

dove trovare i lavori, che egli reclama. Ho fatto ieri l'elenco di tutte le opere che il Governo deve compiere a Roma, e, opera per opera, coll'elenco alla mano, ho dovuto venire alla conclusione che si richiedono alcuni mesi perchè queste opere possano essere intraprese.

Non ho più che alcune parole da dire all'onorevole Niccolini e all'onorevole De Nicolò e poi avrò finito di tediare la Camera.

All'onorevole Niccolini ho detto ieri io, e non la Commissione d'inchiesta, che tutti i funzionari, che nella relazione erano nominati, e poi quali potevano risultare responsabilità individuali, non appartenevano più all'Amministrazione.

Mi parve anche di avere spiegato molto chiaro il mio concetto.

Vi sono parecchi ordini di responsabilità.

Se si parla di responsabilità colpite dal Codice, non mi risulta in alcun modo che ne esistessero. In quanto alle responsabilità civili, loro signori vedranno dall'inchiesta come tutte queste questioni siano, oramai, in grandissima parte liquidate con atti, con contratti, con sentenze o in altro modo.

È in questo senso che ho detto: acqua passata non macina più; perchè, tutta questa indagine, che non ha più che un carattere storico, non interessa, se non in quanto può servire d'ammaestramento per l'avvenire.

In quanto alle responsabilità disciplinari, ripeto che i funzionari ai quali si dovevano addebitare, non appartengono più all'Amministrazione.

Infine l'onorevole Niccolini ha sollevato altre questioni, che escono completamente dal campo della mia Amministrazione e sulle quali la Camera comprenderà come io non possa e non debba preferire parola.

Con ciò credo di aver risposto alle poche osservazioni che mi sono state fatte e ringrazio la Camera della bontà con la quale mi ha lasciato a lungo parlare. (*Benissimo!*)

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Bertolini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Bertolini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Approvazione della Convenzione fra l'Italia e l'Austria-Ungheria firmata a Vienna il 25 giugno 1896, relativa all'assistenza gratuita reciproca dei malati poveri appartenenti al-

l'Impero Austro-Ungarico e alle provincie Venete e di Mantova. »

Presidente. Do atto all'onorevole Bertolini della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

(*La seduta è sospesa alle 17,35 e ripresa alle 17,40.*)

Seguito della discussione sul disegno di legge relativo alle tranvie e ferrovie economiche.

Presidente. Essendo esaurito lo svolgimento delle interpellanze, procediamo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Tranvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. »

La Camera ricorda che la discussione generale venne esaurita. Passeremo dunque alla discussione degli articoli:

« 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 sessanta.

« All'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede con Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori. »

(*È approvato.*)

« Art. 2. Le tranvie non potranno essere esercitate dalle Provincie, dai Comuni e Corpi morali o Consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata. »

La Commissione propone che la discussione di questo articolo 2° sia rinviata al titolo 3° dopo l'articolo 43.

Se non vi sono opposizioni pongo a partito la proposta della Commissione accettata dal Governo.

(*È approvata.*)

Articolo 3° che diventa 2°.

« Art. 2. Le tranvie dovranno aver costantemente la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna qualche parziale deviazione, per ragioni altimetriche o planimetriche.

« Il binario sarà collocato al livello del suolo stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di larghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

« Nel caso però che tale larghezza fosse inferiore a quattro metri, si dovrà ottenere l'approvazione governativa.

« La linea di massima sporgenza del ma-