Numero della Proposta

57

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861

Proposta di Legge presentata nella tornata del 2. Maggio 1861.
dal Ministro delle Finanze dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Convenzione tra il Governo di S. M. e la Società delle ferrovie Livornesi per la concessione della Strada ferrata da Firenze per Arezzo ~~sino alla linea~~ da Roma ad Ancona

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Cini
» 2° Menichetti
» 3° Luzi
» 4° Insani
» 5° Salvagnoli
» 6° Valerio
» 7° Macchi
» 8° Fiorenzi
» 9° Spezioni

Relatore Valerio — Giuliani

Adottata nella tornata del 13. Giugno 1861.
12. Aprile 1862.

1

Progetto di legge –

Modificazioni all'art 2° della legge 7 luglio 1861 per la concessione della ferrovia d'Arezzo alla Società delle ferrovie Livornesi

Nell'art 2° della legge 7 luglio 1861 che approva la concessione alla Società delle ferrovie Livornesi della strada ferrata da Firenze per Arezzo fino all'incontro di quella da Roma ad Ancona è stabilito che prima di autorizzare alcuna emissione d'obbligazioni dovrà essere per Reale Decreto stabilito il totale ammontare delle spese di costruzione, del materiale e d'ogni altro ovvenente

Non giova esaminare se allorchè fu pubblicata la legge 7 luglio quelle disposizioni potessero essere ugualmente eseguite, pare tuttavia fuor di dubbio che siffatte disposizioni trovassero

nella [illegible] [illegible] [illegible]

nella pratica attuazione gravi difficoltà, e che allo stato attuale delle cose debbano reputarsi d'impossibile esecuzione, a meno che non si voglia correre il pericolo d'ritardare i cominciamenti e la continuazione dei lavori".

Le gravi questioni sollevatesi per il tracciamento della linea non hanno permesso di portare a compimento alcun progetto e maniera perciò assolutamente la base per determinare il voluto costo totale; d'altra parte la convenzione annessa alla legge 7 luglio 1861 prescrive termini rigorosi per intraprendere e compiere i lavori. In questa contraddizione fra le disposizioni della legge, e affine di provvedere perciò l'intento della legge non fosse vano, il ministero precedente emanò il Decreto 2 Marzo col quale fu acconsentito alla emissione d'centomila obbligazioni, necessaria a procacciare il capitale necessario ai bisogni

della società per le spese e i lavori
da compiersi nell'anno corrente
Nell'intento di dare esecuzione a quel provvedimento è sembrato al Ministero che pur dubbj sussistessero nella sua legalità a fronte delle chiare e precise prescrizioni dell'art.° 2.° della legge sopracitata, e che giovasse tanto al buon andamento degli affari della Società delle ferrovie Livornesi, come allo Stato di provvedersi per legge. Attualmente giova ripetere è impossibile eseguire rigorosamente quella legge, massimamente dopo che le ultime discussioni avvenute nella Camera resero necessario un nuovo e più completo studio dei tronchi da Arezzo all'incontro delle ferrovie Romane.

D'altra parte la Società volendo mettersi in misura di adempire agli assunti obblighi ha procurato di dare un conveniente sviluppo ai lavori, e ha intavolato trattative per ottenere i fondi che le sono necessarj

4. In questo stato d'cose il riferente reputa ovvio e opportuno ed il solo che tolga ogni dubbio sulla legalità dei provvedimenti emanati e da emanarsi onde procacciare i fondi necessarj alla costruzione di queste linee interessantissime, quello di proporre al parlamento una modificazione all'art. 2.° in forza della quale eliminata la parola <u>totale</u> si manga fatta facoltà al governo di autorizzare in base a parziali progetti la emissione di obbligazioni in quella somma che risulterà necessaria.

Il riferente confida che la Camera vorrà accogliere benevolmente una proposta dettata dal desiderio di mantenere scrupolosamente la legalità congiunta colla sollecitudine delle opere pubbliche dalle quali dipende la prosperità dello Stato.

Progetto di Legge

All'Art.o 2.o della legge 7 luglio 1861 verrà sostituito il seguente

Articolo 2.o

L'ammontare delle spese di costruzione di questa linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della linea da Firenze allo incontro colle strade ferrate Romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso eccedere il capitale contemplato nello art.o 9 della convenzione, verrà stabilito con Decreti Reali sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla Società prima di far luogo alle emissioni delle obbligazioni.

Progetto di legge presentato N° 99. C.
dal Ministro dei Lavori pubblici
/ Depretis /

Modificazioni all' art. 2.° della
legge 7. luglio 1861. concernente
la strada ferrata Aretina

Tornata del 9. aprile 1862.

a pagare 7. linea 24.

invece di " aggiunse che £ 27.000 — "

fuori — " leggasi le £ 25,500 —

N. 57 (B).

Errata corrige.

a pagina 5. 3ª linea
inserire di "interessi 6 per cento"
leggi — "interessi 5 per cento" —

a pag. 6. nella nota a piè della pagina
dopo le parole "Ch. 409."
~~inserire di quanto si può dedurre~~
inserire dell'importo per ciascuna singola nota
leggi quanto segue —

"non sarebbe egli opportuno che a completare
quel gruppo di Vie ferrate si aggiungessero
ancora ~~le Centr~~ le linee della Centrale
Toscana, e ~~quella~~ le Maremmane?
Sarebbero in tal caso da aggiungersi

Per la Centrale Toscana —
Da Empoli a Chiusi per Siena Ch. 153.
da Chiusi all'incontro della
Romana a Orte — 77.
da Ascianova Grosseto — 96
totale Ch.ti 326 — Ch. 326.

Per le Maremmane
Da Livorno al Chiarone colla diramazione
del fiume di Cecina alla Merse — 230

Il gruppo totale delle Toscane risulterebbe Ch. 965

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Convenzione tra il Governo di S. M. il Re Vittorio Emanuele II e la Società delle Strade ferrate Livornesi per la concessione a quest'ultima della strada ferrata da Firenze per Arezzo fino all'incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

Articolo 1.mo

Il Governo di S. M. il Re Vittorio Emanuele concede alla Società anonima delle strade ferrate Livornesi il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio a proprie spese e nel proprio interesse della strada ferrata da Firenze per Arezzo e presso di Perugia incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

Il Governo del Re si riserva a stabilire nel termine di mesi due dalla promulgazione della legge d'approvazione

5

della presente concessione, l'andamento generale della nuova linea oltre Arezzo, ed il di lei punto di congiunzione con la strada Romana.

Articolo 2.do

La Società delle strade ferrate Livornesi si obbliga a sottomettere all'approvazione del Governo gli studj della strada ferrata fino a Montevarchi, immediatamente dopo promulgata la legge d'approvazione della presente concessione, quelli da Montevarchi ad Arezzo dentro due mesi da tal promulgazione, e quelli da Arezzo alla congiunzione con la linea di Roma ad Ancona, dentro sei mesi dal giorno in cui le sia officialmente partecipata la decisione del Governo intorno all'andamento di questa parte della strada ferrata.

Articolo 3.o

La Società stessa si obbliga a por mano ai lavori di costruzione fino a Montevarchi dentro un mese dopo che

le saranno approvati gli studj, ed a condurli a termine dentro dieci mesi; a por mano a quelli da Montevarchi ad Arezzo dentro un mese dopo l'approvazione del progetto e condurli a termine dentro venti mesi; a por mano a quelli al di là di Arezzo dentro tre mesi dopo l'approvazione degli studj e condurli a termine entro quattro anni da quell'epoca.

Articolo 4.°

La Società si obbliga ad attivare l'esercizio della strada sulla sezione da Firenze al Pontassieve nel termine di giorni venti dalla data dell'invito che le verrà rivolto dal Governo, e quindi a spingerlo innanzi sulle altre sezioni a misura che lo stato di costruzione delle medesime converrà di farlo regolarmente e con sicurezza.

Il materiale ed i mezzi tutti di esercizio saranno totalmente provveduti dalla Società nella qualità e proporzioni richieste ad un completo e

soddisfacente servizio così delle successive sezioni che del complesso della linea.

Articolo 5.°

Tutti indistintamente i lavori che all'epoca della consegna della strada Aretina alla Società delle strade ferrate Livornesi (consegna che dovrà aver luogo immediatamente dopo la promulgazione della legge d'approvazione della presente concessione) saranno già stati eseguiti per quella strada o una sia dell'antica Società Concessionaria della medesima, sia dei Governi della Toscana e del Re, saranno con tutti i loro accessorii di acquisti di terreni provviste d'ogni genere utensili e mezzi d'opera qualunque ceduti alla Società delle Livornesi che dovrà accettarseli ai prezzi e nei modi determinati dagli articoli terzo e quarto del decreto del 24. marzo 1860. del Governo della Toscana previo riscontro degli inventarii e dello stato di consistenza.

Il pagamento della somma che risulterà per tal modo dovuta sarà fatto dalla Società delle strade ferrate Livornesi in contanti in Firenze entro un anno dal giorno della consegna ed in diverse rate da determinarsi

Articolo 6.°

La durata della presente concessione è limitata a tutto l'anno 1952 come è quella delle altre strade ferrate appartenenti alla Società anonima delle strade ferrate Livornesi delle quali la nuova linea s'intenderà far parte integrante ed inscindibile.

Tanto questa che quelle saranno quindi possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle leggi e dai Regolamenti in vigore ed in particolare dalla legge del 20. Novembre 1859. quando saranno promulgati nelle Provincie traversate dalle strade ferrate suddette e in quanto il loro disposto non

si opponga alle leggi e Regolamenti già applicati alle strade ferrate Livornesi e specialmente ai Capitoli approvati dal Ministero di Finanze e Lavori Pubblici del Governo di Toscana dal 18. marzo 1860.

Articolo 7.mo

In perfetta uniformità al disposto dei Capitoli stessi e del precedente Decreto del Governo della Toscana del 2 di quel mese, saranno regolate per la ferrata suddetta l'esenzione dai diritti di Dogana, di Bollo e di Registro, l'applicazione delle Tariffe, il servizio delle Poste, Telegrafi etc. il trasporto dei militari, del materiale da guerra e dei detenuti.

Articolo 8.°

La strada ferrata Aretina dal Pontassieve ad Arezzo e da quivi all'incontro colla Romana sarà costruita ad un solo binario salvo gli opportuni varatti nelle stazioni e in quei tratti ove pel migliore e più sicuro servizio fosse dal Governo riconosciuto necessario di costruire un doppio binario.

I sistemi ed i materiali di costruzione per la medesima saranno quelli stessi che sono prescritti dai Capitoli sovracitati del 18. Marzo 1860. per le strade Livornesi salvo quelle speciali disposizioni intorno alle pendenze e curve che venissero richieste dalle condizioni del terreno.

Articolo 9.°

La Società delle strade ferrate Livornesi viene autorizzata ad emettere una nuova serie di obbligazioni in numero tale da produrre l'intero Capitale necessario per la completa costruzione della linea da Firenze all'incontro con la strada ferrata Romana, per la provvista del materiale mobile e per il saldo di ogni altra spesa occorrente per altre sezioni l'esercizio.

La Società sarà tenuta a giustificare le spese che avrà incorse in quei modi che saranno richiesti da un apposito regolamento ed il Governo non autorizzerà l'emissione di obbligazioni oltre quel numero che sarà sufficiente a produrre il Capitale

che dietro tali giustificazioni verrà stabilito.

Queste obbligazioni dovranno essere perfettamente uguali a quelle che hanno già in corso la Società, fruttifere ed estinguibili entro il periodo determinato per la durata della Concessione.

Le epoche le quantità ed il saggio al quale si faranno le successive emissioni di questi nuovi titoli verranno stabilite d'accordo fra la Società ed il Governo.

Il Governo estenderà a tutte le predette obbligazioni le medesime garanzie di frutto ed ammortizzazione di cui godono presentemente i titoli simili della Società delle Strade ferrate Livornesi.

Articolo 10.°

La presente fatta per doppio originale non sarà definitiva nè valida, se non approvata per Legge.

Torino 13. febbrajo 1861.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, incaricato di reggere il Portafoglio dei Lavori Pubblici
firmato C. Cavour

Il Direttore Capo di Divisione al Ministero dei Lavori Pubblici
firmato G. Martinengo

firmato Carlo Pensi per la Società delle Strade Ferrate Livornesi

Per Copia Conforme
Il Direttore Capo di Divisione
G. Martinengo

Pellati

SESSIONE 1861 (57-A)

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

CORSI, MENICHETTI, LUZI, SUSANI, VALERIO, SALVAGNOLI, MACCHI, FIORENZI, SPERONI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 2 maggio 1861

Convenzione tra il Governo di S. M. e la Società delle ferrovie Livornesi, per la concessione della strada ferrata da Firenze per Arezzo, sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona.

