

aveva provato che lo Stato costruttore di ferrovie non fa sempre buona prova, massime nei rapporti della sua finanza. Per questi intenti si era stabilito che si potessero costruire ferrovie economiche, tanto su sede propria, quanto su strade già esistenti. Ciò agevolava molto le costruzioni, specialmente nelle regioni dell'Italia centrale e dell'Italia meridionale, dove il traffico non è certo così vivo come nelle regioni dell'Italia settentrionale.

Quella disposizione era di sprone efficace alle iniziative locali, tanto che, per esempio, e per non parlare che dei casi a me più vicini, già si erano bene avviate le pratiche per una ferrovia Roma-Castelnuovo di Porto-Civita Castellana; ferrovia necessaria, urgente, che deve provvedere al grande difetto di mezzi di circolazione in quelle parti.

Ora, se alla disposizione della legge Saracco votata dal Senato si sostituirà la disposizione che oggi ci si propone, tutti costesti buoni effetti mancheranno, perchè le spese diverranno assai maggiori e per le espropriazioni e per la costruzione delle strade; e naturalmente, qui, dove il traffico non è abbondante, queste spese maggiori paralizzaranno le buone iniziative locali.

Io quindi unisco la mia parola a quella degli onorevoli Menotti e Casana per pregare vivamente il ministro e la Commissione di accogliere l'emendamento proposto.

**Presidente.** Onorevole Engel, accetta la formula concordata o mantiene quella sua?

**Engel.** Consento a ritirare il mio emendamento, perchè il mio concetto è compenetrato nella dicitura che ora ci si propone; solamente al posto degli articoli 3 e 7 che sono citati, bisogna sostituire gli articoli 2 e 6, del nuovo disegno di legge.

**Curioni, relatore.** Sì, sì: è questione di coordinamento.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** La questione sollevata è di un'importanza non comune, perchè può avere attinenza a tutto il trattamento fiscale da applicare a queste ferrovie, ed alla questione delle sovvenzioni. Ora cominciamo dal dire che io colla dizione, concordata fra Governo e Commissione, non credo niente affatto che s'impedisca la costruzione di una ferrovia come nell'esempio citato dall'onorevole Menotti; imperocchè se davvero la

strada è più larga di ciò che occorre al carreggio ordinario e può essere stabilmente e definitivamente applicata alla costruzione di una ferrovia, voi non avete che a cedere alla ferrovia la proprietà di tutto o parte della strada.

Ma vi sono ragioni di diritto relative al riscatto della ferrovia. La ferrovia economica è soggetta alle condizioni generali di riscatto come una ferrovia ordinaria. Ora come si troverà lo Stato, volendo esercitare il riscatto, di fronte ad una ferrovia, che non è su sede propria nella sua gran parte? Io non vi dico di non collocare materialmente la ferrovia sulla strada, ma vi dico: se questa strada è larga in modo, che se ne possa ceder definitivamente una parte, cedetela e diventerà la sede propria della ferrovia. È questione di diritto; e non è solamente questione di forma, perchè nel caso cui ha alluso l'onorevole Menotti, la cosa potrà essere possibile e si potrà fare, ma in molti casi questa cessione definitiva non è possibile, tantochè vi è tutta una serie di domande le quali mirano a ridurre la separazione fra la sede propria e la sede non propria ad una forma. Alcuni dicono: una siepe; altri hanno detto: un muricciuolo; poi ho qui domande che vorrebbero fosse ridotta a un semplice dislivello; ed allora francamente non esiste più separazione fra la sede della ferrovia e la strada.

Ora il mio concetto in brevi termini è questo: voi potreste utilizzare una parte di una strada ordinaria esistente per costruire una ferrovia, e sta bene; ma in massima (salvo, come dico, brevissimi tratti), in massima le ferrovie devono avere una sede propria.

Che poi la sede propria provenga da una strada, la quale in origine era di proprietà di un ente morale, questa è un'altra questione. Quel che preme è che la ferrovia si trovi ad essere proprietaria della sua sede, perchè ciò costituisce una grande semplificazione di diritto, e toglie gli equivoci sull'applicazione del regime fiscale.

Intendiamoci bene.

Supponiamo che accettassimo l'emendamento dell'onorevole Menotti, quello che diceva: *in tutto od in parte sopra strade ordinarie con sede separata.*

Ma quale sarebbe allora la differenza chiara e precisa fra una guidovia ed una ferrovia economica?