

12 bis, firmato anche dagli onorevoli La Via, Pasqualino-Vassallo, Testasecca, D'Alì, Cutrufelli, Cirmeni, Di Lorenzo, Pantano, Di Stefano, Vittorio Emanuele Orlando, Teofilo Rossi, Furnari, Dell'Arenella, Pipitone, Vaccaro, La Lumia, Aprile, Ludovico Fulci, Pecoraro, Rizza, Colosimo, Faranda, De Felice-Giuffrida, Gaetano Mosca, Salamone, Milana, Di Sant'Onofrio, Modica, Paratore, Saporito, Pasquale Libertini, Francica-Nava, Trabia, Aguglia, Romeo, Saverio Masi, Gangitano, Rienzi, Zaccagnino e Auteri-Berretta;

Art. 12-bis.

« Il massimo della sovvenzione chilometrica di cui all'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 418 è portato a lire 10,500 ».

È di argomento analogo a quello dell'onorevole Cavagnari.

Per non ripetere inutilmente la discussione, credo sia questo il punto per svolgerlo. (*Bene!*)

Onorevole Gesualdo Libertini ha facoltà di parlare

LIBERTINI GESUALDO. Dichiaro di ritirare l'articolo 12-bis da me proposto, (*Bene!*) associandomi all'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Pantano e da altri onorevoli colleghi.

Però mi sembra che la dizione di questo articolo aggiuntivo...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Ne parleremo dopo.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Libertini, riservi le sue osservazioni all'articolo aggiuntivo.

LIBERTINI GESUALDO. Allora ne parleremo dopo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Art. 10.

Il Governo è autorizzato a concedere il massimo dei sussidi stabilito per le tramvie, filovie e linee automobilistiche in servizio pubblico indipendentemente dalle condizioni di cui agli articoli 18, comma a), b), e 20 comma a) della legge 12 luglio 1908, n. 444, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee.

(È approvato).

Art. 11.

Sono abrogati i limiti di prodotto lordo chilometrico, di cui agli articoli 1° della legge 9 giugno 1901, n. 220 e 18 della legge 30 giugno 1906, n. 272 per l'applicazione del regime economico sulle ferrovie.

A questo articolo l'onorevole Artom ha presentato il seguente emendamento.

« Aggiungere :

Il Governo è autorizzato ad accordare per la concessione all'industria privata del tronco Castelnuovo-Garfagnana-Piazza al Serchio della linea Aulla-Lucca, la sovvenzione chilometrica annua stabilita nell'articolo 1. n. 3, della legge 4 dicembre 1902 per i tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo Garfagnana ed Aulla-Monzzone della stessa linea ».

L'onorevole Artom ha facoltà di parlare.

ARTOM. Brevissime parole. Anzitutto mi compiaccio che l'onorevole ministro abbia anticipatamente risposto al mio emendamento nel suo discorso di ieri; di modo che l'emendamento è già stato autorevolmente svolto. Debbo solo fare osservare che il mio emendamento non è estraneo al disegno di legge in discussione, perchè l'articolo 11 contiene disposizioni generali sulle sovvenzioni chilometriche.

Secondariamente, e sempre brevissimamente, aggiungerò le considerazioni in appoggio al mio emendamento e che si possono compendiare così. Anzitutto la Lucca-Aulla è l'unica ferrovia complementare non ancora eseguita, ed è la più vecchia fra le ferrovie complementari perchè data dal 1879. Secondariamente, è una delle linee ferroviarie militari delle più importanti, tanto che la Commissione di inchiesta anche giorni fa ha proposto il pronto completamento della Lucca-Aulla. Terzo, è una delle ferrovie più economicamente importanti, in quanto che il tronco che è oggetto del mio emendamento, dà accesso e permette lo sfruttamento di uno dei giacimenti marmiferi più importanti non solo in Italia, ma in Europa. Queste ragioni sono dette brevemente, ma mi pare che siano buone ragioni, ed io confido che l'onorevole ministro vorrà accettare il mio emendamento. Chè se l'onorevole ministro non volesse accettarlo, io prenderei atto dell'impegno legislativo concordato col ministro del tesoro, esprimendo altresì la speranza che questo impegno possa essere adempiuto anche prima del tempo massimo che è stato prefisso.

PRESIDENTE. Vi sarebbe un altro emendamento, quello dell'onorevole Ciappi;

« Aggiungere all'articolo :

« Il massimo della sovvenzione chilometrica stabilito dall'articolo 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413, è concesso alle ferrovie che si trovano nelle condizioni portate