Tornata del 31 maggio 1861

SIGNORI,

Da nessuno dei vostri uffizi venne recata nella Commissione obiezione circa il grado d'importanza della ferrovia della quale vi viene sottoposta la concessione, per cui si ponesse in dubbio che allo Stato convenga provvedere a far sì che venga eseguita quanto prima sia possibile.

Ed invero o la si guardi come utile complemento delle reti toscane, alle quali già lo Stato per fatto del Governo toscano è garante di un netto prodotto, o la si consideri dal lato commerciale e strategico come quella che è chiamata ad unire pella via più breve da Livorno ad Ancona il Mediterraneo all'Adriatico, riesce per sè evidente che questa linea, tuttochè non si possa dire longitudinale, ma piuttosto sia un tratto importante di una trasversale della Penisola, raccoglie in sè tali elementi e di tanto valore da renderla sommamente utile, ed in certi rapporti necessaria.

Ammesso adunque in massima l'obbietto dello schema propostovi, le disquisizioni della vostra Commissione, interprete dei vostri uffizi, si volsero ai seguenti quesiti:

a) Quale è la condizione delle antecedenti concessioni dell'Aretina fatte dall'ex-Governo granducale, e poi dal Governo provvisorio della Toscana? E ciò all'effetto specialmente di apprezzare il fondamento della nuova concessione.

b) Quale è la condizione attuale delle ferrovie Livornesi, riguardate nei rapporti che esse hanno collo Stato? E ciò allo scopo di apprezzare la convenienza di affidare a questa società la concessione Aretina.

Dopo una prima concessione a prodotto netto guarentito dell'Aretina (da Firenze ad Arezzo, e quindi al confine Pontificio per Val di Chiana) fatta con decreto 17 settembre 1853, che veniva rivocata con altro del 17 maggio 1854, il Governo granducale della Toscana concedeva nuovamente questa ferrovia (cui si assegnava il nome di Ferdinanda) al marchese De Flers, con decreto del 16 agosto 1856, alle condizioni stabilite in quel decreto medesimo, e nei capitoli d'onere che portano la data del 17 agosto dello stesso anno.

Le condizioni che importa di notare in quella concessione, riflettono essenzialmente l'assicurazione data dal Governo di un prodotto netto di annue lire toscane 1,200,000 (1), e le garanzie imposte e la decadenza minacciata alla società De Flers cogli articoli 45, 46, 48 e 49 dei capitoli d'onere sopra citati.

Sebbene si costituisse la società De Flers, come appare dall'ordinanza ministeriale del 27 settembre successivo; sebbene intraprendesse i lavori e conducesse quasi a termine compiuto il primo tronco da Firenze a Pontassieve, appare poi che mancasse al complemento delle assuntesi obbligazioni; cosicchè con decreto 7 gennaio 1860 (che si riporta per allegato A), il Governo provvisorio della Toscana, temperando in grande misura i termini di rigore dei capitoli d'onere del 1856, dichiarava la decadenza della concessione De Flers, e provvedeva perchè per cura dello Stato si procedesse nei lavori sospesi.

In queste condizioni, e valendosi appunto del temperamento concesso coll'articolo 50 del decreto 7 gennaio 1860, facevasi luogo ad una nuova concessione a favore della casa Wander Elst e compagnia di Bruxelles, rappresentata da Pietro Augusto Adami di Livorno, e da Antonio Costa di Genova, la quale veniva condizionalmente sancita dal Governo della Toscana col decreto del 27 marzo 1860.

Di questa nuova concessione sono notevoli specialmente, siano in sè stessi come determinanti le conseguenze del temperamento ammesso col citato articolo 5 del decreto 7 gennaio 1860, sia perchè vi ha referenza diretta la convenzione

(1) Pari ad italiane lire 1,008,000 che corrisponde all'incirca ad un prodotto netto di italiane lire 8,765 per chilometro sulla totale lunghezza di quella linea sì com'era presunta in quelle condizioni di tracciato di chilometri 115. Articoli 13 e 14 del citato decreto 16 agosto 1856.

che vi viene sottoposta, gli articoli 3 e 4 che si riportano testualmente in seguito alla presente relazione (allegato B). (57-A)

Ma neppure questa nuova concessione non riusciva al suo pieno effetto, poichè, come vi venne narrato nella relazione ministeriale, con altro decreto 17 agosto 1860, ne veniva dichiarata la decadenza.

Essendosi però fatte apposite istanze da due dei nostri uffizii perchè la Commissione ricercasse se non fosse che i nuovi concessionari non s'acconciassero alle conseguenze di quel decreto, e quale fosse in merito ai reclami loro l'opinione dei legali consiglieri del Demanio; il Ministro dei lavori pubblici dichiarava in risposta alla domanda fattagliene, che ogni controversia in merito a questa discussione, era stata conchiusa e transatta.

Rimane quindi per questo lato esaurito il mandato della vostra Commissione, la quale ha però creduto suo debito di esporvi la storia corredata delle trattative che dovette esaminare relativamente a questo quesito. E trovasi dessa pelle dichiarazioni fattegli dal Ministro, condotta a conchiudere che nulla può fare ostacolo alla libertà delle vostre deliberazioni in merito a questa concessione.

La Società delle strade ferrate Livornesi rappresenta in oggi riunite in una le seguenti linee:

1° La *Leopolda*, da Firenze a Livorno per Pisa, la quale era retta dai capitoli 3 aprile 1841.

2° La *Maria Antonia*, da Firenze a Pistoia per Prato, retta già coi capitoli approvati con rescritto del 18 aprile 1846.

3° Da Pistoia a Lucca, retta dai capitoli 16 maggio 1846.

4° Da Lucca a Pisa, costituente la concessione subordinata ai capitoli approvati con rescritto del 22 giugno 1844.

5° Da Pisa a Porta, concessa coll'atto costitutivo delle Livornesi e subordinata al capitolato nuovo che regge attualmente quelle Società.

6° Da Porta a Massa, linea che forma l'oggetto della convenzione del 13 febbraio 1861, che voi approvaste di recente,

Egli è da notare che delle linee esistenti già (perocchè le ultime due, costituenti insieme una sola linea da Pisa a Massa, non sono ancora ultimate ned aperte al pubblico servizio) sola la *Leopolda*, in parte pelle eccellenti sue condizioni locali, in parte pella buona amministrazione che ne aveva di recente assunta la direzione, trovavasi in fiorenti condizioni, sorpassando col netto suo reddito il cinque per cento del capitale speso. La società della *Lucca* a *Pisa* avendo fallito, quella linea era stata acquistata a basso prezzo dal Governo; la *Maria Antonia* versava in cattive condizioni; e la *Pistoia-Lucca*, malgrado una garanzia di quattrocentomila lire toscane (1) di prodotto datale dal Governo, ch'essa era stata forzata dal bisogno ad impegnare per pro-

(1) Italiane lire 536,000.

(57-A) cacciarsi, col mezzo di obbligazioni, parte del capitale di cui difettava, non procedeva in modo da lasciare fondata speranza che fosse per dare buoni risultati.

Si fu in questo stato di cose che il Governo provvisorio toscano sul cadere del 1859 volse le sue cure a veder modo di consolidare insieme colla *Leopolda* le tre non felici linee, e di costituire con migliorate condizioni una nuova società, quella delle ferrovie Livornesi, alla quale aggiunse ancora la concessione della linea da Pisa a Porta (protesa a Massa), dandole così una rete di linee ferroviarie per estensione e per disposizioni meglio sufficienti a far sì che l'esercizio possa esserne fatto utilmente sia pella società che pel commercio.

La base finanziaria di questa combinazione fu la seguente:

Il capitale della nuova società fu stabilito in numero 80 000 azioni di lire 420 caduna (2), e per questo capitale lo Stato guarentisce un prodotto netto annuo del 5 per cento, e l'ammortizzazione alla pari in 99 anni, a far data dal 1° gennaio 1860.

La società si accollò:

1° Numero 14 325 obbligazioni di italiane lire 420 caduna, fruttanti il 3 per cento e rimborsabili alla pari per estrazione a sorte in anni 99 dalla loro emissione fatta dalla cessata società della ferrovia da Lucca a Pistoia il 1° marzo 1856.

2° Numero 6 988 obbligazioni simili in tutto alle precedenti, ed emesse dalla stessa società Lucca-Pistoia il 1° marzo 1858.

La stessa società venne autorizzata ad emettere:

3° Numero 16 548 obbligazioni simili alle precedenti, rimborsabili però in anni 95 per estrazione a sorte, all'effetto di darle alla Commissione liquidatrice della cessata società Lucca-Pistoia per resto e saldo del prezzo di acquisto della strada ferrata suddetta e dei suoi accessori.

4° Numero 20 800 obbligazioni di L. 500 caduna, fruttanti il 5 per cento, e rimborsabili al pari per estrazione a sorte in anni 90 per l'acquisto delle azioni della linea da Firenze a Pistoia.

5° Numero 7 100 obbligazioni pari alle precedenti, per l'acquisto della strada ferrata da Lucca a Pisa.

6° Quel numero di obbligazioni simili alle precedenti, che la società fosse per essere necessitata ad emettere per l'acquisto dei crediti esistenti contro la società della ferrovia da Firenze a Pistoia, e per la completa costruzione della nuova linea concessa da Pisa a Porta, or di recente prolungata a Massa.

Tutte queste obbligazioni, tanto pell'interesse annuo dovuto pelle medesime, che pel loro ammortizzamento, vennero pure guarentite dallo Stato.

Ritenendo, secondo le presunzioni indicate dal ministro dei lavori pubblici, che si possano assumere in 60 000 le ob-

(2) Toscane lire 500 pari ad italiane lire 420

bligazioni preindicate senza determinazione al n° 6, ne risulterebbe che lo Stato avrebbe assunto di guarentire: (57-A)

1° Il servizio degli interessi [illegible] per cento e l'ammortizzazione del capitale sociale della somma nominale di lire 33,600,000.

2° Il servizio degli interessi 3 per cento, e l'ammortizzazione di un capitale in obbligazioni di lire 39,901,620.

È però da ritenersi che questa garanzia è subordinata al prodotto del reddito netto, essendo specialmente stipulato ai numeri 42 e 43 dei capitoli di concessione:

a) Che il Governo non assume altro obbligo oltre quello di pagare la sola differenza fralle somme necessarie ai pagamenti degl'interessi ed all'ammortizzazione delle azioni e delle obbligazioni predescritte, e la rendita netta dell'impresa.

b) Che il Governo dovrà essere rimborsato della somma per esso pagata per effetto della prestata garanzia sugli avanzi che fossero per verificarsi sulla rendita delle annate successive.

Diamo in seguito alla presente, nell'allegato C, gli articoli 41, 42 e 43 dei capitoli di concessione che più specialmente si riferiscono a questa operazione ed al modo di conteggiarla.

Era certo di grande importanza il conoscere l'effetto pratico di questa concessione, e poichè già era corso, e doveva essere stato liquidato, un esercizio, quello del 1860, la vostra Commissione volgevasi al ministro dei lavori pubblici a questo scopo e ne otteneva i due importanti documenti che si allegano pure alla presente relazione sotto le lettere D ed E.

Il primo di questi documenti contiene una dimostrazione degli introiti e delle spese d'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1860; ed il secondo, riassumendo l'esercizio intiero del 1860 col semestre del 1861, in parte ricavato dall'effettivo speso e dall'effettivo introitato, in parte stabilito in presuntivo, insieme dà una riprova della prima dimostrazione, e la completa per riguardo specialmente alle scadenze diverse degli interessi e dei capitali dovuti per ammortizzazione.

Risulta da questi documenti che pel gruppo delle Livornesi (non compresavi però ancora la linea da Pisa a Porta a Massa, in costruzione), sviluppante in cifra tonda chilometri 194 (1),

(1) Il gruppo delle Livornesi in esercizio nel 1860 componesi delle seguenti linee:

1. Già Leopolda ora Livornesi, linea a destra		Ch. 99
2. Già Maria Antonia: da Firenze a Pistoia	Ch. 52	
3. Da Lucca a Pistoia	» 40	
4. Da Lucca a Pisa	» 23	
Componenti ora le Livornesi linee a sinistra	Ch. 95	» 95

Alle quali sono da aggiungersi le successive concessioni:

A riportarsi . . . Ch. 194

(57-A) si ebbe nel 1860 un prodotto brutto chilometrico di L. 19,500; riuscendo la spesa di esercizio a poco meno del 53 p. 0|0 della rendita lorda.

