

## Art. 4.

« Sono abrogate le disposizioni di legge, regolamento e capitolato contrarie a quelle della presente legge.

« Il Governo del Re è autorizzato ad introdurre nel regolamento e nel capitolato le altre modificazioni ed aggiunte che riterrà opportune, in relazione alle disposizioni della presente legge ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### Discussione del disegno di legge: Aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedere all'industria privata.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedere all'industria privata ».

Se ne dia lettura.

**BASLINI, segretario, legge:** (Vedi *Stampato* n. 899-A).

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Io credo necessario, anche per la serietà della discussione, di dichiarare a proposito di questo disegno di legge che riguarda l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedere all'industria privata, che il Governo non può in nessuna maniera accettare ordini del giorno o emendamenti che implicino la costruzione di altre linee non comprese in questo disegno di legge, o modi diversi di esercizio di linee, perchè questi sono due argomenti completamente estranei al presente disegno di legge.

Questo ho creduto bene di dire anche per riguardo ai proponenti di questi emendamenti, aggiunte e ordini del giorno, affinché non avvenga che essi svolgano lungamente una tesi alla quale poi il Governo non possa far altro che opporre la pregiudiziale, che qui non è la sede opportuna.

Questo ho creduto mio dovere di dire sin da principio. (*Vive approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Mi associo pienamente alle parole dell'onorevole presidente del Consiglio.

Ed ora do facoltà di parlare al primo dei sedici iscritti (*Oh! Oh!*), l'onorevole Venceslao Amici.

**AMICI VENCESLAO.** Onorevoli colleghi. L'argomento che sto per trattare meriterebbe un'ampia ed esauriente discussione; ma non essendo certo questo il momento di abusare della cortesia della Camera, mi limiterò ad esporre solo alcune considerazioni.

Nello splendido ed esauriente discorso pronunciato in occasione del bilancio dei lavori pubblici, il ministro espose la grande richiesta che vi è di nuove linee ferroviarie, tramviarie e di servizi automobilistici; richiesta che se da una parte impensierisce le finanze dello Stato, dall'altra ci deve riuscire di compiacimento, perchè dimostra che la nazione tutta è in piena attività, in progresso.

Senza ricordare tutta la legislazione ferroviaria, tanto bene riassunta dall'onorevole ministro Sacchi in un suo magnifico, chiaro e preciso opuscolo pubblicato nel 1906, fermiamoci solo all'ultima fase della legislazione e precisamente a quella che ha introdotto la nuova idea di concedere la costruzione ed esercizio delle ferrovie all'industria privata mediante sovvenzione chilometrica per un determinato numero di anni. Questo concetto delle concessioni ferroviarie con sovvenzioni chilometriche fece il passo decisivo colla legge del 2 luglio 1897 che portava il sussidio a lire cinquemila a chilometro e per 70 anni alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Questa legge aprì la via a ferrovie non comprese fra le complementari per le quali tante precedenti leggi si erano votate dal '79 in poi; ed è da rammaricarsi che questo genere di concessioni ferroviarie non fosse stato introdotto prima in Italia, poichè avrebbe evitato la costruzione di linee che non hanno corrisposto ai bisogni locali e lo sperpero del danaro più volte lamentato.

Difatti le concessioni ferroviarie domandate da enti locali o da privati e che debbono essere concesse ed esercitate da industria privata, dati gli interessi che suscitano, non può essere a meno che non siano costruite con la massima economia pur ottenendo la massima potenzialità della linea; e che non seguano il tracciato che dà il maggior traffico.

Essendosi questa legge addimostrata insufficiente molte altre ne furono approvate e tutte vennero man mano aumentando il sussidio chilometrico correggendo i difetti riscontrati nella pratica applicazione e introducendo nuove facilitazioni a favore di concessioni di grande importanza, quali l'inter-