ed in quel punto che verrà ulteriormente stabilito. (*Le conversazioni continuano*)

**DE BLASIS.** Domando la parola sull'ordine della discussione.

Nella Camera d'Inghilterra, in occasione. . .

**PRESIDENTE.** Ella non ha la parola, e non può interrompere.

Continui il deputato Brunet il suo discorso.

**BRUNET.** Lo scopo di questa legge può essere raggiunto senza che necessariamente l'esecuzione della ferrovia sia affidata ad un atto di concessione.

Questa ferrovia può essere eseguita direttamente dal Governo, e così verrebbero tolte tutte le gravi difficoltà che nascono dalla privativa postale, circa alla quale si raggiurò finora in gran parte la discussione.

Io propongo pertanto che questa strada ferrata, a vece di essere affidata come concessione alla società delle ferrovie livornesi, venga invece eseguita per conto del Governo.

Di questa strada noi abbiamo già il tronco da Firenze a

Pontassieve, e attualmente si sta lavorando per conto del Governo a proseguire la linea verso Arezzo. Pare quindi che allo stato delle cose il Governo potrebbe continuare ciò che fa già in ora.

Se noi teniamo conto di una disposizione contenuta nell'atto di concessione, colla quale è fatta facoltà a questa società livornese di emettere ad un tasso indefinito un numero indefinito di obbligazioni, per poter ricavare il capitale occorrente all'esecuzione delle opere necessarie a compiere e porre in esercizio, noi potremo andar sicuri che sotto qualunque più oneroso aspetto vogliasi considerare l'esecuzione di questa strada fatta dal Governo, non sarà di certo mai così onerosa, come lo sarebbe colla concessione di che si tratta.

Diffatti in questi giorni fu indicato nel giornale delle strade ferrate il valore delle nuove obbligazioni delle strade ferrate romane; e risulta come i titoli di lire 500, producenti interessi di lire 25, furono dati ai soci già ritentori d'azioni a lire 200 caduna, e che si vendettero in Parigi ad estranei a lire 225, cioè alla metà della somma d'emissione. Ora, qualunque sia l'aspetto sotto il quale si possono considerare le obbligazioni che verranno emesse dalla società livornese, io credo non si potranno vendere ad una somma superiore, cioè si dovranno alienare alla metà del valore nominale. La società livornese, dovendo a qualunque costo procacciarsi il capitale reale occorrente all'attuazione dei lavori, dovrà subire questa gravosa condizione, condizione la quale ridonda a danno dello Stato, al quale spetta l'onere della garanzia tanto degli interessi, quanto della restituzione del capitale nominale.

Quindi, come dissi, sotto qualunque sfavorevole aspetto voglia considerarsi l'attuazione della ferrovia per conto dello Stato, non avrà mai tale attuazione così sfavorevoli risultati a danno del Governo, come li avrebbe colla concessione proposta dal Ministero.

Per questo motivo, ritenuto come la mia proposta toglierebbe anche di mezzo ogni questione sorta riguardo alla privativa postale, io credo di insistere per la sua adozione. La proposta consiste sostanzialmente in che all'articolo della legge proposta dal Ministero sia sostituito un articolo nel quale sia detto: « che è stabilita l'esecuzione, per conto dello Stato, d'una ferrovia da Firenze per Arezzo all'incontro della linea da Roma ad Ancona in quel punto che in seguito agli opportuni studi sarà determinato, autorizzando fin d'ora lo stanziamento in bilancio di una somma per l'esecuzione dei lavori. »

**PRESIDENTE.** Il deputato De Blasis ha facoltà di parlare sull'ordine della discussione.

**DE BLASIS.** Vi rinuncio.

**PRESIDENTE.** Allora la parola spetta al deputato Boggio.

**BOGGIO.** Io credo che, di regola generale, il più cattivo sistema per la costruzione delle strade ferrate è di farle eseguire dal Governo (*Bravo!*); ma, d'altra parte, confesso che la proposta ora formulata dal deputato Brunet mi sembra che abbia trasportato la questione sopra il vero terreno, perchè ci offre modo di ottenere quegli scopi ai quali il Governo mira, e saviamente mira, senza andare incontro a quei danni che pur troppo il Ministero stesso non può contestare che siano, se non assolutamente inevitabili, certamente assai imminenti.

La proposta dell'onorevole Brunet io penso che possa venire accolta dal Governo, perchè essa, nel caso speciale, gli offre campo di riparare alle lacune che la necessità impose di lasciare nel progetto di legge che ci è presentato.

A questo proposito io non posso acconciarmi a credere che vi sia l'urgenza di fare la concessione, mentre si tratta d'una