

meglio soddisfatto il voto che ha consigliato l'onorevole Ottavi e me a presentare le nostre interrogazioni.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Onorevole Calissano, desidero darle un chiarimento. Quando ho detto che a tutte le località provviste del servizio di dogana permanente potrà essere estesa la tariffa, e quando ho detto che per tutta la Sicilia, sia nelle stazioni mittenti che nelle stazioni destinatarie si ammetterà la tariffa medesima, con questo ho già implicitamente risposto alla seconda parte della sua interrogazione. Ella intende che ove troviamo un servizio permanente di dogana, e ove senza riguardo alla distanza consideriamo stazioni mittenti ed anche destinatarie quelle dell'Isola, con ciò la distanza prescritta nella tariffa speciale 1003 viene ad essere in gran parte ovviata, e viene a diminuirsi l'ostacolo che l'onorevole Calissano vorrebbe interamente rimosso.

Quindi, con la mia prima risposta ho creduto di rispondere anche alla seconda parte della sua interrogazione.

PRESIDENTE. Sono così trascorsi i quaranta minuti destinati alle interrogazioni.

#### Seguito della discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Attilio Rota.

ROTA ATTILIO. Onorevoli colleghi, uno degli argomenti più importanti, sul quale verte il disegno di legge in discussione, sul quale si diffonde la relazione, pregevolissima per concetto e per dizione esatta dell'onorevole Calissano, è quello della concessione della costruzione, e dell'esercizio delle ferrovie all'industria privata; argomento, del quale gli oratori, che mi hanno preceduto, non hanno formato tema dei loro discorsi, ma argomento però di grande attualità (come lo chiama la stessa relazione dell'onorevole Calissano), in quanto che esso involge la soluzione del problema della con-

correnza assoluta alle ferrovie dello Stato, ed anche della concorrenza con esse indiretta e parziale.

Penetrata l'onorevole Commissione della necessità della soluzione di questo problema, o per lo meno della necessità di apportare ad esso tutte quelle agevolazioni, le quali sono necessarie per stabilire gli accordi fra Stato e concessionari, introdusse, d'accordo con l'onorevole ministro, disposizioni nel disegno di legge, le quali è indiscutibile che sono importanti, e che serviranno ad agevolare gli accordi stessi fra Stato e concessionari. Queste disposizioni riguardano l'agevolazione degli accordi relativamente ai servizi cumulativi; ed un'altra disposizione importantissima introdotta nel disegno di legge è quella dell'ultimo comma dell'articolo primo, che riguarda l'esclusione della tassazione delle merci, gli abbreviamenti delle nuove linee concesse all'industria privata.

Ma per quanto tali agevolazioni, ispirate d'accordo con l'onorevole ministro ad un principio e ad un concetto giusto, siano importanti, esse non sono che di dettaglio e particolari; ed io credo che non siano sufficienti alla soluzione di questo problema importantissimo, che, ripeto, è chiamato d'attualità dalla stessa Commissione, e per il quale è imprescindibile invece stabilire il principio cardinale, che deve presiedere alla soluzione delle diverse questioni che in tema di concessioni alla privata industria saranno presentate al Governo.

L'onorevole ministro, dopo che nella sua relazione ha dichiarato, che il problema ferroviario in Italia venne sempre risolto concordemente dalla azione dello Stato e da quella dell'industria privata, dichiara che sopra questo sistema egli insiste, ed aggiunge anche che egli è alieno affatto dagli ondeggiamenti delle tendenze e dalla discontinuità dei criteri; i quali sono dannosi in tutte le questioni, e specialmente in queste che sono socialmente ed economicamente così importanti. Ma, l'onorevole ministro, allorché viene a precisare il principio, che ha posto a cardine della sua relazione a questo riguardo, stabilisce come termine differenziale, come linea di demarcazione precisa questa: che, laddove le ferrovie dello Stato sono attualmente sufficienti alle esigenze del traffico, il Governo non compirebbe il suo dovere accordando qualsiasi concessione; invece, allorché le ferrovie attuali di Stato siano insufficienti, allora nasce, si afferma e si impone il pro-