

l'interesse dello Stato e a quello dell'esercizio di Stato, e mi dispiace che anche la Commissione si sia alleata in ciò col Governo, mi dispiace cioè che anche in seno ad essa si sia accentuata, come ha detto or ora l'onorevole relatore, la tendenza ad estendere il numero delle linee secondarie da riservarsi all'esercizio privato, poichè temo che la Commissione abbia frainteso la vera ragione di un diverso modo di esercizio e l'abbia confuso col fatto della cessione.

Penso, cioè, che le eventuali differenze tra linee secondarie e linee principali, possano essere risolte con modi diversi di esercizio, anche se l'esercizio rimane allo Stato. Non credo affatto necessario che si addivenga alla cessione all'azienda privata di linee secondarie perchè esse possano essere esercitate in conformità all'indole e allo sviluppo del traffico locale. Ciò si può ugualmente ottenere mantenendo le linee allo Stato ed applicando ad esse una qualsiasi forma di esercizio economico.

Non mi lusingo però di far approvare questo mio concetto e di farlo votare dalla Camera, e perciò ritiro il mio primo emendamento.

Nei riguardi del secondo emendamento, avrei potuto formularlo in modo che esso potesse tramutarsi in ordine del giorno. Ma dal momento che il ministro si dichiara contrario anche a questa formulazione era evidente il motivo della mia proposta, la quale tendeva appunto a fissare più precisamente i termini del carattere delle linee secondarie, togliendo nei riguardi dei prolungamenti delle linee che attraversano il confine internazionale quanto vi ha di indeterminato nella legge citata poco fa dall'onorevole ministro.

Ma poichè Ministero e Commissione non vogliono saperne di accettare questa proposta, la ritiro. Vuol dire che mi riserverò di combattere appena verrà presentata la convenzione di cessione, che io considero fin d'ora un disastro per l'esercizio di Stato.

CALISSANO, *relatore*. Quando verrà la legge la discuterà.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 4.

(È approvato).

#### Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole De Nobili lo invito a giurare.

(Legge la formula).

DE NOBILI. Giuro!

### Si riprende la discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie.

PRESIDENTE. La discussione è rimasta all'articolo 5.

#### Art. 5.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, e ad aumentare da lire 5,000 a lire 5,700, da lire 7,500 a lire 8,500 e da lire 8,500 a lire 9,100 il limite massimo rispettivamente stabilito dagli articoli 1 della legge 30 aprile 1899, n. 168, 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 55 della legge 14 luglio 1907, n. 562 e 7 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Per la determinazione delle sovvenzioni il saggio lordo di capitalizzazione sarà stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del Debito pubblico consolidato italiano 3.50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo.

Tali sovvenzioni non possono essere accordate, se non risultino intervenute offerte legali di enti morali o di privati interessati a norma degli articoli 2 e 4 del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, fatta eccezione:

a) per le linee a sezione ridotta, di cui all'articolo 5 della legge 4 dicembre 1902, n. 506;

b) quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravii.

Al Governo è data anche facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a lire 1,200 a chilometro, e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Le somme da pagarsi annualmente per