

Commissione e Ministero, del quale do let-
tura.

« Gli articoli 4 e 5 (capoverso) della legge 4 dicembre 1902, n. 506 sono modificati nel seguente modo:

Articolo 4. « Le sovvenzioni dello Stato decorreranno, per ogni tronco di ferrovia, dal giorno in cui, con la autorizzazione del Governo, ne avrà luogo l'apertura all'esercizio secondo il piano stabilito negli atti di concessione. La lunghezza di ogni tronco, agli effetti della applicazione delle sovvenzioni medesime, sarà misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino alla estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea ».

Articolo 5 (capoverso). « Invece resta fermo l'obbligo dei rispettivi contributi nella misura ed alla condizione stabilite dalla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a) a carico delle provincie traversate od interessate alla costruzione delle linee e tronchi a sezione normale, quando la costruzione sia eseguita dallo Stato, ferme le vigenti disposizioni riguardanti le offerte degli enti stessi per le ferrovie da concedersi all'industria privata ».

(È approvato).

LUCCHINI LUIGI. Noto che l'onorevole ministro non mi ha risposto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo subito. Nel caso di costruzione diretta dello Stato, quando lo Stato assume esso questo ufficio di soddisfare a quei bisogni, è giusto che il contributo degli enti locali sia obbligatorio; quando, invece, si fa la concessione all'industria privata, debbono gli enti stessi per agevolare questa costruzione fare l'offerta.

Nel primo caso lo Stato, esercitando quasi un potere di impero, li obbliga a contribuire, nel secondo caso sono essi che, colla loro iniziativa, vengono ad agevolare la costruzione di ferrovie che li interessano. Ecco la ragione della distinzione, ecco perchè ho accettato quella dicitura.

PRESIDENTE. Vengono ora gli articoli aggiuntivi accennati dall'onorevole ministro. Articolo 15.

« Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scarta-

mento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti, e si dovrà accertare che col tracciato proposto si venga a fare, delle strade ordinarie, il maggior uso possibile nei rispetti tecnici ed economici.

È abrogato l'articolo 8 della legge 4 dicembre 1902 n. 506 ».

BORSARELLI. Onorevole presidente, vi è il mio articolo aggiuntivo (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ha ragione; non lo avevo letto, perchè figura come articolo da aggiungersi in fine alla legge; vedo ora che il suo posto è qui, e che esso coincide in parte, se non è identico, con l'articolo 15 aggiuntivo concordato fra Ministero e Commissione. Lo leggo:

« Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scartamento, quand'anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, si intenderà soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da