

luto altissimi problemi di economia, e, per riverbero, di finanza; e risoluto anche, nell'interesse del paese altissimi problemi dal lato politico, e politico esterno ed interno, non semplicemente cioè da quello economico e finanziario. (*Bravo! Bene! — Approvazioni.* — *Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falconi Gaetano.

FALCONI GAETANO. La dichiarazione netta e recisa del capo del Governo toglie di mezzo ogni fiducia che modificazioni ed emendamenti possano essere accettati. Questo peraltro non esclude che il disegno di legge che abbiamo dinanzi debba essere esaminato, discusso e sottoposto a critica serena ed oggettiva; perchè io nutro la speranza che le osservazioni riconosciute discrete, ragionevoli saranno tenute, in ogni modo, nel dovuto conto dagli egregi uomini che sono preposti al Governo.

Stralciati dal disegno di legge, quella parte, che si riferisce alla costituzione di una Società nazionale per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie complementari, si è detto da molti che questo disegno di legge è ridotto a ben poca cosa. A me sembra invece che, pur tolta quella parte, le altre disposizioni, contenute nei diversi articoli costituiscano qualche cosa di realmente buono ed utile allo scopo di affrettare la costruzione delle complementari. Indipendentemente infatti dalla speciale considerazione avuta per alcune linee, io credo commendevoli le norme specifiche, per la decorrenza delle sovvenzioni chilometriche. È poi di grande importanza e sarà certo di molta efficacia la concessione dei sussidi chilometrici anche per quelle ferrovie, le quali non abbiano una sede propria, ma siano distese su strade ordinarie.

Noto, in terzo luogo, la facoltà data alle società concessionarie di poter emettere obbligazioni garantite dalla sovvenzione chilometrica.

Quarto: esenzione per tutte le società concessionarie dalle tasse progressive per gli atti di costituzione e di funzionamento delle società stesse.

Quinto: obbligo assunto dal Governo, di provvedere alla costruzione e all'appalto diretto di quelle ferrovie, che al 30 giugno 1906 non fossero state affidate alla industria privata.

Più ancora: impegno del Governo, in conformità dell'articolo 13, di provvedere,

prima del 30 giugno 1906, i mezzi necessari per potere, non solo appaltare direttamente queste ferrovie, ma per affrettarne la costruzione.

Faccio infine rilevare che viene ammessa al godimento del sussidio chilometrico di lire 7,500 tutta una nuova serie di ferrovie; quella che deve soddisfare ai bisogni dei capoluoghi di circondario, a quelli dei mandamenti di una certa importanza e delle città i cui abitanti ammontano ad una cifra meritevole di speciale riguardo.

Ora, onorevoli colleghi, se le disposizioni di questa legge si valutano complessivamente, devesi riconoscere un miglioramento notevole nelle condizioni del problema ferroviario, ed un avviamento rapido a poterlo risolvere quanto prima in modo soddisfacente per tutti. Io pertanto penso che, se a questa legge pur mancano i caratteri necessari ad acquietare le esigenze di ognuno, essa tuttavia è buona e meritevole di essere approvata. (*Interruzioni*).

TEDESCO, relatore. Finalmente ne ho trovato uno.

FALCONI GAETANO. Ho enumerato i vantaggi ch'essa procura e dei quali si deve tener conto.

Interessa peraltro rilevare anche le parti manchevoli; e, indicandole al Governo, sollecitare ulteriori provvedimenti. È così che io, fin da ora, mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su tre punti che mi sembra siano stati trascurati nella compilazione di questo disegno di legge. Io avrei desiderato di vedere in esso incluse disposizioni intese a facilitare l'applicazione della trazione elettrica nella costruzione e nell'esercizio di alcune determinate ferrovie, *determinate in ragione del traffico*. È così, poichè si è promessa una nuova legge la quale debba quanto prima integrare quella che ora stiamo discutendo, io rivolgo preghiera vivissima al ministro perchè vegga se non sia il caso di adottare provvedimenti intesi ad incoraggiare la trasformazione di molte delle attuali ferrovie esercitate con trazione a vapore in ferrovie a trazione elettrica, e, meglio ancora, a favorire l'applicazione, fin da principio, della trazione elettrica.

Ancora una raccomandazione.

Nelle concessioni che fino ad ora si sono fatte, in base a progetti direi quasi di massima, non accuratamente studiati, non redatti con la dovuta esattezza, si è verificato questo fatto, che quando si credeva che al-