LEGISLATURA XXII — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MAGGIO 1906

per oppormi al desiderio manifestato dall'onorevole Ferraris, che vengano cioè presi in esame anche gli altri argomenti che sono rimasti esclusi da questo disegno di legge per farne materia di un secondo progetto, il quale dovrebbe altresì autorizzare la formazione di un testo unico che comprenda tutte le disposizioni ora vigenti sulle ferrovie e tramvie.

Io credo utile e conveniente che questo studio abbia a provvedere, il più sollecitamente possibile, l'Amministrazione dei lavori pubblici, tanto più che potrà, allora, in quella legge tenersi conto anche dei desideri dell'onorevole Bizzozero.

Non è il caso che io abbia a dilungarmi a spiegare le ragioni per le quali in massima io sono disposto ad accettare le considerazioni dell'onorevole Bizzozero. Me ne esime la circostanza, ricordata dallo stesso onorevole Bizzozero, che il Governo, cioè, ha già dimostrato di entrare nel suo ordine di idee, presentando disposizioni dirette a rendere più facile la costruzione delle tramvie nelle provincie meridionali mercè la concessione di sussidi chilometrici.

Le medesime ragioni che militano per il Mezzogiorno, possono invocarsi, senza dubbio, anche per le altre provincie; ma non dobbiamo dimenticare che delle varie disposizioni legislative fin qui approvate, dirette ad integrare l'iniziativa privata (perchè di questa si tratta e non di opere di Stato) la massima parte ha finora trovato, ed è naturale, più larga e pratica applicazione nelle provincie economicamente più progredite, dando così maggior rilievo a quella differenza di condizioni economiche tra le diverse parti d'Italia, che ha consigliato appunto la presentazione di speciali proposte per migliorare le condizioni delle provincie più disagiate.

Ora, se ammettessimo come norma generale la concessione di sussidi alle tramvie accadrebbe probabilmente quello che è sempre accaduto, che di essa usufruirebbero specialmente tutte le provincie che si trovano in condizioni economiche migliori, e non quelle nell'interesse delle quali sarebbe stato desiderabile che la disposizione trovasse la più larga applicazione.

A me pare quindi opportuno dare la precedenza alle disposizioni speciali contenute nel disegno di legge del Mezzogiorno, salvo, in un avvenire non lontano, ad esaminare se non convenga estenderle anche a tutte le altre regioni d'Italia. Ma poichè i concetti espressi dall'onorevole Bizzozero in sostanza collimano con quelli del Governo, dichiaro fin da ora non avere nessuna difficoltà di accettare il suo ordine del giorno. (Bene!)

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno dell'onorevole Bizzozero sottoscritto da dieci deputati:

« La Camera esprime il voto che anche alle tramvie ex-traurbane a trazione meccanica venga concessa una sovvenzione per l'impianto e l'esercizio, con le discipline da stabilirsi mediante apposito disegno di legge ».

L'onorevole ministro ha dichiarato di accettare quest'ordine del giorno.

Anche la Commissione l'accetta?

RUBINI, presidente della Commissione. A nome della Commissione dichiaro di non avere nessuna difficoltà di accettare quest'ordine del giorno. Forse però l'onorevole Bizzozero potrebbe anche anticipare e rendere più facile l'adempimento dei suoi desideri, proponendo, ad esempio, degli emendamenti sulla legge del Mezzogiorno.

BIZZOZERO. Non mancherò di farlo.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Bizzozero del quale ho dato lettura, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Domando all'onorevole ministro se consenta che la discussione abbia luogo sul progetto della Commissione.

CARMINE, ministro dei lavori pubblici. Consento che abbia luogo sul disegno della Commissione, riservandomi di fare qualche osservazione a taluno degli emendamenti proposti.

PRESIDENTE. Si passa dunque alla discussione degli articoli.

## Art. 1.

Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza in base ai seguenti criteri:

> la estensione attraverso il Regno, l'entità di traffico,

il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro ovvero con porti importanti marittimi, lacuali o fluviali,

l'allacciamento a ferrovie estere,