

un aumento del sussidio massimo possibile di 10 mila lire a chilometro per le ferrovie, e di due mila per le tramvie, nel caso in cui si tratti di ferrovie in località montuose, e per le quali non si eserciti trazione col sistema così detto della aderenza, cioè a dire col sistema o a cremagliera, dentiera o a funicolare. L'onorevole ministro ha osservato che, di fronte al limite massimo di cifra di sussidio stabilito con la legge recentissima, colla quale pure si tenne conto anche delle regioni montuose, non tanto per aumentare il sussidio quanto per dispensare dalle condizioni richieste per le ferrovie pianeggianti per ottenere questo massimo di sussidio stabilito, non fosse il caso ora di portare modificazioni per fatti che non sono sopravvenuti. Soltanto l'onorevole ministro propone, a favore di questi nuovi sistemi a cremagliera e a funicolare non aderenti, un vantaggio, cioè a dire, ha accordato e accorda con l'articolo 5 del disegno di legge la facoltà di aumentare le tariffe, e in questo senso indubbiamente con il disposto dell'articolo 5 si procura un vantaggio, il quale ha pure i suoi pregi per le Società esercenti, senza impegnare ulteriormente gli interessi finanziari dello Stato.

Finalmente, onorevoli colleghi, in quanto alla disposizione dell'articolo 6, relativo cioè alle disposizioni di coordinamento, la Giunta generale del bilancio, come già l'onorevole ministro ebbe ad esporre, trova ragionevoli e giuste le ragioni per le quali il Governo domanda di coordinare con la presente legge anche le disposizioni delle ultime e più recenti leggi e specialmente degli articoli indicati nel testo dell'emendamento, perchè tutto questo coordinamento rappresenta una necessità vera e propria per la regolare applicazione della legge attuale.

Onorevoli colleghi, i benefici effetti che l'onorevole ministro si propone con l'attuazione di questo disegno di legge furono, nella chiusa del suo discorso, molto chiaramente e lucidamente espressi per modo che vennero adeguatamente apprezzati dalla Camera.

Effettivamente questo disegno di legge viene a portare ai mezzi di trasporto, ferrovie, tramvie e navigazione, un grande sviluppo che non può che aiutare sempre più il progresso economico e civile del paese: ed è per questo che la Giunta generale del bilancio, la quale è stata sempre favorevolissima al miglioramento dei mezzi di trasporto che sono fonte di vero progresso economico e civile, profondamente convinta dei bene-

fici che deriveranno dal presente disegno di legge, ne ha proposto l'adozione nei termini precisi proposti dal ministro, salvo i pochi emendamenti in ordine appunto agli articoli 6 e 7 che sono già stati concordati col Governo. La Giunta generale del bilancio pertanto vi raccomanda, onorevoli colleghi, l'approvazione del disegno di legge. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Il disegno di legge è dunque concordato tra Governo e Commissione, compresi gli articoli 6 e 7 leggermente modificati in confronto di quelli del testo primitivo.

Passiamo quindi alla discussione degli articoli:

#### Art. 1.

« Per le sovvenzioni da accordarsi dallo Stato nelle concessioni di ferrovie all'industria privata è stabilito uno speciale limite d'impegno che dalla data di pubblicazione della presente legge a tutto l'esercizio 1914-1915 viene fissato in lire 7,000,000 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

TOSCANELLI. Mi associo ben volentieri al plauso che tutti i colleghi hanno tributato all'onorevole ministro dei lavori pubblici per questo disegno di legge; ma credo necessario richiamare la sua attenzione in modo speciale, e anche un pochino quella dell'onorevole ministro del tesoro che gli siede accanto, sul fondo stabilito da questo primo articolo della legge, ossia i sette milioni. Un pericolo sovrasta: sappiamo che alcune decisioni hanno determinato sopra i sussidi chilometrici doversi caricare delle tasse di ricchezza mobile.

Ora è evidente che, se questo dovesse avvenire, i sette milioni non potrebbero bastare più. E se alcuni dei nostri colleghi hanno fatto il conto esattamente, avranno visto che è necessario aumentare i sussidi chilometrici stessi di almeno un decimo per riparare a questa deficienza che i sussidi stessi presenterebbero in causa della ricchezza mobile. Non credo che sia qui la sede per discutere questioni di ricchezza mobile, trattandosi di una legge soprattutto di lavori pubblici. La questione della ricchezza mobile sarà trattata in altra sede; ma quello che interessa a noi tutti ed al ministro dei lavori pubblici è di preoccuparci intanto del puro e semplice fatto finanziario. Il ministro dei lavori pubblici m'insegna che le cifre sono determinate per i sussidi chilometrici con