Risulta pure che il carico portato sul tesoro dello Stato pella prestata garanzia fu pei due semestri dell'esercizio 1860 di . . . . . L. 818,570 07

E riuscirebbe pei tre semestri, dal 1° gennaio 1860 al 30 giugno 1861 . . . . . » 1,215,318 20

Per farsi però un'idea esatta del carico derivante allo Stato dalla garanzia prestata alle Livornesi, è mestieri valutar pure il carico che pesava già sul tesoro toscano pella garanzia prestata dal precedente Governo alle società della Lucca-Pistoia, e pell'acquisto fatto della linea Lucca-Pisa.

Lo Stato guarentiva già alle società Lucca-Pistoia, come venne di sopra narrato, un'annua rendita di L. 336,000 »

E di più, resosi acquisitore della Lucca-Pisa, vuolsi ritenere gravato di tutte le passività di questa linea, le quali sono rappresentate dal fondo occorrente pel servizio degli interessi e dell'ammortizzamento delle 17,100 obbligazioni di Ln. 500, fruttifere al 3 p. 0|0 e rimborsabili alla pari per estrazione in anni 90, a questo scopo assegnato coll'articolo 5 del decreto 10 febbraio 1860 nella somma di . . . . . L. 114,507 24

E così insieme . . . . . » 450,507 24

Riporto . . .		Ch. 194
5. Linea di congiunzione a Firenze della Maria Antonia colla Leopolda	Ch. 5	
6. Da Pisa a Porta	» 36	
7. Da Porta a Massa	» 6	
Totale	Ch. 45	» 45
E si ha il totale delle Livornesi attualmente concesse in		Ch. 239
Colla concessione cui trattiamo si aggiungerebbero ancora:		
Da Firenze ad Arezzo	Ch. 80	
Da Arezzo a Gualdo, in semplice presunzione, secondo il tracciato indicato nella relazione ministeriale	» 90	
	Ch. 170	» 170
E riescirà in fine il gruppo delle Livornesi		Ch. 409
Non sarebb'egli forse opportuno che a completarlo si amalgamassero ancora a questo gruppo la Sanese e le Maremmane?		
Sarebbero in tal caso da aggiungersi:		
Per la Sanese:		
Da Empoli a Chiusi per Siena	Ch. 150	
Da Chiusi all'incontro delle Romane . . .	» 75	
Per le Maremmane:		
Da Livorno al Chiusone colla diramazione dal Fitto di Cecina alle Moie	» 250	Ch. 455
Ed il gruppo totale delle Toscane risulterebbe di . .		Ch. 864

Riporto . . . . . L. 450,507 24 (57-A)

Da cui, deducendo i netti ricavi delle due linee Lucchesi, che ammontarono pel 1860, per quanto consta dalle dichiarazioni dell'onorevole signor Coppi, direttore delle Livornesi, a . » 112,000 »

si ottiene quindi la somma di . . . . . L. 338,507 24

la quale rappresenta la passività gravante sullo Stato prima della costituzione delle Livornesi.

Dal disavanzo sopra accertato a carico dello Stato pel 1860 in . . . . . L. 818,570 07

deducendo la passività che pur sarebbesi dovuto subire pelle precedenti condizioni delle Lucchesi in . . . . . » 338,507 24

si riduce il maggiore disavanzo derivante dalla concessione delle Livornesi pel 1860 in . . L. 480,062 83

E posto eziandio, che coll'accrescere degli introiti della linea non fosse per diminuire sensibilmente la proporzione delle spese col prodotto lordo, voi scorgete che quel disavanzo sarà per scomparire quando il prodotto chilometrico, accresciuto di L. 4,500, sia per aggiungere L. 24,000; previsione che non vi parrà certo azzardata quando ricorderete che la Leopolda aggiunse alle L. 27,000; e quando considerate l'effetto immanchevole che alle provincie toscane, poste in felicissime condizioni per questo riguardo, verrà dall'abolizione delle moltiformi barriere che s'opponevano al naturale sviluppo del loro commercio.

E se voi paragonate solo il prodotto del primo trimestre del 1861 col corrispondente del primo trimestre del 1860, voi scorgerete già un sensibile aumento degl'introiti delle Livornesi di lire 70,000, il quale vi promette pell'esercizio corrente un incremento di poco inferiore a lire 1,500 per chilometro.

Nè certo vuolsi ammettere che la spesa d'esercizio abbia a stare nella proporzione in cui risulta pel 1860, pel primo esercizio cioè in cui si ebbero sulle linee a destra molte e gravi spese di riparazione d'ogni maniera, e nel quale non si potè a meno di subire tutti gli effetti dell'iniziamento delle ampliate condizioni dell'intrapresa.

Ma un'altra considerazione non vi sfuggirà pure come conseguenza dalle cifre sopra esposte. Ed è questa: che se in ogni caso è studio ben inteso di un savio Governo quello di aiutare lo sviluppo naturale di tutte le intraprese industriali, in questo speciale delle Livornesi, oltre il generale interesse, concorre pur quello diretto del Demanio pubblico; perocchè col crescere della prosperità di quest'intrapresa non solo si può aver fiducia che sia per cessare l'attuale aggravio che pesa sulle finanze dello Stato, ma eziandio si può sperare che siano per essere rifuse le somme già spese e quelle che ancora per qualche anno converrà di spendere pell'effetto della prestata guarentigia.

(57-A) E la vostra Commissione riconosce che, aprendo coll'Aretina la più diretta comunicazione possibile fra il porto di Livorno e quello d'Ancona, non solo si può con prudenza fare assegnamento sopra discreti prodotti della linea che sta per aprirsi, ma certamente si riuscirà pure ad accrescere i prodotti generali delle Livornesi. Onde non può non concordare coll'opinione che mosse il Ministero a riunire alle Livornesi la concessione di questa linea.

Fu oggetto di gravi preoccupazioni della vostra Commissione, interprete in ciò dei voti mandatigli da varii dei vostri uffizi, lo esaminare le condizioni in cui vi si propone questa concessione indeterminata nella traccia e nel capitale che lo Stato è chiamato a guarentire.

Le circostanze però generali delle cose che prepotentemente ci spingono ad affrettare la costruzione delle nostre ferrovie, e le speciali dell'Aretina singolarmente, la indussero nell'opinione di aderire ad un sistema che certamente non vorrebbe però fosse generalizzato; e neppure adottato, quando gravi cause non impediscano di procedere pella via più normale e più sicura, quella cioè di non impegnare lo Stato fuorchè in cose determinate, particolarmente pel lato della spesa.

Sono speciali condizioni dell'Aretina: il trovarsi già costrutto e non esercitato un tronco, quello da Firenze a Pontassieve, che nessuno potrebbe utilmente esercitare fuori della società delle Livornesi; ed il trovarsi già in corso d'esecuzione non pochi lavori nei tronchi successivi, or proseguiti direttamente dallo Stato.

E certo se trattato si fosse di protendere solo fino ad Arezzo la linea, non sarebbe stato impossibile di fornire quelle determinazioni che sarebbero state desiderabili. Ma potevasi indurre la società delle Livornesi ad assumersi sola la linea sino ad Arezzo, senza convenire pel tratto successivo, coll'esecuzione del quale solamente si possono sperare tali prodotti da rendere rimunerativa l'intrapresa? Conveniva egli il ritardare questo contratto, il quale reca con sè l'affidare all'industria privata molti lavori che or sono condotti dallo Stato, ed il rendere produttivi tostamente lavori già fatti, capitali già investiti ed inutilmente giacenti?

E certamente non poco tempo è necessario agli studii di quella tratta che da Arezzo vuol essere protesa per raggiungere la linea da Roma ad Ancona.

Piegandosi però all'avviso del Ministero, la vostra Commissione credette di dover dichiarare che gli studii per la tratta oltre Arezzo devonsi volgere a trovare la via migliore e più diretta colla tendenza principale verso Ancona. Ed a questo scopo propone, consenziente il Ministro dei lavori pubblici, che venga modificato l'articolo 1° (unico del progetto ministeriale) della legge, togliendo via la indicazione *pressi di Perugia*, onde non sia che questa prescrizione possa for-

zare il tracciato da studiarsi fuori delle migliori condizioni che la località sia per indicare. (57-A)

Non è già che togliendo queste parole la Commissione intenda di esprimere il voto che la linea abbia a scostarsi da Perugia; ma solo e bensì, che non si abbia ad obbligare questo tracciato in difficoltà od in sviluppi non necessari allo scopo principale, per cui debb'essere condotto, quello di andare ad Ancona. Esprime volontieri la vostra Commissione il desiderio che quella linea, se la natura dei siti lo consente utilmente, si appressi a Perugia; ma crede che, ove ciò non fosse, e convenisse di pensare a servire Perugia, questo potrà essere fatto nel futuro assai meglio con apposita diramazione, piuttosto che venire in qualche modo con mezzi termini a far sì che Perugia non sia opportunamente servita, e ne venga guasta la linea principale del commercio dei due mari.

Allo scopo di correggere per quanto è possibile il fatto dell'indeterminazione della spesa, e di dare le maggiori guarenzie ottenibili per limitarla in giusti confini la vostra Commissione vi propone di aggiungere all'unico articolo dello schema ministeriale un secondo articolo pel quale si prescriva che il limite della spesa totale della linea concessa sia determinato con decreto reale quando appena sia possibile il farlo, cioè quando si abbiano i progetti ed i preventivi. Ed in ciò pure si ebbe il consenso del Ministro dei lavori pubblici.

Ad uno scopo consimile mira il terzo articolo che la vostra Commissione, consenziente anche il Ministro, vi propone di scrivere nella legge, col quale si vogliono dal Ministero stabilite le norme opportune ad assicurare un'ampia concorrenza nell'emissione delle obbligazioni guarentite dallo Stato.

Una grave discussione ebbe luogo nel seno della vostra Commissione per riguardo al monopolio postale che non esiste pelle leggi che reggono tuttora specialmente in questa parte le provincie toscane.

Senza toccare alla questione se sia da preferirsi il monopolio postale, o la libera concorrenza dei servizii privati col governativo; senza entrare nella disamina del diritto ad una indennità che possa elevarsi dalle Società ferroviarie stabilite in Toscana, quando, indetto questo monopolio, si venga a privarle del prodotto che or ricavano dal trasporto delle lettere; si domandò se non fosse da dichiararsi in questa legge che cotale indennità non abbia ad essere in ogni caso dovuta per rispetto alla nuova linea concessa alle Livornesi.

Ma la vostra Commissione, sentito anche il Ministro sopra questa importante materia, non credette di dover venire in questo divisamento, sulla considerazione che per un lato non fosse da sollevarsi così grave questione sopra un caso speciale, per l'altro non si potesse con fondamento sperare che la società delle Livornesi fosse per acconciarsi a cotale dichia-

(57-A) razione; e perfino non fosse possibile il farla senza vulnerare la questione stessa, la quale si vuol riservare assolutamente, come quella che non si presenta senza molte ragioni per l'uno e per l'altro lato.

Per tutte queste considerazioni la vostra Commissione vi propone di adottare, coll'emendamento e colle aggiunte sopra accennate, e nelle quali, come vi venne dichiarato, conviene pure il Ministro dei lavori pubblici, lo schema di legge sottoposto alle vostre deliberazioni.

VALERIO, *relatore.*

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

È approvata la convenzione intesa addì 13 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 e pressi di Perugia, sino allo incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

~~E passando ai pressi di Perugia,~~

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

È approvata la convenzione, intesa addì 13 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.

~~E passando ai pressi di Perugia, e~~ e pressi di Perugia, e ~~ai~~ Orpi

Art. 2.

L'ammontare totale delle spese di costruzione di questa linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della linea da Firenze all'incontro colle strade ferrate Romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso eccedere il capitale contemplato nell'articolo 9 della convenzione, verrà stabilito con decreto reale sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla società, prima di far luogo ad alcuna emissione di obbligazioni.

Art. 3.

Nello stabilire le epoche, la quantità ed il saggio, al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni, di cui all'articolo 9 della convenzione, saranno dal Governo segnate le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza.

Approvato nella tornata del 13 giugno 1861.

Pellati

ALLEGATO A.

Decreto 7 gennaio 1860

Regnando S. M. Vittorio Emanuele

IL REGIO GOVERNO DELLA TOSCANA.

