stro. Quando sarà approvato questo progetto, che sotto forme modeste ha grandissima importanza, sarà tempo di pensare al testo unico delle leggi organiche in materia di costruzione ed esercizio delle ferrovie. Il Senato, quando discusse questo progetto di legge, approvò in proposito un ordine del giorno che io accettai. Questo testo unico corrisponde ad un assoluto bisogno, e quindi pregherei l'onorevole ministro, che, come ha accettate altre parti della mia eredità ministeriale, voglia accettare anche questa e, quando questo progetto di legge sarà diventato legge, dello Stato voglia avviare gli studi, profittando del lavoro già compiuto dal Senato, per giungere ad un testo unico delle disposizioni organiche in materia ferroviaria, surrogandolo all'omai invecchiato titolo V della legge del 1865 sulle opere pubbliche.

Detto questo, io mi accingerei volentieri a riassumere il contenuto di questo progetto ed a mostrare quale progresso esso segni sopra la vigente legislazione ferroviaria, ma poichè temo di tediare la Camera e di fare un discorso inutile, perchè la discussione dei singoli articoli convincerà la Camera dell'importanza del progetto di legge, non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bizzozero.

BIZZOZERO. Prendo a parlare brevemente per rendermi interprete del desiderio manifestato da vari corpi, quali le Camere di commercio e qualche Consiglio provinciale, perchè anche alle tramvie extra urbane a trazione meccanica venga esteso il beneficio della sovvenzione chilometrica sia per l'impianto, sia per l'esercizio.

Quando al Senato si discusse questo progetto di legge, la questione venne sollevata dal senatore Casana, ed io credo opportuno spendere al riguardo qualche parola.

Intanto questo disegno di legge spiana già la via all'accoglimento di questa tesi, la quale certamente non è nuova, avendo formato anche oggetto di una mozione firmata da moltissimi colleghi. Spiana la via all'accoglimento di questa tesi, perchè con questo disegno di legge viene per le ferrovie secondarie abilitata la loro istituzione anche su sede non propria, e, ciò nonostante, viene concessa loro la sovvenzione chilometrica sia per la costruzione sia per l'esercizio.

Inoltre in questo disegno di legge è stata cancellata pure la distinzione di velocità fra le tramvie e le ferrovie secondarie, per modo che le tramvie e le ferrovie secondarie si trovano ad essere parificate sia in quanto ambedue sono autorizzate a correre sulle strade ordinarie, sia in quanto non vi è più distinzione di velocità tra le une e le altre.

La conseguenza logica sarebbe dunque che anche le tramvie extra urbane a trazione meccanica venissero sovvenute con l'anzidetto benefizio chilometrico.

Il Consiglio provinciale di Torino propose appunto che si accordasse una sovvenzione col massimo di lire mille al chilometro e per una durata, che non superasse i trent'anni. Ciò si potrebbe inoltre subordinare al concorso degli enti locali, si potrebbe subordinarlo ai voti dei corpi consultivi, esistenti presso il Ministero dei lavori pubblici, ed eventualmente si potrebbe anche accettare quel sistema dell'inchiesta pubblica, che viene praticato in Inghilterra. Ma, più che i voti delle Camere di commercio e dei Consigli provinciali, vi è il voto dell'Ufficio centrale del Senato, il quale non insistette per il momento nella applicazione di questo principio, in quantochè, essendo imminente la data del primo luglio 1905 per il passaggio delle ferrovie all'esercizio di Stato, non credette conveniente di insistere perchè questo principio fosse applicato. Ma in linea di massima l'ufficio centrale del Senato fece voti perchè la sovvenzione in parola venisse decretata, anche per le tramvie extra urbane. Ma non basta; anche recentemente fu presentato un disegno di legge per il Mezzogiorno, nel quale molto opportunamente si propone che alle tramvie extra urbane a trazione meccanica sia concesso l'anzidetto sussidio di lire mille per la durata precisamente di trent'anni. È questa senza dubbio una delle proposte più utili, che certamente verrà accolta dalla Camera, e che maggiormente gioverà al Mezzogiorno. Del resto, onorevoli colleghi, accogliendo questa tesi noi non faremo certamente una novità.

In Francia, in Inghilterra, in Belgio, in Olanda e in Irlanda, in Germania ed in Austria le sovvenzioni chilometriche alle *light railways* e alle *Kleinbahnen* son pienamente accolte e nell'anzidetta dizione sono incorporate tante le ferrovie secondarie, quanto le tramvie extra urbane a trazione meccanica. In Inghilterra furono votate ben tre leggi, due delle quali in favore dell'Irlanda, e queste due leggi furono con una terza estese a tutto il Regno Unito.

In Francia, e ciò merita di essere ricordato, quantunque viga anche là il sistema