

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA FERROVIA ARETINA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione sul progetto di legge relativo alla concessione della strada ferrata aretina.

Ieri la Camera ha adottata la chiusura della discussione generale, salva al signor relatore la facoltà di parlare.

Il deputato Valerio ha la parola.

**VALERIO, relatore.** Io debbo pregare la Camera a volermi permettere di ricondurre la questione nel terreno dal quale anche una volta, nel corso della discussione, ho cercato di non lasciarla discostare.

La discussione generale relativa all'approvazione di questa legge, a mio avviso, si è troppo più che non fosse opportuno lanciata nel campo della generalità, e se non nel campo assoluto di tutte le generalità delle concessioni, certamente si estese ad abbracciare tutti i vari sistemi di concessione che ci sono stati presentati.

Io prego la Camera a volermi permettere che io mi occupi particolarmente soltanto della concessione di cui abbiamo l'onore di proporvi l'adozione. Non credo di poter entrare nel campo di tutte le altre concessioni per due ragioni: l'una perchè non credo che me ne corra il compito, l'altra perchè non credo che lo potrei fare. Non me ne corre il compito, perchè io sono qui relatore della vostra Commissione, e non posso che sviluppare quei temi che essa mi ha incaricato di sostenere; non lo potrei poi fare, perchè, per ogni caso singolare, a mio avviso, si vogliono ben posatamente valutare le singole circostanze; perchè questioni generali in questa maniera di cose non se ne possono fare. Ogni cosa può essere buona quando le condizioni accessorie sono tali da assicurare il buon servizio, l'interesse dello Stato e l'esecuzione pronta e ben fatta della cosa che si concede.

Pravie queste generali considerazioni, mi occorre il dovere di rettificare un errore, il quale forse ebbe l'origine sua appunto dal sistema seguito nel dibattimento di non arrestarsi alla trattazione della ferrovia aretina, ma di riguardare varie altre condizioni di cose e di convenzioni.

Ho sentito parlare di azioni, di giochi di borsa, di manovre, di capitalisti, e simili. Io vorrei che la Camera considerasse che, rispetto alle obbligazioni che voi autorizzerete le Livornesi ad emettere, per trovare i capitali onde far fronte a questa concessione, tutta questa fantasmagoria bancaria non può aver luogo, nè pratico effetto alcuno; imperocchè, permettetemi che io vi ricordi come il capitale delle Livornesi, quello stesso a un di presso che era il capitale della Leopolda, non è cambiato per rispetto al numero delle azioni, non è cambiato per rispetto al suo frutto, e non potrà cambiare per nessun riguardo, se non in quanto (e qui sta essenzialmente il nodo della questione, e qui pregherei la Camera di volermi accordare tutta la sua attenzione) i redditi dell'insieme delle strade sieno giunti a tal punto da assicurare, non solo le spese d'esercizio, ma ancora l'interesse di tutte le obbligazioni al tre per cento, e il fondo destinato alla loro ammortizzazione. Quando questo esercizio sia pagato, quando l'interesse e l'ammortizzazione delle obbligazioni siano assicurati, quando il disavanzo sia stato sufficiente a ricompensare lo Stato degli avanzi fatti durante i tempi in cui gli esercizi non bastarono a pagare il 5 per 0/0, allora solo sarà possibile che le azioni prendano una fluttuazione dipendente dal maggiore o minor introito che si potrà avere oltre il 5 per cento che assicura il Governo.

Un'altra considerazione ancora vorrei fare in rettificazione di alcune affermazioni che udii nel corso di questa discussione.

Fu più volte detto che la concessione dell'Aretina alle ferrovie livornesi era un caso nuovo senza precedente.

Già nel corso della discussione io aveva accennato ad un esempio che, confuso con quello della Ligure, fu poi rettificato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, riportandolo, come vuole effettivamente essere riportato, al caso delle concessioni delle ferrovie lombarde.

Nella passata Legislatura noi credemmo pure di sanzionare un sistema quasi identico in molte parti, deteriore però a quello che vi si presenta; identico per determinazione di tracciato, identico per indeterminazione di somma, ma deteriore perchè neppure a questa determinazione di somma non si era posto un limite, come vi propone di fare la vostra Commissione per mezzo di un decreto reale; deteriore perchè, oltre alla garanzia del 5 1/5 per 0/0 prestata dallo Stato, il 5 per il reddito, il 1/5 per l'ammortizzazione delle azioni, voi sanciste ancora una disposizione, colla quale, per un tratto di tempo di qualche considerazione, voi esentaste quella società da qualunque imposta sulla rendita.

Oltre alla concessione delle ferrovie lombarde, un'altra concessione, che è assolutamente identica all'attuale, meno sempre la precauzione che noi vi proponiamo, per rispetto sia alla fissazione della somma in un tempo determinato, sia alla emissione delle obbligazioni, voi la sanzionaste non è lungo tempo in questa stessa Legislatura, quando deste la concessione della ferrovia da Porta a Massa alla stessa società delle Livornesi.

Fatte queste rettificazioni, io vi prego di permettermi di tornare un momento sulla questione finanziaria, dalla quale essenzialmente hanno preso le mosse le questioni principali che si sollevarono contro l'attuale progetto di legge.

Vi fu chi disse: perchè lo Stato non farà questa linea coi denari suoi propri, per mezzo del debito pubblico? Lo stato nell'emettere le obbligazioni aggrava i contribuenti di più che non li avrebbe aggravati portando la somma necessaria nel debito pubblico, facendo egli stesso direttamente la linea.

Prima di rispondere a questa domanda, mi corre l'obbligo di fare un'osservazione rispetto al paragone fatto dall'onorevole Brunet di queste obbligazioni colle obbligazioni romane.

Non credo che occorran molte parole per dimostrare che non è paragone che stia quello delle obbligazioni emesse dalle Livornesi, e garantite dallo Stato, col corso delle obbligazioni osservato per le ferrovie romane. D'uopo è che consideriate che dall'un lato certa è la rendita, certo il pagamento dell'ammortizzamento; e che ricordiate che le ferrovie romane stavano sotto il colpo d'una crisi commerciale gravissima come quella in cui trovossi ravvolta la casa Mirès, nella quale trovavansi quasi compenstrate le ferrovie romane.

Ciò premesso, vi prego di notare come le obbligazioni che emettono le ferrovie livornesi, obbligazioni il cui pagamento, sia per l'interesse, sia per l'ammortizzazione, ricadrà sempre sul prodotto lordo di tutte le ferrovie livornesi, equivale per l'appunto ad un prestito fatto dallo Stato, senza che lo Stato abbia per ciò ad aggravare contemporaneamente alla sua emissione il debito pubblico; equivale ad un prestito emesso dallo Stato da una società ferroviaria, la quale ha già altre linee ed alla quale lo Stato guarentisce solo la differenza che si abbia fra il prodotto brutto della sua linea e la spesa per giungere a pagare il cinque per cento alle azioni.