

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 MARZO 1880

**PRESIDENTE.** Sarà tenuto conto di ambedue le dichiarazioni nel processo verbale.

Se non vi sono altre osservazioni il processo verbale della seduta di ieri s'intenderà approvato.

(È approvato.)

#### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura del sunto delle petizioni ultimamente giunte dalla Camera.

(Il segretario Guiccioli dà lettura del seguente sunto di petizioni:)

2310. I veterani provenienti dal già esercito sardo, collocati a riposo colle norme stabilite dalla legge 27 giugno 1850 si rivolgono al Parlamento per ottenere che venga senza indugio tradotto in atto il voto da esso emesso in loro favore affinché le loro pensioni vengano equiparate a quelle dei giubilati colla legge del 1865.

2311. Torrigiani Luigi presidente dell'Associazione mutua generale degli impiegati rinnova alla Camera la petizione perchè nel procedere alla revisione della legge comunale e provinciale vengano nella stessa introdotte disposizioni atte a migliorare economicamente e moralmente le condizioni dei segretari ed impiegati comunali.

**PRESIDENTE.** Chiedono congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Rizzardi, di giorni 20; per motivi di salute, l'onorevole Grossi, di giorni 15, e l'onorevole Sani, di giorni 10.

Se non vi sono obiezioni questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

#### LETTURA DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO SERRISTORI.

**PRESIDENTE.** Gli uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Serristori. Si legga.

**GUICCIOLI, segretario. (Legge)**

« *Articolo unico.* I comuni di Piombino, Suvereto, Campiglia, Castagneto, Sassetta, Monteverdi, Fitto di Cecina, Casale, Guardistallo e Montescudaio, sono distaccati dal circondario di Volterra ed aggregati a quello di Pisa; a tutti gli effetti amministrativi e giudiziari. »

**PRESIDENTE.** Non essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, sarà bene aspettare a determinare in altra seduta il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge.

Resta così inteso.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1880, DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880, del Ministero dei lavori pubblici.

Ieri fu proseguita la discussione generale intorno ai capitoli, che riguardano l'applicazione dell'ultima legge sulle costruzioni ferroviarie. Nella stessa discussione generale spetta ora di parlare all'onorevole Alvisi. Io gliene do quindi facoltà, confidando che almeno oggi si possa chiudere questa discussione generale, che dura da tre giorni. (*Voci: Benissimo!*)

**ALVISI.** L'abbondanza d'eloquio, con cui si è svolto l'argomento intorno alle ferrovie economiche, principalmente nella seconda parte della seduta dell'altro ieri e di ieri, m'impone il dovere di restringere il mio dire a brevi considerazioni. Però, sebbene la discussione sia stata diffusa e molto prolissa, si è ommesso di parlare di un punto importante e di discuterlo sotto l'aspetto economico-tecnico-amministrativo. Ed è per riempire questa lacuna che io ho chiesto di parlare. Giacchè finora, essendosi parlato di tipi economici vagamente, le popolazioni, alle quali sono assegnati dei tronchi da costruirsi in via economica, potrebbero ritenersi danneggiate nei loro interessi. Quindi è meglio delucidare questo argomento, anche per ispegnere forse il fomite di qualche discussione acre in quest'Aula.

Ma prima di svolgere le mie idee in proposito, credo necessario di definire con qualche precisione, almeno ciò che si debba intendere per *tramway*, nome di cui abbiamo intronata la testa.

Leggo che questo nome di *tramway* si deve applicare a quelle vetture speciali, le quali sono rimorchiate o da forze animali o da forza meccanica; leggo che questo nome si applica a vetture che corrono su guide, sia di ferro, sia di pietra, sia infine di legno; leggo infine che quando la strada è solcata da guide di ferro, queste differenziano dalle rotaie ordinarie per avere un risalto da un lato. Mi sembra dunque che impropriamente si chiamano *tramways* le linee a sezione ridotta; queste sono semplicemente vie più piccole delle ordinarie, ma soggette alle stesse norme, alle stesse massime, alle stesse prescrizioni con cui sono costruite le ferrovie a sezione ordinaria, che hanno un *interasse* cioè, di metri 1 50.

Ora passò ad un'altra dimostrazione, e chieggo scusa alla Camera se entro in questi particolari elementarissimi, ma mi giovano a esprimere le mie