Visto il decreto del 16 agosto 1856 col quale concedevasi a Giacinto Giacomo Delamotte Ango, marchese De Flers, in proprio e nell'interesse di una società anonima che proponevasi di costituire, l'autorizzazione a costruire ed esercitare una strada di ferro da Firenze al confine pontificio per Arezzo, dietro la garanzia di una rendita minima prestata dal Governo, e con le altre condizioni di che nel citato decreto e nei capitoli annessi;

Visti più specialmente gli articoli 45, 46, 48 e 49 di detti capitoli del tenore che appresso:

« Art. 45. A garanzia dei patti stabiliti nella presente concessione, sarà tenuto fermo il deposito di un milione di lire, già a quest'effetto eseguito dal marchese De Flers. E il deposito stesso sarà irreparabilmente perduto, quando il marchese De Flers o la sua società non presentino dentro tre mesi da oggi gli studi pel primo tronco da Firenze al Pontassieve, o non pongano mano all'esecuzione dell'opera dentro il mese dall'approvazione degli studi per parte della direzione generale, o non riescano a costruire, armare col suo doppio binario e mettere in pieno esercizio quel primo tronco da Firenze al Pontassieve dentro 15 mesi dal giorno del cominciamento dei lavori.

« Art. 46. In ciascuno degli eventi contemplati nel precedente articolo 45, ferma stante la perdita del milione di lire, il marchese De Flers e la sua società decaderanno dalla concessione e dai diritti inerenti alla medesima con cedere a total benefizio del Governo i lavori già fatti, le espropriazioni commesse e i materiali provvisti senza obbligo di rimborso e indennità qualunque.

« Art. 48. Attivato il primo tronco da Firenze al Pontassieve, le sue rendite tanto naturali che garantite dal regio Governo con l'articolo 14 del decreto di questo giorno, rimarranno vincolate ed affette alla puntuale prosecuzione della linea, tanto che si vegga in piena attività fino al confine pontificio dentro i tre anni prefiniti dal precedente articolo 7. Ogni tronco che sarà messo successivamente in attività

servirà del pari di garanzia per l'altro, e così di seguito fino al confine. E quando mai avvenga che dentro i tre anni tutta la linea non sia pienamente attivata nel modo stabilito nei presenti capitoli, la società decaderà dalla concessione e dai benefizi tutti inerenti alla medesima; e conseguentemente anche dalla garanzia prestata con gli articoli 13 e 14 del citato decreto. (57-A)

« Solamente nel caso previsto dal presente articolo la società potrà, dentro sei mesi dalla dichiarazione di decadenza, rilasciare per incanto o privatamente il tronco o i tronchi attivati, materiali, espropriazioni, ecc., a chi assuma sopra soddisfacenti sicurezze l'obbligo di proseguire la linea alle condizioni medesime dei presenti capitoli, indipendentemente dalla garanzia della rendita minima di che nel precitato decreto, da intendersi nel previsto evento definitivamente ritirata tanto per la società che per il suo cessionario.

« In mancanza poi d'ogni cessionario, appena spirati i sei mesi, si applicheranno anche al tema del presente articolo le disposizioni del precedente articolo 46.

« Art. 49. I termini, le decadenze e penalità di che negli articoli precedenti dovranno aversi come di rigore senza che al marchese De Flers, o alla società concessionaria, possano rimanere rimedi equitativi per sottrarsi dalle conseguenze ivi contemplate, come per differirne l'applicazione, col doversi unicamente stare al fatto materiale della decorrenza del termine, e del non trovarsi in regola rispetto agli obblighi assunti. Solamente in caso di ritardo o sospensione di lavori per forza maggiore, competerà al marchese De Flers o sua società il diritto ad ottenere una conveniente proroga, da rimettersi però intieramente alla equità del Governo. »

Vista l'ordinanza ministeriale del 27 settembre 1856 sulla costituzione della società, divenuta assuntrice dell'impresa;

Viste le cinque proroghe per l'attivazione della prima sezione da Firenze al Pontassieve, consentite dal Governo coi suoi atti del 3 maggio 1858, del 16 gennaio, 30 maggio, 26 luglio e 30 settembre 1859, l'ultima delle quali spirata al 10 ottobre del caduto anno;

E visti gli eccitamenti a porsi in regola trasmessi in nome del Governo alla società concessionaria, non che le facilitazioni concesse ad agevolarne il còmpito senza scapito del servizio pubblico; di che fanno fede gli atti del 2 marzo, 16 aprile, 25 giugno, 3 agosto e 1 settembre 1858; 16 e 19 aprile, 23 e 30 maggio, 21 giugno, 26 luglio, 17 ottobre, e per ultimo il più esplicito di tutti, l'atto del 12 novembre 1859.

Considerando che la società concessionaria per la strada aretina non è riuscita in sì lungo termine, e nonostante gli avuti eccitamenti e facilitazioni, a mettere il primo tronco della sua linea in grado d'essere aperto al servizio pubblico; non ha intrapresi i lavori di prosecuzione come le ne correva

(57-A) l'obbligo; o si è mostrato affatto impotente a soddisfare alle condizioni della concessione.

E considerando che se nelle speciali circostanze dell'impresa compariva severa, benchè legittima, la rigorosa applicazione del sovra trascritto articolo 46, e poteva temperarsi a vantaggio dei concessionari e loro creditori anche il disposto nel successivo articolo 48 dei capitoli, era nell'interesse del servizio pubblico da troncare ogni indugio, già troppo lungo, alla riattivazione dei lavori,

Ha decretato e decreta:

Art. 1. È ritirata la concessione della strada ferrata aretina, col decreto del 16 agosto 1856 fatta al marchese De Flers e alla società successivamente costituitasi a questo effetto, la quale è conseguentemente sciolta e messa in istato di liquidazione.

Art. 2. La Direzione generale dei lavori d'acque, strade, ecc., prenderà immediatamente la consegna delle opere già fatte, delle provviste del materiale mobile e di quanto altro attiene all'impresa, al seguito di regolari stati di consistenza, descrizioni e inventari.

Art. 2. A cura della prelodata direzione sarà indilatamente provveduto ad attivare al pubblico servizio il primo tronco da Firenze al Pontassieve, e a riassumere i lavori su tutta la linea, da condurre a compimento nei termini e con le prescrizioni di che nel citato decreto e capitoli del 16 agosto 1856.

Art. 4. La regia depositeria somministrerà i fondi occorrenti alla direzione generale, che dovrà tenerne accurato registro per le conseguenze di che appresso.

Art. 5. Ai già concessionari è consentito il termine di se mesi, dalla pubblicazione del presente decreto, a presentare chi assuma, dietro sicurezze, che il Governo sia per riscontrare soddisfacenti, l'obbligo di proseguire e compire la linea alle condizioni del decreto e capitoli del 16 agosto 1856.

Fra le condizioni, il nuovo assuntore dovrà sottostare a quella del rimborso a pronti contanti, a favore del Governo, delle spese tutte commesse in esecuzione dei precedenti articoli 2 e 3.

Art. 6. Nonostante quanto è detto nel sovra trascritto articolo 48 dei capitoli, il nuovo impresario, che incontri il gradimento del Governo, potrà contare sulla conservazione della garanzia della rendita per la strada d'Arezzo nei modi e alle condizioni come venne prestata col citato decreto del 16 agosto 1856.

Art. 7. Spirati i sei mesi, di che che nell'articolo 5, senza che dai già concessionari siasi presentato chi di piena soddisfazione del Governo subentri nell'impresa, si applicherà in loro pregiudizio e senza bisogno di nuova dichiarazione l'ultimo inciso dell'articolo 48, e quindi la disposizione dell'articolo 46 dei capitoli.

Art. 8. Il ministro delle finanze, del commercio e dei lavori pubblici è incaricato dell'esecuzione del presente decreto. (57-A)

Dato in Firenze addì sette gennaio milleottocentosessanta.

Il presidente del Consiglio dei ministri
e ministro dell'interno
B. Ricasoli.

Il ministro delle finanze, del commercio
e dei lavori pubblici
R. Busacca.

Allegato *B*.

Articoli 3 e 4 del Decreto 24 marzo 1860.

Art. 3. Il valore del primo tronco della Aretina nello stato in cui si trova di costruzione e corredo con tutte le proprietà conseguite dalle espropriazioni, comunque non necessarie alla strada, ed il materiale mobile attualmente esistente, come dall'inventario che si trova al Ministero di finanze, rimane determinato nella somma di lire italiane 4,400,000 valore effettivo.

I lavori fatti eseguire dal Governo saranno rimborsati dai concessionarii sui conti che verranno presentati al dì della consegna, ed aggiunti al valore come sopra determinato; quei lavori che occorressero per portare a compimento il detto tronco, saranno rimborsati a chi ne opererà la esecuzione, e portati nel conto come sopra.

Art. 4. Pel rimanente della strada Aretina saranno, occorrendo, completati gli studi a cura e spese dei concessionarii e con intervento di un regio ingegnere, quando così piaccia al Governo; gli studi e disegni particolari accompagnati da perizie estimative, saranno presentati al regio Governo, quanto al tratto da Ponte a Sieve ad Arezzo, nel termine di mesi quattro dalla ottenuta cessione, e quanto al rimanente, dentro mesi tre dal giorno in cui il Governo avrà stabilita e notificata la direzione ulteriore della strada.

I lavori già eseguiti dalla Società sul secondo tronco, si avranno come fatti dai concessionarii. Saranno stimati dal regio commissario ingegnere Antonio Giuliani, ed il prezzo farà parte del costo del tronco relativo. Dei lavori fatti eseguire per suo conto dal regio Governo, i concessionari ne faranno ad esso il rimborso nel modo detto di sopra pel primo tronco, per essere posti a credito nella liquidazione di questo secondo.

Articoli 41, 42 e 43 dei capitoli per le Società delle strade ferrate Livornesi, approvati dal Governo toscano, il 18 marzo 1860.

41. A conformità del Decreto in data del 2 marzo 1860, il Governo garantisce il rimborso alla pari delle 80,000 cartelle di azioni di lire italiane 420 ognuna, rappresentanti i complessivo capitale sociale di lire italiane 33,600,00 da eseguirsi in anni 99 dal 1° gennaio 1860 secondo il prospetto di rimborso stampato a tergo delle cartelle di azioni, e garantisce altresì l'interesse semestrale alla ragione del 5 per cento all'anno sul capitale nominale delle azioni suddette fino alla scadenza del rimborso del capitale medesimo.

Parimente il Governo garantisce il rimborso alla pari delle obbligazioni che la Società è stata autorizzata ad emettere col Decreto del 10 febbraio 1860, nonchè l'interesse semestrale alla ragione del 5 per cento all'anno sul capitale nominale delle suddette obbligazioni. Ugual garanzia il regio Governo assume per l'interesse annuo del 3 per cento e pel rimborso alla pari del capitale delle obbligazioni emesse già dalla Società anonima per la strada ferrata da Lucca a Pistoja ed accollate alla Società anonima per la strada ferrata Leopolda, come parte del prezzo di acquisto della prima delle strade suddette.

42. Con la garanzia di che nell'articolo precedente il regio Governo non resterà esposto ad altro obbligo che a quello di pagare la sola differenza che si verifichi fra le somme necessarie ai pagamenti di che nel precedente articolo e la rendita dell'impresa netta dalla detrazione delle spese.

Per conoscere la cifra di questa rendita, all'effetto di liquidare anno per anno il conto fra il regio Governo e la Società, si dovrà procedere nel modo seguente:

1° Si prenderà la somma totale della rendita lorda dell'annata in esame.

2° Dalla somma suddetta si detrarranno le spese dell'esercizio della manutenzione e rinnovamento del materiale fisso e mobile e quelle dell'Amministrazione.

3° Dalla ridetta somma si detrarrà pure il 3 per cento della rendita lorda da servire alla costituzione del fondo di riserva secondo li statuti della Società.

4° Si detrarranno finalmente i *dividendi* spettanti pei due distinti semestri ai possessori delle cartelle di azioni di seconda serie della Società anonima per la strada ferrata Leopolda che a quell'epoca sussisteranno tuttora.

La differenza in meno che si verificasse fra la rendita depurata come è detto di sopra ed il coacervato degli interessi e dei rimborsi del capitale tanto delle obbligazioni che delle

azioni scaduti nelle annate in esame costituirà la somma di cui nella liquidazione dovrà increditarsi il regio Governo per effetto della prestata garanzia, e della quale dovrà essere rimborsato con gli avanzi che si verificassero sulla rendita delle annate successive. (57-A)

Quelle differenze in più o in meno che da questa liquidazione potessero risultare nelle anticipazioni fatte dal regio Governo sugli stati di cassa presentati durante l'annata dalla Società, saranno immediatamente saldate a contanti per parte del regio Governo o della Società, secondochè saranno dall'uno o dall'altra dovute.

