

zione stradale e di lire 35 mila per l'esercizio.

Alcune società ed enti che avevano intendimento di costruire delle strade ferrate anche di qualche importanza, hanno dichiarato che con tale provvedimento avrebbero trovato maniera di provvedere al proprio finanziamento e se ne sono dichiarati pienamente soddisfatti. Sarà bene accontentarci per ora di questo... (*Interruzione del deputato Basso*).

Onorevole Basso, non è possibile accogliere oggi una proposta come la sua, la quale viene a sconvolgere completamente i nostri piani finanziari. Ella ha citato il caso della ferrovia Civitavecchia-Orte. Non voglio discutere quello che è stato fatto dai miei antecessori. Ma ad ogni modo si è presentata una legge speciale che il Parlamento ha approvato. Quando ella si troverà di fronte a un caso di tal genere, presenti la sua richiesta al Governo e questo potrà studiare un provvedimento per una linea o due; ma allora sapremo di che morte dovremo morire. Ma con quanto ella propone ci manca ogni elemento per sapere dove andremo a finire! È per questo che io prego l'onorevole Basso a non insistere nella sua proposta.

PRESIDENTE. Onorevole Basso mantiene il suo emendamento?

BASSO. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE VITO, *relatore*. Nella relazione è stata rilevata la necessità di provvedere ad uno studio completo di tutta la materia che riguarda le concessioni di ferrovie. Nella relazione la Commissione ha fatto questo rilievo perchè effettivamente oggi molte linee non si possono più costruire col sussidio chilometrico di 35 mila lire, ed ha presentato anche un ordine del giorno. Il ministro dei lavori pubblici ha preso impegno di fare gli studi necessari e di presentare proposte concrete; la Commissione non può che prenderne atto, perchè non è possibile con un articolo aggiuntivo, presentato all'ultimo momento, modificare tutta l'economia del disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo 16 del quale ho dato lettura.

(*È approvato*).

Metto a partito l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Basso che rileggo: « e il sussidio chilometrico per le ferrovie concesse ai comuni e alle provincie potrà essere elevato a lire 80 mila per 50 anni ».

L'emendamento non è accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

(*Non è approvato*).

Art. 17.

« All'articolo 2 della legge 14 aprile 1921, n. 489, è sostituito il seguente:

« Tale spesa sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e ripartita come appresso:

L. 1,400,000	a carico dell'esercizio 1921-22
L. 1,500,000	» » 1922-23
L. 1,500,000	» » 1923-24
L. 2,000,000	» » 1924-25
L. 2,000,000	» » 1925-26

« Al pagamento del concorso dello Stato si potrà provvedere, durante gli esercizi finanziari suindicati, anche ratealmente, in relazione all'avanzamento dei lavori ».

(*È approvato*).

Art. 18.

« Il ministro del tesoro è autorizzato ad iscrivere nel bilancio dei lavori pubblici le somme necessarie per la applicazione degli articoli contenuti in questo titolo della presente legge ».

(*È approvato*).

Art. 19.

« Le opere di competenza economica promiscua dello Stato e degli Enti locali, relative ai porti di 2ª e 3ª classe, sono considerate obbligatorie, a termini del secondo comma dell'articolo 13 del testo unico 2 aprile 1885, n. 3095, in quanto rientrano tra quelle designate specificamente nelle leggi di autorizzazione fin qui emanate o siano previste nei piani regolatori approvati nei modi di legge.

« Sono del pari considerate obbligatorie le opere di completamento delle precedenti e le riparazioni straordinarie.

« Il limite di lire 100,000 stabilito al n. 3 dell'articolo 19 del testo unico 2 aprile 1885, n. 3095, per la obbligatorietà di nuove opere nei porti di 4ª classe è elevato a lire 500,000 ».

(*È approvato*).

Art. 20.

« Ai commi 1º e 2º dell'articolo 2 del decreto luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, sono sostituiti i seguenti:

« I progetti di tutte le opere a carico delle Amministrazioni civili dello Stato, esclusi quelli per le strade ferrate, sono ap-