

Art. 3.

Il Governo potrà autorizzare le società concessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti dell'articolo 171 del codice di commercio, obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche. La garanzia però non potrà essere data che sulla parte delle sovvenzioni relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, dovendo la residua parte rimanere disponibile per le previste passività dell'esercizio.

(È approvato).

Art. 4.

Gli atti relativi alla formazione e alla modificazione dello statuto e alla costituzione del capitale delle società costituite o che si costituiscano per concessioni di ferrovie complementari di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e per le ferrovie della Basilicata designate nella legge 31 marzo 1904, n. 140, saranno soggetti alla tassa fissa di una lira.

Ha facoltà di parlare su questo articolo l'onorevole Faranda.

(Non è presente).

Non essendo presente l'onorevole Faranda, e non essendovi nessun altro iscritto, pongo a partito questo articolo 4.

(È approvato).

Art. 5.

Alla ferrovia complementare da Cento a S. Pietro in Casale, indicata nella tabella B annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) è sostituita, agli effetti della legge 4 dicembre 1902, n. 506 e della presente legge, la ferrovia da Cento a Ferrara.

(È approvato).

Art. 6.

Il Governo provvederà, mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione:

- a) del tronco da Spilimbergo a Gemona;
- b) del tronco da Poggio Rusco a Verona;
- c) delle ferrovie Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, a sezione ridotta, e Cosenza-Paola a sezione normale;
- d) delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia-Aidone;

e) delle altre ferrovie complementari indicate nella legge 4 dicembre 1902, n. 506, e di quelle indicate nella legge 31 marzo 1904, n. 140, le quali al 30 giugno 1906 non fossero state concesse a società o ditte private.

Le linee Borgo San Donnino-Gaiano, Monza-Besana-Oggiono e Cento-Ferrara e, quelle altre che fossero indicate dagli Enti interessati potranno essere concesse all'industria privata anche posteriormente al 30 giugno 1906.

Entro otto mesi dalla pubblicazione della presente legge, le ferrovie a sezione ridotta di cui nella lettera c) e quelle indicate nella lettera d) potranno essere concesse all'industria privata secondo le disposizioni della legge 4 dicembre 1902, n. 506, e del seguente articolo 9.

Il penultimo capoverso è concordato fra Governo e Commissione.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

ARTOM. Non dirò che poche parole, chiedendo alla cortesia dell'onorevole ministro alcune spiegazioni, relative all'articolo in discussione. Nel suo magistrale, quanto abile discorso di ieri, l'onorevole ministro, a proposito delle ferrovie, che riguardano questo articolo, ha ricordato la legge del 2 dicembre 1902. Ma veramente avrei desiderato che a proposito di questa legge venisse ricordata la disposizione, abbastanza interessante, in forza della quale il Governo, scaduto il termine del 2 dicembre 1904, aveva l'obbligo preciso di costruire la linea della Valle del Serchio. Ora il 2 dicembre 1904 è passato: come mai il Governo non ha pensato alla costruzione di questa linea, come mai non ha adempiuto al preciso, incontrovertibile obbligo suo? Purtroppo contro l'inadempimento della legge per parte del Governo stesso che dovrebbe esserne il custode, non vi è nella nostra costituzione rimedio alcuno.

L'onorevole ministro ha ieri ricordata l'attitudine assunta dalle popolazioni della Garfagnana. (*Conversazioni animate*). Ora tale attitudine trova la sua attenuante nella condotta del Governo, perchè si tratta delle popolazioni più miti e buone d'Italia.

Di fronte a questo stato di cose non posso che raccomandarmi alla benevolenza del Governo, perchè presto si provveda. Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, con l'attività sua, col suo buon volere, voglia eliminare gli inconvenienti che