

Valeri, che si intende ad un miglioramento vero e proprio nei sussidi da dare per queste ferrovie complementari. Tornando ancora al disegno di legge n. 23, aggiungo che lo stralcio fattosene col disegno nuovo, vale virtualmente ad assorbire il disegno precedente, il quale soltanto in parte (nella parte cioè non compresa nel disegno più compendioso) rimane semplicemente differito.

Tuttavia posso dichiarare che nel disegno più limitato si comprendono tutte le disposizioni che maggiormente interessano, e giustamente interessano gli onorevoli interroganti.

Detto questo, il collega Falconi ed il collega Valeri debbono essere sicuri che le disposizioni dell'un disegno saranno coordinate e armonizzate con le disposizioni dell'altro, affinché entrambi valgano a rendere meglio disciplinata questa importantissima materia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi Gaetano, per dichiarare se sia soddisfatto.

FALCONI GAETANO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario della cortesia con la quale si è compiaciuto di rispondere alla mia interrogazione. E era ben persuaso che si sarebbe riconosciuta non solo la convenienza, ma la necessità di coordinare le disposizioni dell'un disegno di legge con quelle dell'altro. Con il disegno di legge n. 83, presentato alla Camera dei deputati, si aveva per iscopo di assicurare la costituzione di una Società nazionale per la costruzione delle ferrovie complementari. Ebbene, questa Società potrà o no costituirsi; si potrà o no verificare in Italia quello che si è verificato presso altre nazioni; io non lo so. Ma vi erano in quel disegno di legge disposizioni molto opportune; quali, per esempio, quella di affrettare la decorrenza della sovvenzione, cosicché il costruttore potesse incominciare a percepire una parte della sovvenzione chilometrica appena messa in esercizio anche una sola parte della linea, di cui abbia ottenuto la concessione; e l'altra, della massima importanza, che potessero essere concesse sovvenzioni chilometriche anche per tratti di strade ferrate non aventi una sede propria, ma collocate su strade ordinarie. È questa un'eccellente disposizione, destinata davvero a facilitare la costruzione delle ferrovie complementari. E ciò si rileva anche dalla relazione sull'altro disegno di legge n. 23, presentato al Senato. Il relatore, onorevole senatore Casana, fa presente quanto sviluppo abbiano potuto avere le

ferrovie secondarie, dette d'interesse locale, in Francia, nel Belgio e nella Svizzera, appunto perchè collocate su strade ordinarie, ed equamente favorite con sovvenzione chilometrica.

Orbene, dalla risposta ch'ella si è compiaciuta di darmi, io desumo che su la necessità del coordinamento ci troviamo pienamente d'accordo: essa è riconosciuta, e i due disegni di legge saranno coordinati. Ma poi ella, onorevole sottosegretario di Stato, mi ha detto che da quei disegni di legge saranno stralciate alcune disposizioni e presentate sollecitamente al Parlamento. Io faccio dunque voti ardentissimi affinché non si esca dal periodo legislativo attuale, non si arrivi, cioè, alle vacanze estive senza che su questo argomento si sia provveduto dal Parlamento, ed anche affinché fra le disposizioni di legge che devono costituire il nuovo progetto di stralcio, siano comprese le sovvenzioni a favore di ferrovie collocate su strade ordinarie.

Questa è la più importante, la più efficace, la più benefica delle disposizioni contenute nei due disegni di legge n. 83 e n. 23, e perciò mi dorrebbe grandemente, nell'interesse di tante regioni d'Italia, che nel nuovo progetto da presentarsi immediatamente non figurasse eguale disposizione.

A questo proposito aggiungo che, avendo confrontato i due testi, quello redatto dall'Ufficio centrale del Senato e l'altro presentato alla Camera dal ministro dei lavori pubblici, mi è parso molto più specifico, più concreto, più rassicurante sotto tutti gli aspetti quello redatto dall'onorevole Casana, relatore dell'Ufficio centrale del Senato. Ivi è stabilito effettivamente, che non solo possono essere sovvenuti tronchi di ferrovia collocati su strade ordinarie, ma bensì che le ferrovie secondarie possono essere tutte impiantate sopra dette strade. Vi è una diversità grandissima fra i due testi, ed io raccomando caldamente che siano valutate le molte ragioni di preferenza ch'esistono a favore del testo compilato dall'Ufficio centrale del Senato. Nel disegno dell'Ufficio centrale del Senato la legge assume veramente carattere di legge organica e meglio soddisfa a tutti quegli interessi regionali, che sono poi gli interessi veri della nazione. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Valeri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta del sottosegretario di Stato.

VALERI. Io sono dolente di avere ap-