43. Qualora fatte tutte le detrazioni di che nel precedente articolo, non che quelle necessarie al pagamento degli interessi e del capitale delle azioni ed obbligazioni di che nel precedente articolo 41, si verificasse qualche avanzo, questo dovrà servire al rimborso delle somme che il regio Governo avesse anticipate per effetto della prestata garanzia. Che se per questo titolo nulla fosse dovuto al regio Governo o gli si dovesse soltanto il rimborso di somma tale che lasciasse sulla rendita pur sempre un avanzo, questo costituirà l'utile sociale da ripartirsi fra gli azionisti.

Allegato *D.*

DIMOSTRAZIONE degli introiti e delle spese d'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1860.

INTROITI			SPESE		
1860 Gennaio	L.	226,861 88	Amministrazioni	L.	197,108 80
Febbraio	»	253,714 14	Servizio delle stazioni e dei treni	»	532,010 24
Marzo	»	265,565 54	Mantenimento e sorveglianza della linea	»	509,241 56
Aprile	»	381,731 75	Mantenimento e sorveglianza delle fabbriche	»	64,879 50
Maggio	»	302,142 26	Mantenimento e servizio della locomozione	»	528,059 57
Giugno	»	317,447 85	Mantenimento e servizio dei veicoli	»	172,813 48
Luglio	»	370,264 29			
Agosto	»	595,511 90			
Settembre	»	594,904 02			
Ottobre	»	349,801 78			
Novembre	»	280,170 52			
Dicembre	»	264,842 48			
	L.	5,782,956 41		L.	2,004,113 15
Conto profitto e perdite	L.	9,187 58	Utile	L.	1,788,030 84
	L.	5,792,143 99		L.	5,792,143 99

RIPARTO DELL'UTILE

Fondo di riserva, 3 per $^0/_0$, sopra L. 5,792,143 99	L.	115,764 31	Utile come sopra	L.	1,788,030 84
Interessi al 30 giugno 1860 sopra n° 35868 azioni di L. 840, al 5 p. $^0/_0$	»	711,228 »	Deficit	»	818,570 07
Interessi al 31 dicembre 1860 sopra 80000 azioni di L. 420 5 p. $^0/_0$	»	840,000 »			
Interessi dal 1° gennaio al 1° marzo 1860 sopra 14325 obbligazioni Lucca-Pistoia 1856, al 3 p. $^0/_0$	»	30,082 50			
Interessi dal 1° gennaio al 1° marzo 1860 sopra 6988 obbligazioni Lucca-Pistoia 1858, al 3 p. $^0/_0$	»	14,674 80			
Interessi dal 1° gennaio al 31 dicembre 1860 sopra 16548 obbligazioni strade ferrate livornesi 1860, al 3 p. $^0/_0$	»	208,504 80			
Interessi dal 1° marzo al 31 dicembre 1860 sopra 14298 obbligazioni Lucca-Pistoia, 1856, al 3 p. $^0/_0$	»	150,129 »			
Interessi dal 1° marzo al 31 dicembre 1860 sopra 6975 obbligazioni Lucca-Pistoia 1858, al 3 p. $^0/_0$	»	73,237 50			
Interessi dal 1° gennaio al 31 marzo 1860 sopra 20800 obbligazioni (serie A), al 3 p. $^0/_0$	»	312,000 »			
Interessi dal 1° gennaio al 31 dicembre 1860 sopra 7100 obbligazioni (serie B), al 3 p. $^0/_0$	»	106,500 »			
Per $^1/_6$ delle 40 obbligazioni estratte il 1° marzo 1860	»	2,800 »			
Per $^5/_6$ delle 72 obbligazioni estratte il 1° marzo 1861	»	30,240 »			
Per capitale delle 32 azioni da rimborsarsi il 30 giugno 1861, imputabili all'anno 1860	»	13,440 »			
	L.	2,606,600 91		L.	2,606,600 91

Firenze, 22 maggio 1861.

V° P. I. Coppi *Direttore.*

Torino, il 31 maggio 1861.

V° VALERIO *Relatore.*

SESSIONE 1861

N° 57-B

CAMERA DEI DEPUTATI

ERRATA CORRIGE

ALLA RELAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE

relativo alla

Convenzione tra il Governo di S. M. e la Società delle ferrovie Livornesi, per la concessione della strada ferrata da Firenze per Arezzo, sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona.

Pagina 5, linea terza, *invece di* interessi 6 per cento, *leggasi* interessi 5 per cento.

Pagina 6, nella *nota* a' piè della pagina, *dopo le parole* E riescirà infine il gruppo delle Livornesi..... Ch. 409 *invece della successiva porzione di quella* nota, *leggasi*:

Non sarebbe egli opportuno, che a completare quel gruppo di vie ferrate si aggiungessero ancora le linee della Centrale Toscana e le Maremmane?

Sarebbero in tal caso da aggiungersi:

Per la Centrale Toscana:

Da Empoli a Chiusi per Siena..... Ch. 153

Da Chiusi all'incontro delle Romane ad Orte ..... » 77

Da Casciano a Grosseto ..... » 96

TOTALE Ch. 326 Ch. 326

Per le Maremmane:

Da Livorno al Chiusone, colla diramazione dal Fitto di Cecina alle Moie..... » 230

Ed il gruppo totale delle Toscane risulterebbe .. Ch. 965

Pagina 7, linea ventesimaquarta, *invece di* aggiunse alle L. 27,000, *leggasi* superò le L. 25,500.

ALLEGATO *E*.

STATO presuntivo di Cassa al 30 giugno 1861 per l'effetto dei pagamenti semestrali degli interessi sulle Azioni, Obbligazioni ecc. in ordine all'articolo 45 dei capitoli stati approvati il 18 marzo 1860.

Utile netto al 30 aprile 1860 come da bilancio				L. 447,330 97
Incassi dal 1° maggio 1860 al 31 marzo 1861 (Allegato n° 1)			L. 3,471,666 87	
Incassi presunti dell'aprile, maggio e giugno 1861 (Allegato n° 2)			» 940,000 »	
			L. 4,411,666 87	
Fondo di riserva 3 p. %	L. 132,350 »			
Spese d'esercizio dal 1° maggio 1860 al 28 febbraio 1861 (Allegato n° 3)	» 1,720,455 54			
Spese d'esercizio presunte dal 1° marzo al 30 giugno 1861 (Allegato n° 4)	» 600,000 »		» 2,452,805 54	» 1,958,861 53
				L. 2,406,192 50

Pagamenti.

Interessi 5 p. % al 30 giugno 1860 sopra 33868 azioni	L. 711,228 »
Interessi 3 p. % dal 1° gennaio al 1° marzo sopra n° 14325 obbligazioni Lucca-Pistoia 1° marzo 1856	» 30,082 50
Interessi 3 p. % dal 1° gennaio al 1° marzo sopra n° 6988 obbligazioni Lucca-Pistoia 1° marzo 1858	» 14,674 80
Interessi 3 p. % dal 1° gennaio al 1° marzo sopra n° 16548 S. F. Livornesi 1° marzo 1860	» 34,750 80
Interessi 3 p. % al 30 giugno 1860 sopra n° 20800 serie A	» 156,000 »
Interessi 3 p. % al 30 giugno 1860 sopra n° 7100 serie B	» 53,250 »
1/6 delle 27 obbligazioni 1° marzo 1856 rimborsate il 1° marzo 1860	» 1,890 »
1/6 delle 13 obbligazioni 1° marzo 1858 rimborsate il 1° marzo 1860	» 910 »
Interessi 3 p. % al 1° settembre 1860 sopra n° 14298 obbligazioni Lucca-Pistoia del 1° marzo 1856	» 90,077 40
Interessi 3 p. % al 1° settembre 1860 sopra n° 6975 obbligazioni Lucca-Pistoia del 1° marzo 1858	» 43,942 50
Interessi 3 p. % al 1° settembre 1860 sopra n° 16548 S. F. Livornesi del 1° marzo 1860	» 104,252 40
Interessi 5 p. % 31 dicembre 1860 sopra n° 80000 azioni	» 840,000 »
Interessi 3 p. % 31 dicembre 1860 sopra n° 20800 obbligazioni serie A	» 156,000 »
Interessi 3 p. % 31 dicembre 1860 sopra n° 7100 obbligazioni serie B	» 53,250 »
Interessi 3 p. % 1° marzo 1861 sopra n° 14298 obbligazioni Lucca-Pistoia del 1° marzo 1856	» 90,077 40
Interessi 3 p. % 1° marzo 1861 sopra n° 6975 obbligazioni Lucca-Pistoia del 1° marzo 1858	» 43,942 50
Interessi 3 p. % 1° marzo 1861 sopra n° 16548 S. F. Livornesi del 1° marzo 1860	» 104,252 40
Estinzione al 1° marzo 1861 sopra n° 27 obbligazioni Lucca-Pistoia del 1° marzo 1856	» 11,340 »
Estinzione al 1° marzo 1861 sopra n° 13 obbligazioni Lucca-Pistoia del 1° marzo 1858	» 5,460 »
Estinzione al 1° marzo 1861 sopra n° 32 S. F. Livornesi del 1° marzo 1860	» 13,440 »
Interessi 5 p. % al 30 giugno 1861 sopra n° 80000 azioni	» 840,000 »
Interessi 3 p. % al 30 giugno 1861 sopra n° 20800 obbligazioni serie A	» 156,000 »
Interessi 3 p. % al 30 giugno 1861 sopra n° 7100 obbligazioni serie B	» 53,250 »
Estinzione al 30 giugno 1861 sopra n° 32 azioni	» 13,440 »
	L. 3,621,510 70

Si defalcano le seguenti partite.

Per interessi dal 1° gennaio al 1° marzo 1860 sopra n° 14325 obbligazioni devoluti al regio Governo		L. 30,082 50		
Per interessi dal 1° gennaio al 1° marzo 1860 sopra n° 6988 obbligazioni devoluti al regio Governo		» 14,674 80		
1/6 delle 27 obbligazioni estratte il 1° marzo 1860 devolute al regio Governo		» 1,890 »		
1/6 delle 13 obbligazioni estratte il 1° marzo 1860 devolute al regio Governo		» 910 »		
Interessi sopra n° 7100 obbligazioni serie B 30 giugno 1861 devoluti al regio Governo		» 53,250 »		
Interessi sopra n° 7100 obbligazioni serie B 31 dicembre 1861 devoluti al regio Governo		» 53,250 »		
Ammontare dei generi della già Lucca-Pisa		» 34,333 50		
		L. 188,390 90		
Pagato dal regio Governo il 22 agosto 1860	L. 164,171 03			
Pagato dal regio Governo il 22 gennaio 1861	» 237,951 81	» 402,122 84	» 590,513 74	» 3,030,996 96
Disavanzo				L. 624,804 44

Firenze, il 3 aprile 1861.

V° P. I. COPPI, *direttore*

Ed aggiungendo le partite come sopra defalcate in	L. 590,513 74
Risulta pei tre semestri il totale disavanzo in	L. 1,215,318 18

Torino, il 31 maggio 1861.

V° VALERIO, *relatore*.

SESSIONE 1861 N° 57

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(PERUZZI)

nella tornata del 2 maggio 1861

Convenzione tra il Governo di S. M. e la Società delle ferrovie Livornesi, per la concessione della strada ferrata da Firenze per Arezzo, sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona.

SIGNORI,

Fino dal tempo nel quale fu iniziata la costruzione della strada ferrata da Livorno a Firenze, una delle più antiche fra le strade ferrate italiane, venne dai municipii e da cittadini interessati, non che da alcuni capitalisti data opera alla attivazione di un'impresa indirizzata a proseguire questa linea per l'alta valle dell'Arno fino ad Arezzo, nel doppio intendimento di migliorare le sorti di popolose ed industri provincie, quali sono il val d'Arno Superiore, il Casentino, le Chiane e di collegare Firenze con Roma e con Ancona.

Fra le cagioni per le quali i molti sforzi fatti pel ricordato intendimento andarono a più riprese e per lunghi anni per varie guise falliti, principalissima fu mai sempre l'avversione che il Governo pontificio dimostrò dapprima ad ogni maniera di comunicazioni ferroviarie, e quindi specialmente a quelle dirette ai confini toscani.

Volendo conservare nello interno dello Stato tutto il movimento fra la capitale e le più remote sue provincie, preferiva quel Governo obbligare i viaggiatori e le merci a percorrere la strada ferrata che da Civitavecchia per Roma ed Ancona quasi a guisa di anello circonda il già Granducato,

(57) anzichè permettere che fosse abbreviata la via per quella linea che attraverso la Toscana sarebbe stata all'antecedente quel che all'arco è la corda.

