

322

CAMERA DEI DEPUTATI

Sezione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 24. Luglio 1862.  
dal Ministro Dei Lavori Pubbli*

OGGETTO

*Modificazione alla convenzione colla Società della  
Strada ferrata centrale Toscana*

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Nicorandini

» 2° Martinelli

» 3° Sinibaldi

» 4° Giorgini

» 5° Scalini

» 6° Ballanti

» 7° Menichetti

» 8° Briganti-Bellini

» 9° Corrigiani

Relatore Ballanti

Adottata nella tornata del 9 Agosto 1862

*Pollati*

7

SESSIONE 1861

N° 322-A

## CAMERA DEI DEPUTATI

---

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

**MORANDINI, MARTINELLI, SINIBALDI, GIORGINI, SCALINI,  
BALLANTI, MENICETTI, BRIGANTI-BELLINI, TORRIGIANI**

sul progetto di legge presentato dal ministro delle finanze

*nella tornata del 24 luglio 1862*

---

**Modificazione alla convenzione colla società della strada  
ferrata centrale toscana.**

---

Tornata del 2 agosto 1862

---

SIGNORI! — Il progetto di legge che l'onorevole ministro delle finanze propone alla vostra approvazione, racchiude una semplice modifica alla cifra del valore nominale delle obbligazioni da emettersi dalla società della ferrovia centrale toscana, per formare il capitale necessario alla costruzione della sezione di Chiusi alla linea Ancona-Roma, ed alla costruzione del tronco Asciano e Grosseto per conto del Governo.

La vostra Commissione nel farne una brevissima relazione alla Camera ha creduto bene di restringere il suo esame, a vedere se tale modificazione era giustamente reclamata, e se tale modificazione avesse per avventura turbata l'economia della legge 21 luglio 1861 sotto il rapporto finanziario.

L'articolo 15 della convenzione annessa alla legge 21 luglio 1861 stabiliva, che per eseguire ed attivare la sezione da Chiusi ad Orte, la società della ferrovia centrale toscana era autorizzata ad emettere tante obbligazioni quante a tale scopo ne potessero occorrere, a lire 420 ciascuna, rimborsabili col premio del 40 per cento, cioè a dire con lire 588 fruttanti lire 21, pagabili semestralmente con tagliandi o cedole di

(522-A)

lire 10 50. Ora è abitudine invalsa nei mercati europei di negoziare obbligazioni di strade di ferro in forma di titoli aventi un valore nominale di centinaia di lire intiere, e specialmente aventi valore nominale di cinquecento lire, come è pratica universale delle società delle strade ferrate in Francia nell'emissione delle loro obbligazioni. Tale abitudine, agevolando il collocamento di simili valori, ne rende maggiore domanda, e quindi l'aumento di prezzo ne diviene una conseguenza incontestabile.

La società dunque della ferrovia centrale toscana, trasformando le sue obbligazioni di lire 420, fruttanti lire 21 al saggio del 5 per 100, e rimborsabili col premio di 40 per 100 in obbligazioni di 500 lire, valore nominale, fruttanti 25 lire, e rimborsabili collo stesso premio, ne raccoglierà profitto perchè la vendita sarà effettuata a più alto corso nel medesimo tempo che il Governo ne potrà ricevere vantaggio eventuale, garantendo egli l'interesse e la quota di ammortamento delle dette obbligazioni, avuto riguardo al loro valore, nella stessa misura prescritta dalla legge 21 luglio.

Tali considerazioni ampiamente giustificano la reclamata modificazione.

E nel mentre che la società direttamente e il Governo eventualmente ne può ricavare profitto, è bene stabilito che nulla deve innovarsi in quanto ai diritti ed obblighi mutui che per la società e pel Governo scaturiscono dalla convenzione suaccennata.

