

che i difensori delle Società ferroviarie, divenuti impiegati governativi, non potranno prestare il loro ufficio che nell'interesse dello Stato. Una diversa interpretazione non sarebbe sotto alcun aspetto ammissibile. Prego quindi l'onorevole Valentino di non insistere nella sua proposta.

VALENTINO. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 23.

(È approvato).

Art. 23 bis.

« Qualora non si addivenga al riscatto delle Meridionali, è data facoltà al Governo di prendere tutti i provvedimenti occorrenti alla tutela degli interessi delle regioni servite dalle linee concesse alla Società per le strade ferrate Meridionali.

È fatto obbligo alla Società stessa di consentire al passaggio dei treni dell'amministrazione delle ferrovie di Stato sul tratto Bologna-Faenza della ferrovia Bologna-Ancona, mediante condizioni e compensi che, in caso di disaccordo, saranno stabiliti da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal presidente della Corte di cassazione di Roma.

Il Governo è pure autorizzato a concorrere, previ accordi con la Società stessa, nella spesa di costruzione del secondo binario sul suddetto tratto di ferrovia da Bologna a Faenza ».

A questo articolo l'onorevole De Viti De Marco, insieme con gli onorevoli Tedesco, Mezzanotte, De Michetti, Pavoncelli, Salandra e Giusso, ha presentato la seguente aggiunta:

Al 2° capoverso dopo le parole: Corte di cassazione di Roma, aggiungere: Con la stessa procedura saranno determinati i compensi pel diritto di passaggio e l'uso delle stazioni sulla linea Foggia-Candela-Rocchetta S. Antonio e sulla linea Castellammare-Sulmona.

L'onorevole De Viti De Marco ha facoltà di svolgere la sua proposta.

DE VITI DE MARCO. Spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'autorevole Commissione vorranno consentire di includere questo emendamento nell'articolo 23-bis di cui è un semplice corollario. Nell'articolo 23-bis il Governo crea un obbligo *ex novo* di passaggio a danno della Società delle Meridionali, sulla Bologna-Faenza.

Ora il nostro emendamento non crea un diritto di passaggio nuovo, ma ripristina un diritto di passaggio che il Governo si era riservato con la Convenzione originaria di concessione. L'origine contrattuale di questo diritto di passaggio si trova nell'articolo 4 della legge 14 maggio 1865, che io non leggerò. Vorrei solamente ricordare al ministro l'importanza economica grandissima del nostro emendamento che involge tutto il problema della politica ferroviaria rispetto al Mezzogiorno, dove esistono preoccupazioni appunto perchè nelle provincie Meridionali continuerà l'esercizio privato.

Noi siamo ispirati non ad un sentimento di avversione per la Società delle Meridionali: io non sono mosso da preconcetti nè a favore, nè contro l'esercizio di Stato, ma mi inspiro al vantaggio di quelle popolazioni, i cui interessi saranno meglio tutelati dalla possibilità di avere un esercizio di Stato in concorrenza con l'esercizio privato.

A tal fine occorre che i piccoli tratti di proprietà dello Stato che si trovano lungo la costa dell'Adriatico sieno messi in comunicazione con la rete di Stato che si svolge lungo il Tirreno, attraversando la rete delle Meridionali. Quindi i due tratti in questione sono la Castellammare-Sulmona, che a Sulmona congiunge l'Adriatico con la rete di Stato, e la Foggia-Candela, il cui prolungamento per Manfredonia va al mare da una parte, e dall'altra riprende la rete di Stato a Rocchetta. Ora proprio su questi due tratti esiste quel tale diritto di passaggio che lo Stato si è riservato con la legge del 1865.

So bene, onorevole ministro, che per una diversità di tracciato su cui furono eseguiti i prolungamenti di quelle linee, su alcuni piccoli tratti di pochi chilometri, si potrebbe contestare il diritto di passaggio. Ma, se in questo articolo si crea un obbligo nuovo sul tratto Faenza-Bologna, dove non c'è nessun precedente contrattuale, noi domandiamo (cosa modestissima) per un interesse grandissimo, che lo stesso principio sia riconosciuto per questi piccoli tratti al quale si riferisce l'emendamento.

Ed è perciò che l'emendamento si connette unicamente alla procedura, perchè non intendo di mettere in dubbio il diritto dello Stato a questi passaggi.

Dopo aver dimostrato che l'emendamento non è d'interesse locale, ma s'informa a un concetto generale di politica ferroviaria, mi auguro, anche perchè so e posso dire che quelle popolazioni aspettano una buona no-