Infatti delle quattro strade ora in costruzione, per le quali la ricordata strada da Bologna a Civitavecchia per Roma ed Ancona sarà collegata colla rete toscana, quella sola da Bologna a Pistoia venne dal Governo pontificio, mercè la influenza dell'Austria, consentita; ma questa impresa per ogni guisa avversata, vide cadere due concessioni; e negli otto anni trascorsi dacchè incominciarono, vennero i lavori condotti sol tanto innanzi, quanto in men che nella metà di questo tempo, se utilmente adoperato, lo si sarebbe potuto: le altre vennero sempre recisamente rifiutate, e segnatamente alla società concessionaria delle strade ferrate romane, la quale avevane fatta esplicita domanda. Non è quindi meraviglia che i capitalisti fossero restii ad avventurarsi in imprese di strade ferrate ridotte soltanto al movimento provinciale sol con incerta e remota speranza di prosecuzione, e fu soltanto mercè la forte volontà di più cittadini sanesi e la singolare perizia di ingegneri ed amministratori infiammati da caldo amore per la nativa città, che la strada ferrata da Empoli a Siena potè essere costruita e quindi poco alla volta spinta nelle Chiane fin presso l'antico confine toscano, ove perverrà a Chiusi nel corso dell'anno presente. In quella vece la società costituitasi per la costruzione della strada ferrata maremmana da Livorno verso Civitavecchia e due di quelle che assunsero la concessione della strada ferrata da Firenze ad Arezzo con prosecuzione all'in allora confine pontificio, dovettero abbandonare l'impresa, la prima senza aver dato neppur incominciamento ai lavori, la seconda dopo aver condotto al punto da poter essere esercitata una prima sezione da Firenze al Pontassieve, ed iniziati i lavori sulla seconda da Pontassieve a Figline.

La prima di queste concessioni era stata data dal Governo granducale nel 17 settembre 1853, e per inadempimento delle prescritte condizioni rivocata nel 17 gennaio 1854; la seconda, data pur essa dal Governo granducale con decreto del 16 agosto 1856, per egual motivo fu rivocata dal Governo della Toscana con decreto del 7 gennaio 1860.

Nell'atto che adempiva al grave debito di tutelare i molti interessi lesi dall'evidente impotenza di quella società, ad attivare convenientemente la sezione ultimata, e ad ultimare le altre nei termini pattuiti, il Governo della Toscana studiavasi di usare ogni maggior possibile riguardo equitativo alla società stessa, lasciandole la facoltà di cedere ad altri la tal tale concessione nel tempo e nei modi determinati dal decreto suricordato e da quello successivo del 24 marzo 1860.

Le condizioni cui la efficacia della cessione era per virtù dei detti decreti subordinata, non essendo state adempite, S. A. R. il Principe luogotenente di S. M., con decreto del 17 agosto 1860 dichiarava definitivamente *decaduta la società*

dalla concessione come sopra conseguita, *e dai diritti inerenti alla medesima, con cedere a totale benefizio del Governo i lavori già fatti, le espropriazioni commesse e i materiali provvisti, senz'obbligo di rimborso o indennità qualunque, e ciò in ordine alle disposizioni dei capitoli regolarmente stipulati fra la società stessa ed il Governo.*

Mentre per cura ed a spese del Governo venivano spinti innanzi i lavori, fino dal gennaio 1860, erano dall'onorevole mio predecessore prese in esame le pretese avanzate dalla decaduta società e dai designati suoi cessionari, ed iniziate trattative per la concessione della strada ferrata da Firenze ad Arezzo, la quale, cominciata com'era, deve evidentemente essere condotta a compimento e collegata colla strada ferrata anconitana.

Confortato dal parere di saggi giureconsulti, riconobbe il commendatore Jacini come regolari ed inoppugnabili fossero i decreti dei 7 gennaio, 24 marzo e 17 agosto 1860, emanati dal Governo della Toscana e dal Principe luogotenente di S. M., e come soltanto in linea di equità e per quei riguardi che ad un Governo savio conviene usare verso le intraprese di credito, venir potessero rimborsate entro discrete misure le somme erogate in lavori veramente profittevoli.

Quanto al compimento della iniziata linea, parve innanzi tutto conveniente lo affidarlo quanto prima si potesse all'industria privata, solo provvisorio essendo l'ordinamento dei lavori per parte del Governo, il quale non eseguendone in Toscana altri di ugual natura, nè possedendovi altre strade ferrate, poco convenientemente potrebbe assumere la costruzione e meno ancora l'esercizio di questa.

Cessato omai l'infausto frazionamento dell'Italia, cui sono principalmente dovute le fin qui infauste sorti della strada ferrata aretina, non vi ha ragione perchè questa abbia a fermarsi all'antico confine toscano, come per le precedenti concessioni, ed è sembrato conveniente spingerla fino all'incontro colla linea che la società delle strade ferrate romane sta tuttora costruendo.

Se invece di essere preoccupato com'è da più linee costruite o in via di costruzione, il campo fosse libero, come lo era in addietro, sarebbe per avventura stato opportuno lo esaminare se da Arezzo la strada, della quale è parola, potesse più convenientemente venir diretta a Roma per Chiusi, ovvero ad un punto della strada ferrata litorale da Ancona a Rimini, o a quella da Ancona a Roma; ma, dappoichè la strada ferrata sanese è pressochè ultimata fino a Chiusi, distante soli 75 chilometri da Orte, sulla linea da Ancona a Roma, e quest'ultima linea ha già quasi compiutamente attraversato l'Apennino a Fossato, pareva fuor di dubbio la convenienza di congiungere la linea aretina a quella da Roma ad Ancona in un punto da determinare tra Fossato e Foligno. Piuttostochè una delle linee arteriali essendo questa una linea destinata a congiungere fra loro varie reti ferroviarie, ad abbre-

viare percorrenze importanti, e soprattutto ammettere popolose e ricche province in comunicazione coi due mari e colle altre parti d'Italia, conviene che la scelta della direzione della linea stessa venga fatta con prudente ponderazione, porgendo soddisfazione agli interessi provinciali quanto maggiormente esser possa consentito dall'interesse generale. Le quali considerazioni, mentre inducevano il mio predecessore ad astenersi dal pronunziarsi sin d'ora per la direzione della linea al di là di Arezzo, facevano comparire evidente la convenienza di far subbietto di una sola anzichè di due concessioni l'esecuzione di questa strada ferrata dall'uno e dall'altro lato dell'antico confine toscano-pontificio, e di affidarla alla società concessionaria delle due linee da Firenze ad Empoli, Pisa e Livorno, e da Firenze a Pistoia e Lucca, delle quali l'aretina è la naturale prosecuzione, anzichè avere per questa una nuova impresa speciale, troppo piccola e troppo subordinata per lo esercizio alle due più vaste e potenti società delle strade ferrate romane e livornesi, per poter sorgere e vivere con sorte molto migliore di quella già toccata alle due società che sinora tentarono la prova.

Le trattative a tal uopo iniziate e condotte dal commendatore Jacini, pervennero alla stipulazione della convenzione del 15 febbraio 1861, la quale, approvata ormai definitivamente dalla società delle strade ferrate livornesi nelle sue adunanze generali del 21 marzo e 25 aprile, viene ora raccomandata alla sanzione del Parlamento.

Addossati alla Società gli oneri risultanti da quei riguardi equitativi de' quali è sopra discorso; riservata al Governo la scelta della linea non ancora studiata al di là di Arezzo, viene per questa convenzione assicurato lo immediato esercizio della sezione da quasi due anni ultimata fra Firenze e Pontassieve (chil. 15), e la ultimazione fra men che un anno della linea fra Firenze e Montevarchi (chil. 40); fra men che due anni di quella da Firenze ad Arezzo (chil. 80); e fra poco più che quattro anni di quella al di là di Arezzo intorno alla quale esser potranno prese più precise disposizioni quando ne verrà determinata la direzione.

Collo estendere al capitale occorrente a costruire queste linee la garanzia già accordata sul capitale di quella società, col dichiarare questa linea parte integrante delle strade ferrate livornesi, col limitare la durata di questa concessione a quella delle altre già date a quella società, il Governo ha inteso raggiungere il doppio scopo di assicurare nei modi ormai inevitabili il compimento di un'utile impresa già più volte indarno tentata ed iniziata, e di unirne le sorti a quelle di una società, al prospero e promettente andamento della quale, in ragione della prestata garanzia, è già grandemente interessato.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

RE D'ITALIA

Articolo unico.

È approvata la convenzione intesa addì 13 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 lo esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia, sino allo incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

Convenzione tra il Governo di Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele II e la società delle strade ferrate Livornesi, per la concessione a quest'ultima della strada ferrata da Firenze per Arezzo, fino all'incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

Art. 1.

Il Governo di Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele concede alla società anonima delle strade ferrate Livornesi il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio a próprie spese e nel proprio interesse della strada ferrata da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

Il Governo del Re si riserva a stabilire, nel termine di mesi due dalla promulgazione della legge d'approvazione della presente concessione, l'andamento generale della nuova linea oltre Arezzo, ed il di lei punto di congiunzione con la strada Romana.

Art. 2.

La società delle strade ferrate Livornesi si obbliga a sottomettere all'approvazione del Governo gli studi della strada ferrata fino a Montevarchi, immediatamente dopo promulgata la legge d'approvazione della presente concessione, quelli da Montevarchi ad Arezzo dentro due mesi da tal promulgazione; e quelli da Arezzo alla congiunzione con la linea da Roma ad Ancona dentro sei mesi dal giorno in cui le sia officialmente partecipata la decisione del Governo intorno all'andamento di questa parte della strada ferrata.

Art. 3.

La società stessa si obbliga a por mano ai lavori di costruzione fino a Montevarchi dentro un mese dopo che le saranno approvati gli studi, ed a condurli a termine dentro dieci mesi; a por mano a quelli da Montevarchi ad Arezzo, dentro un mese dopo l'approvazione del progetto e condurli a termine dentro venti mesi; a por mano a quelli al di là di Arezzo dentro tre mesi dopo l'approvazione degli studi e condurli a termine entro quattro anni da quell'epoca.

Art. 4.

La società si obbliga ad attivare l'esercizio della strada sulla sezione da Firenze al Pontassieve nel termine di giorni venti dalla data dell'invito, che le ne sarà rivolto dal Governo, e quindi a spingerlo innanzi sulle altre sezioni a misura che lo stato di costruzione delle medesime consentirà di farlo regolarmente e con sicurezza.

(57) Il materiale ed i mezzi tutti di esercizio saranno totalmente provveduti dalla società nella qualità e proporzioni richieste ad un completo e soddisfacente servizio, così delle successive sezioni che del complesso della linea.

Art. 5.

Tutti indistintamente i lavori che all'epoca della consegna della strada Aretina alla società delle strade ferrate livornesi (consegna che dovrà aver luogo immediatamente dopo la promulgazione della legge d'approvazione della presente concessione) saranno già stati eseguiti per quella strada a cura, sia dell'antica società concessionaria della medesima, sia dei Governi della Toscana e del Re, saranno con tutti i loro accessorii di acquisti di terreni, provviste d'ogni genere, utensili e mezzi d'opera qualunque, ceduti alla società delle livornesi, che dovrà accollarseli ai prezzi e nei modi determinati dagli articoli terzo e quarto del decreto del 24 marzo 1860 del Governo della Toscana, previo riscontro degli inventari e dello stato di consistenza.

Il pagamento della somma che risulterà per tal modo dovuta sarà fatto dalla società delle strade ferrate livornesi in contanti in Firenze entro un anno, dal giorno della consegna, ed in diverse rate da determinarsi.

Art. 6.

La durata della presente concessione è limitata a tutto l'anno 1959, come è quella delle altre strade ferrate appartenenti alla società anonima delle strade ferrate livornesi, delle quali la nuova linea s'intenderà far parte integrante ed inscindibile.

Tanto questa che quelle saranno quindi possedute ed esercitate con tutti quei diritti ed obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore ed in particolare dalla legge del 20 novembre 1859, quando saranno promulgati nelle provincie traversate dalle strade ferrate suddette, e in quanto il loro disposto non si opponga alle leggi e regolamenti già applicati alle strade ferrate livornesi, e specialmente ai capitoli approvati dal Ministero di finanze e lavori pubblici del Governo della Toscana del 18 marzo 1860.

Art. 7.