Infatti il Governo, conformemente all'articolo 16 della convenzione, garantiva il 5 per 100 sulle obbligazioni di 420 lire e centesimi 30 per ogni 100 lire di valore nominale pel fondo di ammortizzazione e di premio, cioè a dire lire 21 per interessi di ciascuna obbligazione, e lire 1 e centesimi 26 pel fondo di ammortizzazione e di premio; in seguito della modificazione da introdursi, il Governo, garantendo lire 25 per interesse di ciascuna obbligazione del valore nominale di lire 500, e lire 1 e 50 centesimi per ammortare, e rimborsare col premio del 40 per 100 le dette obbligazioni, non aumenta in alcun modo la cifra della sua garanzia, perchè rimane sempre intatto il saggio dell'interesse, cioè a dire il 5 per 100, e quello dell'ammortamento e premio, cioè a dire a 30 centesimi per ogni 100 lire di valore nominale, onde l'interesse garantito di 21 lire e la quota di sdebitazione e premio di lire 1 e 26 centesimi per ogni obbligazione di 420 lire, stanno al valore nominale di 420 lire dell'obbligazione, come l'interesse di 25 lire e la quota di ammortizzazione e premio di lire 1 50 corrispondano al valore nominale di 500 lire delle obbligazioni da emettersi.

Tale modifica inoltre, della cifra del valore nominale delle obbligazioni, non porta alcuna innovazione al *maximum* di costo di lire 160 mila, garantito dal Governo per ciascuno dei 77 chilometri di strada da costruirsi da Chiusi ad Orte, di guisa che la garanzia del Governo non potrà mai

in alcun caso eccedere gl'interessi dovuti al saggio del 5 per 100 a quel numero di obbligazioni necessarie a formare il capitale di 12,320,000 lire, a forma degli articoli 17 e 18 della convenzione.

(322-A

In riassunto, la reclamata modificazione non diminuisce, nè accresce la garanzia della quota degli interessi che resta sempre alla ragione del 5 per 100 sul valore nominale, nè accresce nè diminuisce la garanzia del fondo di ammortizzazione e di premio che sarà sempre in proporzione di 50 centesimi per ogni cento lire nominali; nè accresce, nè diminuisce infine la garanzia del *maximum* di costo di 160,000 lire per ogni chilometro e per 77 chilometri; in totale per la somma di 12,320,000 lire.

Il Governo, nel dimandare per la società una tale modificazione, non poteva non essere non mosso dalle medesime considerazioni finanziarie per reclamare la medesima modifica per le obbligazioni da emettersi per suo conto per avere il capitale necessario alla costruzione della sezione d'Asciano-Grosseto.

Per queste ragioni la Commissione, interprete del voto unanime degli uffici, vi propone all'unanimità l'adozione del presente disegno di legge, non dissimile dal progetto ministeriale, che per avere ristretta in una sola le disposizioni formulate in tre articoli componenti la proposta ministeriale.

**BALLANTI, relatore.**

PROGETTO DEL MINISTERO

**Art. 1.**

È fatta facoltà alla società della strada ferrata centrale toscana ed al Governo di sostituire obbligazioni del valore nominale di lire 500 a quelle di lire 420 nell'emissione portata dalla convenzione annessa alla legge del 21 luglio 1861.

**Art. 2.**

Avvenendo la sostituzione anzidetta, la garanzia del Governo sarà per ciascuna obbligazione di annue lire 25 per interesse, e di lire 1 50 per l'ammortizzazione.

**Art. 3.**

La garanzia del Governo ad ognuna delle obbligazioni di antica creazione è mantenuta nella misura indicata dall'articolo 18 della convenzione annessa alla legge del 21 luglio 1861.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

*Articolo unico.*

È data facoltà alla società della ferrovia centrale toscana ed al Governo di sostituire obbligazioni del valore nominale di lire 500 a quelle di lire 420 da emettersi a forma della convenzione annessa alla legge del 21 luglio 1861, ferme stanti le disposizioni e le clausole relative alla somma complessiva del capitale da formarsi coll'emissione delle obbligazioni e alle garanzie prestate dal Governo.

*Approvato nella Camera del 9 Agosto 1862.*

*Sellati*

Progetto di legge  
 sul raddoppio della linea  
 della ferrovia della strada  
 centrale toscana  
 presentato dal Ministro delle Finanze  
 il 21 Aprile 1861.

