

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Brescia-Morra testè letto.

(Dopo prova e controprova, è ammesso.)

Ora prego la Camera di avvertire che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di non accettare il progetto della Commissione, ed ha fatto istanza perchè la discussione si apra sull'articolo unico del progetto del Ministero. Epperò io devo mettere ai voti questa proposta.

LA PORTA. A me pare che questa non sia una questione, perchè coloro i quali vogliono accettare (ed io sono tra questi) la proposta della Commissione, possono indifferentemente votare che si passi alla votazione dell'articolo unico ministeriale, perchè a nessuno è tolto di poter proporre come emendamento gli articoli della Commissione; come coloro i quali vogliono votare l'articolo del Ministero possono accettare che si passi alla discussione della proposta della Commissione, perchè, arrivati all'articolo 1, lettera *a*, possono fermarsi.

Dunque una questione vera su questo punto io non la vedo. Se l'onorevole presidente vuol mettere ai voti la proposta dell'onorevole ministro, io dichiaro che essa non pregiudica la questione principale, la quale si deve risolvere col voto sull'articolo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro avendo fatta questa proposta, è dover mio di porla ai voti. Per altro è indubitato che, quantunque la Camera deliberi di aprire la discussione sul progetto del Ministero, ciò tuttavia non toglie che ciascun deputato abbia il diritto di presentare, come emendamenti, le aggiunte che crederà opportune.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

MANGILLI, relatore. In risposta all'onorevole La Porta debbo dire che mi pare non sia altrimenti indifferente che si voti sull'articolo unico del Ministero o sugli articoli della Commissione, per questa ragione che il Ministero accetta tutte le altre varianti recate dal progetto della Commissione, meno la proposta delle due linee. La sola differenza dunque che rimane fra la formola del ministro e la nostra è che egli vuole una sola linea e noi ne vogliamo due.

Dunque, se si vota sul progetto del Ministero, implicitamente si vota per fare una sola linea, giacchè gli altri articoli della Commissione sono accettati dal Ministero. Io dunque, a nome della Commissione, debbo dichiarare di non poter accettare la proposta dell'onorevole La Porta, e che teniamo fermo il nostro progetto di legge, perocchè non sappiamo concepire come potesse adesso la Camera implicitamente votare di voler fare una sola linea, e più tardi dire di farne due.

PRESIDENTE. Interpello la Camera se essa intende di mettere in discussione il progetto del Ministero, anzichè quello della Commissione.

(Dopo prova e controprova, la Camera delibera di passare alla discussione del progetto ministeriale.)

Leggo l'articolo unico :

« Il Governo è autorizzato a fare, per decreto reale, la concessione di una strada ferrata da Tuoro a Chiusi per la congiunzione della linea aretina colla centrale toscana, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, ed assumendone il concessionario, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio, senza concorso, sovvenzione o garanzia di sorta alcuna per parte dello Stato.

« Potranno essere accordate al concessionario le esenzioni e franchigie già ammesse dal paragrafo *F* dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865, n° 2279. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Giacchè bisognerà aggiungere un altro articolo, pregherei la Camera a permettere che si stralci dall'articolo 1 l'ultimo alinea, il quale dice: « Potranno essere accordate al concessionario le esenzioni e franchigie, già ammesse dal paragrafo *F* dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865, n° 2279. »

Invece di questo alinea proporrei due articoli per meglio spiegare la facoltà che si dà al Governo.

FERRACCIU. Dopo essersi parlato tanto nell'interesse particolare dei comuni e delle provincie, mi permetta la Camera che io faccia due semplicissime osservazioni nell'interesse generale dello Stato.

La prima delle mie osservazioni si riferisce alla questione del riscatto di cui mi pare che nessuno abbia fatto cenno. È convenuto che il Governo possa riscattare le linee delle quali si tratta in qualunque tempo a lui piaccia; sborsando cioè per la Bucine-Buoninsegna 4 milioni e 400 mila lire, e per la Tuoro-Chiusi, lire 2,600,000.

Ora, secondo i dati che ho raccolti dal bilancio delle ferrovie romane, il provento lordo chilometrico sarebbe poco più di dodici mila lire. Io lo porterò a quindici mila. Però, detratte le spese di esercizio, in ragione di centesimi sessantacinque per ogni lira, si ridurrebbe in netto a lire 5250. Si avrebbe quindi un prodotto annuo di circa 132 mila lire. Per conseguenza il Governo sia che volesse effettuare il riscatto coi mezzi ordinari del bilancio, sia che volesse farlo con emissione di rendita pubblica, lo farebbe sempre a scapito, gettando via due milioni e parecchie migliaia di lire. Al contrario nella linea Tuoro-Chiusi, per la quale le spese di esercizio, a dir molto, potrebbero calcolarsi in ragione di 60 centesimi, si avrebbe un prodotto netto chilometrico di sei mila lire, ed un prodotto annuo di lire 160 mila. Talchè lo Stato, ben lungi di collocare il suo danaro a fondo perduto, ben lungi di fare una dannosa e poco giustificabile dispersione di capitale, farebbe invece un vero guadagno. Io non ne trarrò veruna conseguenza; ma parmi che il semplice ragguaglio di queste cifre sia per se stesso molto persuasivo ed eloquente.

L'altra osservazione che io vorrei fare, riguarda la