In perfetta conformità al disposto dei capitoli stessi e del precedente decreto del Governo della Toscana del 2 di quel mese, saranno regolate per la ferrata suddetta: l'esenzione dai diritti di dogana, di bollo e di registro, l'applicazione delle tariffe, il servizio delle poste, telegrafi, ecc., il trasporto dei militari, del materiale da guerra e dei detenuti.

Art. 8.

La strada ferrata aretina, dal Pontassieve ad Arezzo, e da quivi all'incontro colla romana, sarà costruita ad un solo binario, salvo gli opportuni baratti nelle stazioni e in quei tratti, ove pel migliore e più sicuro servizio fosse dal Governo riconosciuto necessario di costruire un doppio binario.

I sistemi ed i materiali di costruzione per la medesima sa-

ranno quelli stessi che sono prescritti dai capitoli sovracitati del 18 marzo 1860 per le strade livornesi, salvo quelle speciali disposizioni intorno alle pendenze e curve che venissero richieste dalle condizioni del terreno.

ART. 9.

La società delle strade ferrate livornesi viene autorizzata ad emettere una nuova serie di obbligazioni in numero tale da produrre l'intero capitale necessario per la completa costruzione della linea da Firenze all'incontro con la strada ferrata romana, per la provvista del materiale mobile e per il saldo di ogni altra spesa occorrente per attivarne l'esercizio.

La società sarà tenuta a giustificare le spese che avrà incorse, in quei modi che saranno richiesti da un apposito regolamento ed il Governo non autorizzerà l'emissione di obbligazioni, oltre quel numero che sarà sufficiente a produrre il capitale, che dietro tali giustificazioni verrà stabilito.

Queste obbligazioni dovranno essere perfettamente uguali a quelle che ha già in corso la società, fruttifere ed estinguibili entro il periodo determinato per la durata della concessione.

Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno le successive emissioni di questi nuovi titoli, verranno stabilite d'accordo fra la società ed il Governo.

Il Governo estenderà a tutte le predette obbligazioni le medesime garanzie di frutto ed ammortizzazione di cui godono presentemente i titoli simili della società delle strade ferrate livornesi.

ART. 10.

La presente, fatta per doppio originale, non sarà definitiva nè valida, se non approvata per legge.

Torino, 13 febbraio 1861.

Il presidente del Consiglio dei ministri,
incaricato di reggere il portafoglio dei lavori pubblici
Firmato: C. CAVOUR.

Il direttore capo di divisione
al ministero dei lavori pubblici
Firmato: G. MARTINENGO.

Firmato: CARLO FENZI
per la società delle strade ferrate livornesi.

Per copia conforme:

Il direttore capo di divisione
G. MARTINENGO.

Approvato nella Tornata del 13. Giugno 1861.
Pellatis

Pellati

SESSIONE 1861 — N° 57-D

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

GIULIANI, NELLI, PESCETTO, GIORGINI, ANDREUCCI, BERARDI T., SILVESTRELLI, BRUNET, BICHI

sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 9 aprile 1862

Modificazioni all'articolo 2 della legge 7 luglio 1861 concernente la strada ferrata Aretina.

Tornata dell'11 aprile 1862

SIGNORI,

La relazione ministeriale che precede il preindicato progetto di legge fa manifesto come le gravi questioni sollevatesi intorno al tracciamento di alcuni importanti tronchi della via ferrata aretina abbiano reso impossibile alla società delle vie ferrate livornesi, alla quale fu ceduta quella ferrovia con la legge del 7 luglio 1861, di determinare la spesa totale che per la completa esecuzione di quell'opera sarà per occorrere, e d'altra parte mostra la relazione stessa, come sarebbe impossibile alla società di osservare i limiti di tempo fissati nella convenzione annessa dalla legge, senza emettere un numero di obbligazioni bastevole a procurarle i capitali occorrenti a continuare i lavori già incominciati, e ad intraprenderne di nuovi; prosegue dicendo come a tale emissione fu provveduto col decreto del 2 marzo prossimo passato. Alcuni commissari peraltro opinavano essere l'esecuzione di tale decreto nelle facoltà del Ministero, nè occorrere un'apposita legge per conferirgliela; altri furono di contraria sentenza, ma fu riputato inutile di venire su ciò a deliberazione alcuna, poichè la proposta legge, mentre soddisfa al concetto dei se-

condi, non fa quanto ai primi che emuovere dei dubbi, secondo loro infondati, ma che una volta elevati, potrebbero nuocere al credito delle obbligazioni da emettersi.

Dando esecuzione a questo decreto, la società delle vie ferrate livornesi potrà emettere centomila obbligazioni, dalle quali raccoglierà le somme necessarie a compiere nel presente anno i lavori ai quali è tenuta, e si porrà in grado di soddisfare agl'impegni che le derivano dalla convenzione del 13 febbraio 1861, evitando le gravi complicanze che altrimenti sorgerebbero, ritardando il compimento d'una comunicazione tanto importante, e con tanto desiderio aspettata dalle popolazioni della Toscana e dell'Umbria.

Alcuni commissari per altro fecero presenti i desideri degli uffici loro; e di questi facendosi interprete, la Commissione raccomanda al Ministero di affrettare con tutti i mezzi che sono in sua mano il compimento degli obblighi assunti dalla Società delle vie ferrate livornesi, ed esprime la fiducia che il Ministero stesso eviterà, per quanto possibile, nuove emissioni di obbligazioni in precedenza della fissazione del costo totale di quella ferrovia. Dopo di che la Commissione vostra vi propone, o signori, l'accettazione delle modificazioni proposte all'articolo 2 della legge 7 luglio 1861, concernente la via ferrata Aretina.

GIULIANI, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO	PROGETTO DELLA COMMISSIONE
Articolo Unico All'articolo 2 della legge 7 luglio 1861 verrà sostituito il seguente: ~~Art. 2.~~ L'ammontare delle spese di costruzione di questa linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della linea da Firenze allo incontro colle strade ferrate romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso eccedere il capitale contemplato nell'articolo 9 della convenzione, verrà stabilito con decreti reali sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla società prima di far luogo alle emissioni delle obbligazioni.	~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella Tornata del 12. Aprile 1862.

Pellatis

Relazione

sul Progetto di legge pella concessione della Società delle Strade ferrate Livornesi della ferrovia da Firenze per Arezzo e presso di Perugia sino all'incontro della linea da Ancona a Roma.

Signori:

Fino dal tempo nel quale fu iniziata la costruzione della Strada ferrata da Livorno a Firenze, una delle più antiche fra le strade ferrate Italiane, venne dai Municipii e da Cittadini interessati, non che da alcuni Capitalisti data opera alla attivazione di un'Impresa indirizzata a proseguire questa Linea per l'alta Valle dell'Arno fino ad Arezzo nel doppio intendimento di migliorare le sorti di popolose ed industri provincie, quali sono il Val d'Arno Superiore, il Casentino, le Chiane, e di collegare Firenze con Roma e con Ancona.

Fra le cagioni per le quali i molti sforzi fatti pel ricordato intendimento andarono a più riprese e per lunghi anni per varie guise falliti, principalissima fu mai sempre l'avversione che il Governo Pontificio dimostrò dapprima ad ogni maniera di comunicazioni ferroviarie, e quindi specialmente a quelle dirette ai Confini Toscani.

Volendo conservare nello interno dello Stato tutto il movimento fra la Capitale e le più remote sue provincie, preferiva quel Governo obbligare i viaggiatori e le merci a percorrere la Strada ferrata che da Civitavecchia per Roma ed Ancona quasi a guisa di anello circonda il già Granducato, anzichè permettere che fosse abbreviata la via

per quella Linea che attraverso la Toscana sarebbe stata all'antecedente quel che all'arco è la corda.

Infatti delle quattro strade ora in costruzione per le quali la ricordata strada da Bologna a Civitavecchia per Roma ed Ancona sarà collegata colla Rete Toscana, quella sola da Bologna a Pistoia venne dal Governo Pontificio, mercè la influenza dell'Austria, consentita; ma questa Impresa per ogni guisa avversata, vide cadere due Concessioni, e negli otto anni trascorsi dacchè incominciarono, vennero i lavori condotti sol tanto innanzi, quanto in men che la metà di questo tempo, se utilmente adoperato, lo si sarebbe potuto: le altre vennero sempre recisamente rifiutate, e segnatamente alla Società concessionaria delle strade ferrate Romane, la quale averane fatta esplicita domanda. Non è quindi meraviglia che i Capitalisti fossero restii ad avventurarsi in Imprese di strade ferrate ridotte soltanto al movimento provinciale sol con incerta e remota speranza di prosecuzione, e fu soltanto mercè la forte volontà di più Cittadini Sanesi e la singolare perizia di Ingegneri ed Amministratori infiammati da caldo amore per la nativa città, che la strada ferrata da Empoli a Siena potè essere costruita e quindi poco alla volta spinta nelle Chiane fin presso l'antico Confine Toscano, ove pervenne a chiusi nel corso dell'anno presente. In quella vece la Società costituitasi per la costruzione della

Strada ferrata Maremmana da Livorno verso Civitavecchia e due di quelle che assunsero la concessione della Strada ferrata da Firenze ad Arezzo con prosecuzione all'in allora Confine Pontificio, dovettero abbandonare l'Impresa, la prima senza aver dato neppur incominciamento ai lavori, la seconda dopo aver condotto al punto da poter essere esercitata una prima Sezione da Firenze al Pontassieve, ed iniziati i lavori sulla seconda da Pontassieve a Figline.

La prima di queste Concessioni era stata data dal Governo Granducale nel 17. Settembre 1853, e per inadempimento delle prescritte condizioni rivocata nel 17 Gennajo 1854; la seconda data pur essa dal Governo Granducale con Decreto del 16. Agosto 1856, per egual motivo fu rivocata dal Governo della Toscana con Decreto del 7 Gennajo 1860.

Nell'atto che adempiva al grave debito di tutelare i molti interessi lesi dall'evidente impotenza di quella Società, ad attivare convenientemente la Sezione ultimata, e ad ultimare le altre nei termini pattuiti, il Governo della Toscana studiavasi di usare ogni maggior possibile riguardo equitativo alla Società stessa, lasciandole la facoltà di cedere ad altri la totale Concessione nel tempo e nei modi determinati dal Decreto su ricordato e da quello successivo del 24. Marzo 1860.

Le condizioni cui la efficacia della cessione era per virtù dei detti Decreti subordinata non essendo state adempite, S.A.R. il Principe Luogotenente di S.M. con Decreto del 17.

agosto 1860 dichiarava definitivamente decaduta la società dalla concessione come sopra conseguita, e dai diritti inerenti alla medesima con cedere a tal benefizio del Governo i lavori già fatti, le espropriazioni compiute, e i materiali provviti senz' obbligo di rimborso o indennità qualunque, e ciò in ordine alle disposizioni dei capitoli regolarmente stipulati fra la società stessa ed il Governo.

Mentre per cura ed a spese del Governo venivano spinti innanzi i lavori fino dal Gennajo 1860, erano dall' onorevole mio predecessore prese in esame le pretese avanzate dalla decaduta società e dai designati suoi cessionarii, ed iniziate trattative per la concessione della strada ferrata da Firenze ad Arezzo, la quale cominciata com' era, deve evidentemente esser condotta a compimento e collegata colla strada ferrata Aretina.

Confortato dal parere di saggi giureconsulti riconobbe il Comm.e Jacini come regolari ed inoppugnabili fossero i Decreti dei 7 Gennajo, 24 Marzo e 17 agosto 1860 emanati dal Governo della Toscana e dal Principe Luogotenente di S. M., e come soltanto in linea di equità e per quei riguardi che ad un Governo savio conviene usare verso le Intraprese di Credito, venir potessero rimborsate entro diverse misure le somme erogate in lavori veramente profittevoli.

