

strada, enti che sono o Comuni o Province, o Consorzi intercomunali o interprovinciali.

Si dice poi che « le tariffe massime dei trasporti saranno fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada; e che ogni successivo aumento dovrà essere pure approvato dal medesimo. » Io non credo davvero che sia il caso di fare intervenire un altro ente, il quale non farebbe che recare intralci. Il caso supposto dall'onorevole Vischi, che cioè il proprietario della strada sia un privato, è smentito dall'articolo secondo, perchè allora non si tratterebbe più di tranvie, ma di ferrovie economiche le quali sono disciplinate da altri articoli che esamineremo poi. Mi pare dunque che il timore dell'onorevole Vischi non abbia ragione d'essere.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, metto a partito l'articolo 10.

(È approvato).

« Art. 11. La sorveglianza dell'esercizio per quanto riguarda la pubblica sicurezza spetta all'autorità governativa, e verrà disciplinata con apposito regolamento.

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

(È approvato).

« Art. 12. Le tranvie andranno soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dello esercizio, in una misura non eccedente lire venti al chilometro, da versarsi nelle casse dello Stato, quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

« Quanto alle tranvie esistenti, il contributo nel limite suaccennato sarà stabilito dal Governo. »

Casana. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. Io confesso che ho meditato un poco circa le ragioni che possono avere indotto a introdurre una modificazione nella dicitura di questo articolo 12, quale era precedentemente formulato. La modificazione consiste nell'aver tolto le parole *con provvedimento speciale*. Ora io osservo che se quelle parole potevano avere un significato, era nel

senso che s'ammetteva implicitamente, per la benevolenza del Governo, che le tranvie esistenti potevano non essere obbligate a pagare questo contributo chilometrico quando non fossero in grado di sopportarlo.

Ma avendo soppresso quelle parole *con provvedimento speciale*, io mi pongo un'altra domanda e dico: quale significato avrà quell'inciso? Dal momento che è detto che le tranvie sono soggette ad un annuo contributo chilometrico da determinarsi nel Decreto di autorizzazione dell'esercizio, è bene inteso che, quanto alle tranvie esistenti, il contributo non potrebbe essere stabilito che dal Governo.

Fatta questa osservazione, io sono nella necessità di pregare il ministro e la Commissione di lasciare la formula precedente; e di volere nello stesso tempo dichiarare che il vero significato della formula precedente era quello da me accennato: che cioè per le tranvie esistenti, il Governo possa dispensarle dal contributo, quando non fossero in grado di sopportare questo canone annuo.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Prima di tutto osservo che mi pare evidente la necessità del secondo comma; poichè, parlando nel primo del tributo chilometrico cui andranno soggette le nuove tranvie, era necessario, nel secondo comma, dire che anche quelle attualmente in esercizio sono soggette al contributo medesimo.

Quanto poi al significato delle parole « sarà stabilito dal Governo con provvedimento speciale, » l'onorevole Casana ha spiegato quello che noi, in una seduta, che io tenni insieme alla Commissione, non eravamo giunti a chiarire. L'onorevole Casana dice che *provvedimento speciale* vorrebbe dire *per ogni tranvia*. Ma a noi queste parole avevano fatta un'altra impressione; avevamo concluso che si volesse dire *decreto ministeriale o reale*.

Invece si è detto « in via amministrativa. » E perchè? Perchè si tratta di un contributo di venti lire per chilometro il quale, anche nella peggiore ipotesi, rappresenta il mezzo per cento od i tre quarti per cento dei proventi di un *tram*; perchè difficilmente troverete un *tram* che viva e che abbia meno di tremila lire al chilometro di provento.

Si è poi introdotto questo contributo per una ragione molto semplice.

I *trams* sono soggetti ad un trattamento fiscale assolutamente di favore, considerandoci