

zione e l'attivazione, essere deciso che, anzichè per decreto reale, fosse il prezzo della costruzione determinato per legge.

Debbo però avvertire il Parlamento che, naturalmente, con questo si lascia aperto il campo a quelle discussioni le quali spesso ritardano e pregiudicano all'esito di una impresa, e si rischia, per qualche circostanza per cui il Parlamento non possa occuparsene, di comprometterne l'esecuzione. Quindi io sarei piuttosto contrario che favorevole al temperamento; ma per questo lato mi rimetto pienamente alla decisione del Parlamento, rimanendo sempre ricisamente opposto e determinato a non accettare la proposta Brunet, come quella che risolve due questioni di principio, contrariamente all'opinione sulla quale è basato tutto il sistema delle ferrovie che sta per discutere il Parlamento; cioè dando la preferenza al sistema della costruzione per conto dello Stato su quello delle concessioni alle società private, e volendo che le spese siano determinate dal Parlamento sopra studi preventivamente e maturamente compiuti.

Io credo fermamente che, se non si accolgono i due principii, sui quali è fondato il sistema di concessioni che ho presentato, non sia possibile per regola generale di costruire le strade ferrate nel tempo e nel modo che è desiderato dalle popolazioni e richiesto dagli interessi della nazione.

In conseguenza, dichiaro conscienziosamente che non potrei assumere la responsabilità dell'esecuzione di una legge redatta nei termini, nei quali l'onorevole Brunet ha formulato il suo progetto; e, mentre penso che sia preferibile il sistema della Commissione, per pura deferenza alle opinioni che sono state da taluni membri manifestate in questo recinto, mi rimetto alla decisione della Camera.

PRESIDENTE. Il deputato Brunet ritira la sua proposta?

BRUNET. Io ritirerei la mia proposta, qualora fosse inteso che tutto ciò che si riferisce al tronco oltre Arezzo sia fatto oggetto di una legge speciale, come fu proposto dal deputato Boggio.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Non mi sono bene spiegato; l'onorevole Brunet dice che il tratto oltre Arezzo diventi argomento di una concessione speciale; io non lo posso ammettere; sarebbe lo stesso che annientare tutta la legge. Quel tratto forma parte di corrispettivo in un contratto bilaterale, non bisogna dimenticarlo; è certo che la società delle Livornesi non accetterebbe la concessione limitata ad Arezzo. L'ho detto ieri, e ho detto di più che il Ministero nelle sue trattative l'aveva tentato, e non gli era riuscito di ottenerlo. Io ho inteso di dire unicamente che, se la Camera lo crede, il prezzo della linea al di là di Arezzo, piuttosto che con decreto reale, potrà essere determinato con legge.

BRUNET. Dopo le dichiarazioni del signor ministro circa la proposta Boggio, io mi accosto a questa, e ritiro la mia (Bravo!), appunto per transigere in certo qual modo, e ottenere, se non in tutto, almeno in parte lo scopo cui mirava la mia proposta.

PRESIDENTE. Leggo adunque l'articolo primo:

« È approvata la convenzione, intesa addì 15 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 ad Ancona, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del Colle di Fossato. »

Viene ora l'emendamento del deputato Scarabelli, il quale là dove si dice: *riunendosi alla ferrovia da Firenze per Arezzo ad Ancona*, ecc., vorrebbe sostituire le parole: *passando possibilmente ai pressi di Perugia e riunendosi in ogni caso alla ferrovia da Roma ad Ancona*.

Mi pare che la Commissione accetti questa proposizione.

Dal banco della Commissione. Sì! sì!

BRACCI. Domando la parola per un'osservazione semplicemente filologica, cioè per proporre che si cancelli il vocabolo *pressi di Perugia*, che non è parola italiana.

VALERIO, relatore. Io vorrei pregare l'onorevole preopinante ad abbandonare questa quistione filologica; imperocchè, siccome questo vocabolo si trova nella convenzione, la quale noi non possiamo cambiare; e, quando si cambiasse nella legge, ciò potrebbe produrre delle cattive intelligenze, lo prego quindi di non insistere.

GALLENZA. Ma il relatore potrebbe darci la definizione.

MACCHI. *Pressi* vuol dire presso.

VALERIO, relatore. S'intende le vicinanze; questo termine c'è venuto di Toscana.

TOSCANELLI ed altri. No! no!

Una voce. È un barbarismo.

DANZETTA. Pregerei il presidente di mettere ai voti l'articolo nei termini in cui fu convenuto tra la Commissione ed il Ministero; c'è l'emendamento proposto dall'onorevole Scarabelli.

PRESIDENTE. Io non l'ho questo emendamento.

MACCHI. Sarebbe il medesimo; si tratterebbe solo di omettere l'avverbio *possibilmente*.

LUZI. Insisto per togliere la parola *possibilmente* e di lasciar l'espressione: *pressi di Perugia*, soltanto perchè tutti i membri della Commissione e il Ministero riconobbero e convennero che in quelle vicinanze bisognava passare forzatamente.

PRESIDENTE. Il Ministero aderisce?

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Sì! sì!

BERARDI TIBERIO. Io mi opporrei alla redazione proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero, ed invece assumerei, per conto mio, il progetto primitivo del Ministero. La ragione per la quale io mi oppongo alla redazione proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero è questa: che la Commissione ha creduto di mettere nella sua redazione delle espressioni le quali accennano direttamente ad Ancona, senza far caso della direzione che potrebbe avere da Perugia alla centrale romana, passando per Fuligno.

Dico ciò, perchè questa idea della Commissione risulta dalla sua relazione, e soprattutto l'onorevole mio amico, il deputato Fiorenzi, nella tornata, mi pare, del 1° corrente, si è espresso apertamente, che era intendimento della Commissione di escludere il passaggio per Fuligno, perchè riteneva che si dovesse prendere la direzione più breve per andare ad Ancona, la quale, a parer suo, sarebbe stata quella della valle del Chiascio.

Lo stato delle cose attualmente è tale, che non abbiamo elementi per poter decidere se questo passaggio per Fuligno debba o no essere accettato.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo al deputato Fiorenzi, il quale supponeva che esso signor ministro avesse rigettato il passaggio per Fuligno, ha formalmente dichiarato non avere nè accettato, nè escluso il passaggio per la valle del Chiascio, che sarebbe quello per Fuligno. Egli così si è espresso:

« Forse non mi espressi bene nel seno della Commissione, o essa non mi comprese perfettamente, se l'onorevole Fio-