

materia per dimostrare che non esiste confusione nel determinare quale sia un tranvai o una strada ferrata, sia pure economica.

Quindi per queste ragioni io dico, che non potrei mai accettare il disegno di legge della Commissione; e non mi sentirei di accettare quello del Governo, altro che quando sarà essenzialmente modificato in molte delle sue parti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. La battaglia si è accesa molto viva, come se i *tramways* e le ferrovie economiche dovessero necessariamente essere sempre in concorrenza alle strade ferrate. Credo che la questione in questo modo sia grandemente spostata. L'onorevole ministro aveva posta la questione molto nettamente, ed a mio avviso in modo chiaro. Sta di fatto che v'è una legislazione effettiva, che ha regolato fin qui la costruzione e l'esercizio dei *tramways*; sta pure di fatto che le ferrovie economiche furono oggetto di parecchie disposizioni legislative intese a promuoverle, come avvenne nelle leggi del '79, '81 e '89; ma non è men vero che queste ferrovie economiche, mentre ebbero facilitazioni dalle leggi che ho citate, si trovarono ostacolate da un'antica legge del '65, le modalità tecniche della quale erano plasmate a quella sola forma di strade ferrate, che allora si potevano considerare; cioè le strade ferrate ordinarie, che hanno per obiettivo non solo il trasporto a piccole distanze, ma anche e specialmente quello a grandi distanze. È in questo senso che è essenzialmente necessario che una legge intervenga; e mirano a questo scopo tanto il progetto ministeriale quanto le varianti introdotte dalla Commissione.

Si citano sovente gli esempi esteri, ma io non posso a meno di associarmi a quello che il relatore della precedente Commissione parlamentare aveva detto; che i tranvai presso di noi hanno assunto una fisionomia propria, affatto italiana, che li distingue in modo molto ben chiaro da quelli degli altri paesi. Ed io quindi farei ben volentieri mie le parole dell'onorevole Ferdinando Martini, se non temessi di sciuparle, invocando anche dai colleghi un poco più di sentimento italiano.

Ricordiamo il motto di Michelangiolo: chi va dietro agli altri mai non avanza.

Furono citati gli esempi di altri paesi dove furono precedute le strade ferrate da

canali di navigazione. Io vorrei domandare all'onorevole Marchiori: ma consta a Lei che in quei paesi, quando si trattava di costruire delle strade ferrate nella costruzione di esse siano stati trattenuti dal timore di diminuire il movimento su quei canali di navigazione? A me non consta, ed oso audacemente affermare che certamente ciò non avvenne. L'onorevole Marchiori d'altronde accennò in forma molto poetica al traffico delle ferrovie, paragonandolo alle acque dei grandi fiumi che affluiscono nel mare. Io resto nella stessa metafora, e faccio presente quale grande vantaggio i tranvai e le ferrovie economiche possano arrecare alle strade ferrate ordinarie, perchè sono precisamente i rivoli, che faranno accorrere un maggior traffico ai grandi fiumi delle strade ferrate ordinarie.

Si incomincia la discussione degli articoli.

Presidente. Non essendovi alcuna proposta sospensiva, passeremo alla discussione degli articoli.

Il Governo ha accettato che la discussione abbia luogo sul disegno di legge della Commissione.

« Art. 1. La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tranvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà avere durata maggiore di anni novanta.

« L'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica è riservata al Governo, che provvede con Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici ».

L'onorevole Sella ha presentato il seguente emendamento a quest'articolo:

« L'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica, in quanto riguarda la sicurezza pubblica, è riservata al Governo, che provvede con Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, precedentemente all'inizio dei lavori. »

Ha facoltà di parlare per svolgerlo.

Sella. A quest'articolo, soprattutto dopo i discorsi che sono stati fatti, era opportuno portare le necessarie dilucidazioni. Ed io propongo un emendamento, che credo sia necessario, affinché si sia bene intesi su quel che votiamo. Io ho aggiunto che l'autorizzazione dell'esercizio, da parte del Governo, dev'esser data « in quanto riguarda la sicurezza pubblica. » La differenza poi che in quest'arti-