Quanto al compimento della iniziata linea parve innanzi tutto conveniente lo affidarlo quanto prima si potesse all' industria privata, sol provvisorio essendo lo

ordinamento dei lavori per parte del Governo, il quale non ef=
fettuandone in Toscana altri di ugual natura, nè possedendovi
altre strade ferrate, poco convenientemente potrebbe assumere
la costruzione e meno ancora l'esercizio di questa. –

Cessato omai lo infausto frazionamento dell'Italia cui
sono principalmente dovute le finqui infauste sorti della
Strada ferrata Aretina, non vi ha ragione perchè questa
debba a fermarsi all'antico confine Toscano, come per le
precedenti Concessioni, ed è sembrato conveniente spingerla
fino all'incontro colla linea che la Società delle Strade ferrate
Romane sta tuttora costruendo. –

Se invece di essere preoccupato com'è da più linee
costrutte o in via di costruzione, il campo fosse libero come
lo era in addietro, sarebbe per avventura stato opportuno
lo esaminare se da Arezzo la strada della quale è parola
potesse più convenientemente venir diretta a Roma per Chiusi,
ovvero ad un punto della Strada ferrata litorale da
Ancona a Rimini o a quella da Ancona a Roma; ma dop=
poichè la strada ferrata Senese è pressochè ultimata fino
a Chiusi distante soli 75 Chilometri da Orte sulla linea
da Ancona a Roma, e quest'ultima linea ha già quasi
compiutamente attraversato l'Apennino a Fossato, pareva fuor
di dubbio la convenienza di congiungere la linea Aretina
a quella da Roma ad Ancona in un punto da determinare
tra Fossato e Foligno. Piuttostochè una delle linee arteriali
essendo questa una linea destinata a congiungere fra loro
varie Reti ferroviarie, ad abbreviare percorrenze importanti

e sopratutto a mettere popolose e ricche provincie in comunicazione coi due mari e colle altre parti d'Italia, conviene che la scelta della direzione della linea stessa venga fatta con prudente ponderazione, porgendo soddisfazione agli interessi provinciali quanto maggiormente esser possa consentito dall'interesse generale. Le quali considerazioni mentre inducevano il mio predecessore ad astenersi dal pronunziarsi sin d'ora per la direzione della linea al di là d'Arezzo, facevano comparire evidente la convenienza di far subbietto di una sola anzichè di due Concessioni l'esecuzione di questa strada ferrata dall'uno e dall'altro lato dell'antico confine Toscano-pontificio, e di affidarla alla società Concessionaria delle due linee da Firenze ad Empoli, Pisa e Livorno e da Firenze a Pistoia e Lucca, delle quali l'Aretina è la naturale prosecuzione, anzichè avere per questa una nuova Impresa speciale troppo piccola e troppo subordinata per lo esercizio alle due più vaste e potenti Società delle Strade ferrate Romane e Livornesi, per poter sorgere e vivere con sorte molto migliore di quella già toccata alle due società che sinora tentarono la prova.

Le trattative a tal uopo iniziate e condotte dal Comm.e Jacini pervennero alla stipulazione della Convenzione del 13. Febbrajo 1861, la quale approvata ~~ogni~~ ora ai definitivamente dalla Società delle Strade ferrate Livornesi nelle sue adunanze Generali di 21 Marzo e 25

aprile viene ora raccomandata alla sanzione del Parlamento.

Addossati alla Società gli oneri risultanti da quei riguardi equitativi de' quali è sopra discorso, riservata al Governo la scelta della linea non ancora studiata al di là d'Arezzo, viene per questa convenzione assicurato lo immediato esercizio della sezione da quasi due anni ultimata fra Firenze e Montatiene (Chil.), e la ultimazione fra men che un anno della linea fra Firenze e Montevarchi (Chil. 40.); fra men che due anni di quella da Firenze ad Arezzo (Chil. 80.); e fra poco più che quattro anni di quella al di là di Arezzo intorno alla quale esser potranno prese più precise disposizioni quando ne verrà determinata la direzione.

Collo estendere al capitale occorrente a costruire queste linee la garanzia già accordata sul capitale di quella Società, col dichiarare questa linea parte integrante delle Strade ferrate Livornesi, col limitare la durata di questa Concessione a quella delle altre già date a quella Società, il Governo ha inteso raggiungere il doppio scopo di assicurare nei modi ormai inevitabili il compimento di un'utile Impresa già più volte indarno tentata ed iniziata, e di unirne le sorti a quelle di una Società, al prospero e promettente andamento della quale, in ragione della prestata garanzia, è già grandemente interessato.

Progetto di Legge

Articolo unico

È approvata la Convenzione intesa addì 13 febbrajo 1861 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, quale reggente il Ministero dei lavori pubblici, ed il signor Carlo Jenzi rappresentante la società delle strade ferrate Livornesi, colla quale ~~Convenzione~~ viene concesso alla predetta società il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare lo esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e presso di Perugia sino allo incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona.

N° 97.

Progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici (Peruzzi)

Convenzione tra il Governo di S. M. e la società delle ferrovie Livornesi per la costruzione della strada ferrata di Firenze per Arezzo sino all'incontro della linea da Roma ad Ancona

Tornata del 2 Maggio 1861.

VITTORIO EMANUELE II

RE D'ITALIA

I nostri Ministri Segretari di Stato per i lavori Pubblici e per le Finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento un progetto di legge per la approvazione della Convenzione stipulata il 13. febbrajo ultimo scorso per la concessione alla Società delle ferrovie Livornesi della Strada ferrata da Firenze ad Arezzo e suo prolungamento fino all'incontro della ferrovia da Roma ad Ancona.

Torino, 28 Aprile 1861.

Vittorio Emanuele

Pietro Bertola

1043

Torino, 11. Maggio 1861.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Segretariato Generale

Divisione 3.ª ~~Sezione~~
N.° 1095. / 3 ult.

Indicare nella risposta la Div.ne ed il N.° della presente

Oggetto

Ferrovia Aretina

Il sottoscritto pregiasi trasmettere alla S. V. Onorevolissima i qui annessi quattro documenti, pregandola a volerli far tosto recapitare alla Commissione incaricata di esaminare e riferire intorno al progetto di legge N.° 57, potendo essi documenti riuscire alla med.ma di considerevole appagamento.

Il Ministro
Jacini

All'Onorevolissimo
Sig. Presidente della Camera Elettiva
Torino

N° 97 D.

Relazione della Commissione
Giulianini, Nelli, Peretto, Giorgini
Andreucci, Berardi, Ribezzo, Silvestrelli
Brunet, Biglia

Tornata del 11 Aprile 1862.

La relazione ministeriale che precede il provvisorio progetto di legge, fa manifesto come, le gravi questioni sollevatesi intorno al tracciamento di alcuni importanti tronchi della via Ferrovia, abbiano reso impossibile alla Società delle vie Ferrovie Lucchesi alla quale fu ceduta quella ferrovia con la legge dei 7 Luglio 1861, di determinare la spesa totale che può la completa esecuzione di quell'opera sarà più occorrere, e d'altra parte mostra la relazione stessa come sarebbe impossibile alla Società di osservare i limiti di tempo fissati nella convenzione annessa alla ~~citata~~ legge, senza ~~se non si possa~~ ~~fare~~ emettere un numero ~~sufficiente~~ di obbligazioni bastevole a procurarle i capitali occorrenti a continuare i lavori già incominciati, e ad intraprendere di nuovi, ~~Al tale emissione~~ fu provveduto col Decreto

Le proroghe dicendo ~~che~~ come a tale emissione

dei 2. marzo p. p. ~~Intorno alla esecuzione del quale di tal Decreto~~ Alcuni commissari opinarono essere l'esecuzione di tal Decreto nelle facoltà del ministero nè occorrere un'apposita legge per conferirgliela: altri furono di contraria sentenza, ma ~~se come la proposta legge~~ fu reputato inutile di venire sì ora a deliberazione alcuna poichè ~~in~~ mediante quella la Società la proposta legge mentre soddisfa al concetto dei secondi, non fa quanto ai primi che remuovere dei dubbi, secondo loro una volta deciso infondati, ma che potrebbero nuocere al credito delle ~~obbligazioni da emettersi~~, ~~se per avventura~~ centomila obbligazioni da emettersi. ~~Dando esecuzione a questo Decreto~~ ~~Dalle quali autorizza la emissione.~~ ~~Con queste~~ la Società delle vie ferrovie Livornesi ~~potrà emettere~~ centomila obbligazioni, e raccogliere così ×

~~del 2. marzo p. p.~~ ~~che col presente progetto di legge vuol~~ ora si mettere in pieno accordo coll'art. 2. della legge 7. luglio 1861. opportunamente modificandolo. ~~i vostri uffizi~~ Commissari pertanto riconobbero la necessità ~~che~~ di ~~fare le vie~~ ferrovie ferrovie autorizzare il Governo a dare esecuzione al citato Decreto, ~~al quale la Società~~ delle vie ferrovie Livornesi essendo abilitata ~~ad emettere centomila obbligazioni, se~~ ~~necessitata~~ ~~in avvenire~~ × le somme necessarie ~~occorrenti~~ a compiere nel presente anno i lavori ai quali è tenuta, ed potrà ~~la certa~~ ~~ma~~ ~~dispoirà questa~~ ~~ragione di spesa a calcolo~~ ~~per l'esatto~~ adempiere ~~agli~~ agli impegni che le derivano dalla convenzione dei 13. febbrajo 1861, ~~l'~~ ~~ordinan~~ ~~ne fare una~~ ~~questa~~ ~~e~~ tale ~~emissione~~ ~~ritorni~~ le gravi conseguenze che ~~non potrebbero essere~~ ~~che~~ ~~succedere ad~~ altrimenti sorgerebbero ~~con la Società~~, e dalle quali deriverebbero riardi dannosissimi ~~nell'~~ per l'apertura di quella importante

comunicazione.

Alcuni commissari peraltro fecero presenti i desideri degli uffizi loro, che però la maggior parte ~~si mostrano~~ convengono in raccomandazioni quasi identiche da farsi al ministero; ~~ed anzi~~ solo avrebbe voluto che si emendasse il proposto articolo; ~~in massima da non ammettere~~ ma al seguito della lunga discussione avvenuta, ~~si ricordò~~ ~~sembrò sufficiente~~ a ~~iscritta~~ ~~che si riferisse~~ ~~a dell'~~ ~~che all'emendamento~~ ~~nuovo~~ ~~potesse sostituirsi~~ ~~una~~ la ~~x~~ si ritenne che a raggiungere l'intento cui l'emendamento annunziato si riferiva, ~~fosse~~ sufficiente fare al ministero ~~proporre~~ stesso una speciale raccomandazione.

~~Così~~ Così che la Commissione vostra, o signori, vi propone ~~unanimi~~ ~~nn~~ l'accettazione delle modificazioni proposte all'Art. 2° della legge 17 luglio 1861 concernente la tassa di macinazione, ma al tempo stesso fa conoscere interpretate del voto

Ne ~~Ci~~ quanto facendosi interpretare, la Commissione raccomanda al ministero di affrettare con tutti i mezzi che sono in sua mano il compimento degli obblighi assunti dalla Società delle strade ferrate ~~ed~~ ~~che il ministero~~ stesso ~~ha~~ ha quanto possibile, anche ~~a~~ con mezzi di obbligo ~~gni~~ in proporzione della liquidazione del conto stesso, quella somma. Dopo di che la Commissione vostra vi propone, o signori, l'accettazione delle modificazioni proposte all'articolo 2° della legge 17 luglio 1861 concernente la tassa macinazione.

esprimo nei doveri affidi
Deve raccomandare al minis-
tero ~~che~~ di affrettare con tutti
i mezzi che sono in sua mano
il compimento ~~degli studi di~~
~~fattibilità di quella ferrovia,~~
~~onde poter dato conoscere al~~
~~il costo totale, ed esprime~~
~~in pari tempo la fiducia~~
~~che nulla sarà innovato al~~
~~disposto dell' Art. 11 della~~ del ministero
~~legge precitata, tranne~~ mediante
~~altra legge.~~ Ugualmente
~~raccomanda al ministero~~
~~che con ogni impegno ha~~
~~di adoprare ogni più effi-~~
~~ce mezzo perchè gl' impe-~~
~~gni contratti dalla Società~~
~~delle ~~ale~~ ferrovie siano~~
~~adempiuti nei limiti di tem-~~
po assegnati dalla convenzio-
ne dei 13 Febbrajo 1861; e fi-
nalmente esprime al ministe-
ro stesso il desiderio che esso
eviti quanto possibile nuove
emissioni di obbligazioni ~~an-~~
~~ziché ~~di~~ ~~con~~~~ in precedenza
della fissazione del costo totale
di quella ferrovia, e quando
pure ~~si~~ ~~renda~~ ~~fare~~ dovesse anche prima
d'allora ~~fare~~ autorizzarle, nuove emissioni
le limiti al meno possibile.

I degli obblighi assunti
dalla Società, ed ha
fiducia ~~che il minis-~~
tero stesso entrerà ~~pro~~
quanto possibile nuove
emissioni di obbligazioni
in precedenza della fis-
sazione del costo totale
di quella Ferrovia

Giabiani

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento nazionale l'unito progetto di legge portante modificazioni all'articolo 2. della legge 7. luglio 1861 relativa alla ferrovia Aretina ed è incaricato di sostenerne la discussione

Torino 9. aprile 1862

Vittorio Emanuele

Depretis