

quella parte che riguarda il mio emendamento.

Presidente. Onorevole Casana, mantiene il suo emendamento?

Casana. L'ultima parte del mio emendamento la mantengo, anche essendo confortata in ciò dall'onorevole Sella, che vi si è associato.

Quindi prego l'onorevole presidente, perchè, quando si passerà alla votazione del mio emendamento, si voti per divisione fra la prima parte, la quale non so se è accettata, o no, dalla Commissione (l'onorevole ministro non l'accetta) e la seconda parte, che ho ragion di credere che la Commissione abbia accettato, perchè uno dei suoi membri già l'appoggia. Ed ora dirò una parola all'onorevole Marchiori.

La proposta da lui fatta si tradurrebbe in conclusione nello stabilire in modo assoluto un vero monopolio delle strade ferrate...

Se io non ho inteso male, mi pare che il secondo capoverso dell'articolo 12 del progetto del 1880 suoni così:

« È in facoltà del Governo per constatati e gravi motivi di sicurezza di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario, e qualora non si provveda, potrà anche revocare ogni autorizzazione. »

Marchiori. Dunque vede... concorrenza fra gli stessi mezzi.

Casana. Ecco: io non vorrei servirmi di un'espressione, che mi verrebbe spontanea sulle labbra, perchè non è parlamentare; ma vorrei trovare una formula che esprimesse il pensiero che la proposta dall'onorevole Marchiori sarebbe una vera sorpresa.

L'accettare una proposta di simil genere incidentalmente a proposito dell'articolo in discussione mi sembrerebbe veramente una cosa gravissima, e per parte mia non mi ci potrei adattare.

Io per ultimo aggiungo che senza alcun dubbio la legge del 1879, approvando una grande rete di ferrovie complementari, prevedeva e voleva che fra queste se ne facessero il più possibile di economiche. Ne venne quindi che il ministro nominò una Commissione, la quale studiò metodi e sistemi, e quali di quelle ferrovie complementari avrebbero potuto essere fatte a tipo economico.

Ma questa fu, direi, una parte incidentale del lavoro della Commissione del 1879, imperocchè onde rispondere ai termini dell'inca-

rico avuto dal compianto ministro Baccarini, essa aveva necessariamente dovuto fare uno studio molto più ampio e generale, cioè lo studio in genere di tutte le questioni attinenti alle ferrovie economiche ed esaminare tutti i diversi tipi.

Ed è precisamente così vero che questo studio fatto da persone elette fu, per quanto si poteva nel 1879, uno studio oltremodo commendevole, che finora, in mancanza di alcuna legislazione che regolasse la materia, gli egregi ufficiali del Governo non ebbero altro criterio, che quello allora concretato da quella Commissione.

Che se poi risultò dall'esperienza che in qualche parte quei criteri si dovevano variare come, ad esempio, per quel che riguarda la sede stradale e l'armamento, sul quale argomento la Commissione si era indotta a stabilire un limite troppo basso, ciò non toglie la grande importanza dello studio stesso ed il merito grandissimo, che quegli egregi uomini ebbero nel compilare le loro disposizioni.

Venendo più precisamente al mio emendamento, io, in presenza della non accettazione per parte del ministro, e nel dubbio molto forte, che, neppure la Commissione sia propensa ad accettarlo, ne ritiro la prima parte, facendo voti che possa la lacuna, che resta nella legge non creare poi seri imbarazzi, quando talune ferrovie ordinarie si presenteranno, come ferrovie economiche o viceversa ed il decidere di queste questioni sarà interamente lasciato all'apprezzamento dei funzionari governativi.

Resterebbe quindi l'ultima parte del mio emendamento, riguardo alla quale io non ho che a riferirmi ai fatti.

Fin da ora nella concessione delle ferrovie biellesi, date e concesse con decreto dell'8 novembre 1889, all'articolo 5 della Convenzione è già contemplato il caso della sede promiscua. Credo quindi che la seconda parte del mio emendamento abbia quasi il diritto di essere accettata dal ministro e dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Marchiori fa una prima osservazione e dice: Qui, la legge dicendo « parte in sede propria e parte in sede stradale » il limite fra le ferrovie economiche e le tranvie diventa così sottile che quasi non si può più di-