

mine e si arrese alle dichiarazioni del ministro stesso, in relazione soprattutto all'insuccesso attuale del servizio automobilistico, per cui altre ferrovie bisogna fare prima di arrivare ai prolungamenti, ed in relazione pure alla necessità di coordinare la riforma importantissima di questo disegno di legge circa l'assunzione della manutenzione delle strade, da affidarsi precisamente a chi assume il servizio automobilistico; perchè il successo della riforma starà precisamente nella applicazione di questa nuova facoltà.

Ma io mi permetto di aggiungere una preghiera a quella, fatta dall'onorevole De Andreis.

Già negli atti, dirò così, di concessione delle sovvenzioni vengono regolati quasi sempre non soltanto gli orari, ma anche il numero delle corse.

Or bene io credo che uno dei criteri fondamentali per graduare i sussidi sia quello di misurare il numero delle corse, non solo, ma di raccomandare anche (ci fu già in proposito un invito del collega Gallino in altra discussione su identico tema) di raccomandare che si badi soprattutto al servizio delle merci, perchè il servizio degli automobili sarà, come diceva testè il presidente del Consiglio, un servizio di lusso se ad esso non uniremo quello delle merci. In questo senso rinnovo la preghiera, anche a nome del collega De Andreis, all'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 20.

(È approvato).

Art. 21.

L'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira, stabiliti dall'articolo 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475, per gli atti di concessione di ferrovie, sono estese all'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma degli articoli 18 e 20 della presente legge.

(È approvato).

Art. 22.

Per far fronte alle spese stanziare per costruzione di ferrovie, in conformità alla tabella annessa alla presente legge, a quelle da stanziare eventualmente negli esercizi 1909-910, 1910-11 e 1911-12 per le linee di cui all'articolo 2 ed alle altre di compimento

e saldo relative alle linee complementari nei limiti delle somme autorizzate dalla legge 27 giugno 1897; n. 228, il Tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi stabiliti dall'articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, in quanto non si possa provvedere nei limiti dell'assegnazione di spesa per la parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, fissata dall'articolo 1° della legge 21 giugno 1906, n. 238.

I certificati nominativi coll'interesse del tre e mezzo per cento, da emettere ai sensi dell'articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 e della presente, saranno del valore di lire centomila o cinquantamila o ventimila.

A questo articolo 22 vi è il seguente emendamento aggiuntivo dell'onorevole Scorciarini-Coppola, che è già stata svolta:

« Aggiungere il seguente comma:

« Le annualità occorrenti allo ammortamento dei certificati che saranno creati per la costruzione delle ferrovie delle quali alle lettere d), e) ed f) dell'articolo 1° della presente legge saranno iscritti in apposito capitolo nella parte ordinaria dell'uscita del bilancio delle ferrovie dello Stato ».

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

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

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Prego l'onorevole Scorciarini di non insistere nella sua aggiunta, la quale presupporrebbe che non si avesse da costruire alcuna ferrovia se i suoi prodotti non sono in grado, non solo di pagare le spese di esercizio, ma anche di fare il servizio di interessi e di ammortamento del capitale occorso per la costruzione della ferrovia. Siffatta condizione non potrebbe certo verificarsi per la maggior parte delle linee che sono proposte con questo disegno di legge.

SCORCIARINI-COPPOLA. Ritiro.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 22.

(È approvato).

Art. 23.

Sono abrogati gli articoli 22, 26, 27 e 28 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, 12 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, 2 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 3 comma ultimo e 19 meno ultimo comma della legge 30 giugno 1906, n. 272, 46, 47 e 49 della legge 15 luglio 1906, n. 333, 2 e 13 meno il comma c)