

Napoli viene anche stabilito, ma dopo due anni soltanto, per le altre linee.

In sostanza il Ministero è entrato nel concetto della mia aggiunta, che, cioè, quando entro un dato termine non si siano costruite queste linee complementari alle quali si riferisce quest'articolo 7, per mezzo dell'industria privata, il Governo stesso abbia l'obbligo di provvedervi con appositi disegni di legge.

La differenza tra la mia proposta e quella del Governo non esiste che nel termine. Io per la Bassano-Primolano propongo un anno, il Governo in linea generale propone dopo due anni. Ora francamente dichiaro che accetterei questo termine, se non vedessi che una differenza si fa fra tutte le altre complementari e la direttissima Roma-Napoli.

Non voglio nemmeno entrare in confronti; ma credo che, se vi è linea complementare di tale eccezionale importanza per cui un trattamento speciale dovesse farsi, almeno pari a quello della Roma-Napoli, questa linea è precisamente la Primolano-Bassano, linea di importanza internazionale, linea che per le Convenzioni del 1867 coll'Austria, il Governo avrebbe avuto obbligo di costruire da ben sei anni, cioè non appena dall'altra parte del confine fu aperto all'esercizio il tronco Trento-Tezze. È per questa linea che io ed il collega Fradeletto abbiamo proposto il termine di un anno dalla promulgazione della presente legge perchè dirò ancora questo, essa è la sola linea che possa mettere Venezia in grado di sostenere la concorrenza col porto di Trieste. Ciò posto, non so come si potrebbe mai riconoscere alla direttissima Roma-Napoli una importanza superiore a quella della Bassano-Primolano. Domando pertanto che anche a questa si faccia il trattamento accordato alla Roma-Napoli, e propongo che l'emendamento del Governo sia modificato così:

« Decorso un anno, dalla pubblicazione della presente legge, per la direttissima Roma-Napoli e la Bassano-Primolano e decorsi due anni per le altre linee complementari, senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re provvederà alla loro esecuzione con apposite proposte di legge. »

Spero che l'onorevole ministro vorrà accettare la giusta domanda, e, tenendo presenti le condizioni della Camera non aggiungo altro. (*Bene! Bravo! — Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palatini, il quale ha presentato un emendamento sottoscritto anche dagli ono-

revoli G. Libertini, Fradeletto, G. Valle, Angiolini, Sacchi, Paganini, De Marinis, Marcora e Castiglioni.

Palatini. La mia proposta all'articolo 7 consiste nelle seguenti aggiunte:

« L'articolo 2 della legge 30 giugno 1889 è esteso a tutti i Consorzi costituiti in base all'articolo 7 della legge 5 agosto 1881. »

I mille chilometri di ferrovie, dei quali parlò l'onorevole Majorana dovevano essere costruiti dallo Stato col concorso degli enti interessati i quali potevano costituirsi in Consorzio ai termini dell'articolo 7 della legge 5 agosto 1881. Quando lo Stato abbandonò l'idea di costruire direttamente le linee, concesse con l'articolo 2 della legge 30 giugno 1889 ai Consorzi costituiti per la costruzione delle ferrovie di quarta categoria la facoltà di domandare la concessione per linee a scartamento normale o ridotto senza che venisse meno il loro vincolo obbligatorio. Or questo beneficio è limitato ai Consorzi costituiti a tutto il 1888: non v'è ragione alcuna per questa limitazione. Io propongo quindi che un tale beneficio sia esteso anche ai consorzi costituiti dopo il 31 dicembre 1888, perchè è una pura accidentalità di ordine burocratico che molti Consorzi si siano costituiti soltanto dopo quell'epoca. (*Benissimo!*) Spero che il Governo vorrà fare buon viso alla mia proposta. (*Rumori — Segni d'impazienza*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

Cuzzi. Mi era iscritto a parlare sopra questo articolo per raccomandare all'onorevole ministro l'accoglimento dell'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Lacava con molti altri colleghi e da me pure sottoscritto e per chiedere, come emendamento a detto articolo 7, che l'aumento del sussidio chilometrico fosse stabilito anche per le ferrovie, per le quali ai termini della legge 30 aprile 1899 siano riconosciute la loro necessità e l'utilità. Tanto l'articolo aggiuntivo quanto l'emendamento sarebbe stato, a mio avviso, accettabile perchè la presente legge, provvedendo alla costruzione delle ferrovie complementari portate da leggi vigenti, può benissimo estendersi anche a quelle altre linee, che si presentassero nelle condizioni e coi requisiti di quelle complementari. E che ciò sia lo si rileva dal mandato stesso affidato alla Commissione reale la quale fu incaricata di esaminare e proporre « i metodi per risolvere nel modo più opportuno il problema della esecuzione delle ferrovie che dovrebbero far parte della Rete