

corre quasi tutta intera in una sede comune, che è più pericolosa per i cittadini, sarà la meno ambita perchè non ha nessun aiuto dal Governo, e perchè, percorrendo le strade ordinarie dovrà tenersi ad una velocità minima. Avrà quindi essa tutto l'interesse di essere promossa ad una classe superiore; perciò a causa della durata delle concessioni, e soprattutto a causa dei sussidi chilometrici, potremmo dotare il paese di una quantità di ferrovie a grande velocità, senza che riescano pericolose per l'incolumità dei cittadini.

L'obiezione principale che fu mossa allora dai miei colleghi della Commissione, e che, in fondo, mi si muove anche adesso, è questa sola, che, col mio sistema, si distruggerebbero le tramvie odierne. Nemmeno per sogno!

Io non ho mai detto che non si possa, con disposizioni transitorie, garantire lo stato di fatto. Sostengo che questa legge non è fatta per ora soltanto, ma per l'avvenire, e che questa legge, pur modificata dalla Commissione, stabilisce più che mai la divisione tra l'uno e l'altro sistema, e contraddice, nel modo più assoluto, a quello che ritengo il migliore obiettivo da raggiungere.

Non aggiungo altre considerazioni salvo a riprendere a parlare sugli articoli e finisco pregando il ministro e la Commissione di far sì che questo disegno di legge, che a me pare viziato nella sua stessa origine, non abbia a tradursi in una legge che non sarebbe assolutamente buona.

Presidente. L'onorevole Prinetti ha facoltà di parlare.

Voci. Non c'è.

Presidente. Perde la sua volta.

L'onorevole Arnaboldi...

Voci. Non c'è.

Presidente. Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. Questa legge che viene, oggi, soltanto in discussione, mentre i primi progetti risalgono al 1880, viene, secondo me, a soddisfare ampiamente ad un bisogno sentito.

Del ritardo della discussione di questa legge non mi dolgo, perchè, dal 1880 ad oggi il disegno, me lo consenta l'onorevole Chiaradia, andò man mano migliorando di molto.

Esso rappresenta un progresso grandissimo sulle idee che prevalevano quindici anni addietro nell'Amministrazione governativa e che erano ispirate al principio di una eccessiva ingerenza governativa in tutti questi mezzi di

comunicazione, che assolutamente oggi più nessuno ammetterebbe.

Nel 1874, quando a Palermo si trattava di adottare il sistema dei regoli pel servizio delle vie interne, il Ministero dei lavori pubblici credette che spettasse ad esso di dare la concessione. Ma un savio parere del Consiglio di Stato pose termine a questa ingiusta pretesa. Però la stessa Amministrazione non si diede per vinta, e due anni dopo, quando la provincia di Milano credè di dare la concessione di tramvie sempre a cavalli (perchè in quell'epoca non si parlava ancora di trazione meccanica) nelle vicinanze di Milano, allora anche l'Amministrazione dello Stato volle intervenire pretendendo che queste concessioni dovessero da lei essere accordate.

Ancora una seconda volta un savio parere del Consiglio di Stato prevalse in questa ingiusta pretesa.

Si vede, dunque, che fu tutto vantaggio per le tramvie il ritardare la discussione del disegno di legge: imperocchè esse poterono, non ostante disposizioni troppo rigide dell'Amministrazione governativa, svilupparsi in un modo prodigioso, appunto perchè nessuna disposizione legislativa veniva a porre un freno efficace a questo svolgimento spontaneo. In questa guisa noi ci troviamo ora di fatto ad avere una giurisprudenza per le tramvie molto più larga, molto più liberale di quella degli altri paesi; ed io me ne compiaccio altamente.

Nel Belgio (nel 1886) fu fatta una legge a riguardo delle tramvie a trazione meccanica, la quale è ispirata, in sostanza, ai principii che ora si vogliono far prevalere in questo disegno di legge, ma è un po' meno liberale. Questo fatto prova, in un modo palese, quanto sia utile, quanto sia conveniente che nelle esplicazioni economiche nelle quali lo Stato non ha una parte diretta, lo Stato non venga ad intromettersi.

Le tramvie, da noi si poterono svolgere così ampiamente perchè, appunto, le leggi non autorizzavano il Governo ad intromettersi in un modo eccessivo.

Per le ferrovie economiche, invece, avviene precisamente il contrario. In forza della legge del 1865, che disciplinava tutte le modalità tecniche della costruzione delle strade ferrate, le ferrovie economiche, al primo loro sorgere, si trovarono immediatamente inceppate.

Non valse l'amor platonico col quale, nel