Roma

Cignoni

Al fine di raccogliere  
 il capitale necessario per la complet.  
 costruzione della linea da Livorno  
 fino all'incontro della strada  
 ferrata da Ancona a Spinea  
 la società della Centrale Toscana  
 fu autorizzata coll'art. 17. della  
 convenzione approvata colla legge  
 del 21 Aprile 1861. ad emettere  
 obbligazioni del valore nominale  
 di L. 1.200.000. rimborsabili con un  
 premio del 10. 50. cioè con L. 1.328.  
 e fruitanti del 21. all'anno pay-  
 bili semestralmente in tagliandi  
 da L. 10.000. ciascuno simili  
 meno che per l'ammortizzazione  
 a quelle denominate obbligazioni  
 gialle a forma della deliberazione  
 del Consiglio d'Amministrazione  
 del 2. Aprile 1859. già emesse  
 per le sezioni di strada attivate.  
 E per l'art. 18. della convenzione  
 il Governo garantisce sui ognuna  
 delle obbligazioni emesse sulle  
 sezioni precedentemente emesse  
 garantite su quelle della  
 suddetta terza serie il pagamento

l'anno 1821. ed frutto del  
1.26. per l'ammortizzazione da  
comporsi ad pari passo tenuto  
dalla...

Si era allora recitata l'ossessione  
di obbligazioni di 1.120. in quanto  
che esse potevano considerarsi come  
fiscali. Seguito alle antiche obbligazioni  
venute dalla società sotto il vecchio  
Governo Espano le quali erano di  
1.000. nominati. Espano che  
riposte in moneta italiana corris-  
poniamo appunto a 1.120.

Ma è fuor di dubbio che il  
collocamento di titoli con frazioni  
di centesimo di lire riesce meno  
facile massime sui mercati che  
non lungo mano si negoziano valori  
industriali.

L'onvinta ha società a quest  
difficoltà ha domandato al Governo  
di essere autorizzata ad emettere  
le obbligazioni del valor nominale  
di 1.000. invece che di 1.120.  
invece di questa è pura  
forma che mentre vale a favorire  
il collocamento di quei titoli non  
richiede variazione di sorta nella  
garanzia che il Governo darà di  
suo. La quale rimarrà  
ferma di 1.120. d'interessi e di  
1.30. d'ammortizzazione per  
ogni 100. di capitale nominale.  
Ne da ciò verrebbe nemmeno a  
mutare la condizione fatta dall'art.  
18. e 19. dell'ordinanza alle obbligazioni

Di antica scrittura spedita per  
questo ministero la garanzia del  
Governo d. V. 27. per iscritto al N. 56  
per ammortamento degli anticipi  
di pari passo coll'ammortamento  
delle obbligazioni d. V. 200.

Cambiarne di la forma delle  
obbligazioni che la società deve  
emettere per la costruzione della  
linea da Chiavari ad Oite ne  
viene la conseguenza che anche le  
obbligazioni già emesse per virtù  
della d. V. 27. della convenzione  
per la linea da Asiaro - Gropello  
che si costruisce per conto del  
Governo d. V. 200. subisce eguale  
trasformazione.

Il Governo crede che la tutela  
chiesta dalla Società sia  
incorrendo e sia anche istituita dal  
Governo per l'interesse che la sua  
costruzione della linea Asiaro -  
Gropello, indipendentemente dall'  
garanzia delle obbligazioni.

È quantunque un trattato  
che il cambiamento di forma tut-  
ta è stata che è stato concepito approssi-  
mamente dalla legge per legge  
effettuata la convenzione  
historicamente ommissione di legge  
d. V. 4. 1120.

È ora perciò l'onore di legge  
di presentarsi l'analogo progetto  
di legge preparato d'ordinare  
d'effettuare la convenzione di legge  
d. V. 4. 1120.

Progetto di legge

Art. 1°  
La facoltà della emissione della moneta ferrata (centesimi) copiosa, ed al Governo di sostituire la emissione di obbligazioni da 1.000. a quella di L. 1.200. portata dalla convenzione inserita alla legge del 21. Luglio 1861.

Art. 2°  
L'adempimento la sostituzione anzidetta e la garanzia del governo sarà per ogniuna di esse obbligazioni di lire L. 200. per fidejussione e di L. 1.000. per l'assicurazione.

Art. 3°  
La garanzia del governo in ogniuna delle obbligazioni di cui si parla si mantenga nella misura indicata dall'art. 18 della convenzione inserita alla legge del 21. Luglio 1861.

(In caso di esattezza omissiva di questi articoli.)