

Si riprende la discussione relativa al disegno di legge sulle tranvie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. Come uno dei firmatari dell'emendamento di cui ha discusso l'onorevole Menotti, aggiungerò qualche considerazione.

Il concetto chiaro che emerge dal disegno di legge che è stato presentato e come d'altronde l'onorevole ministro ha replicatamente messo in evidenza è la distinzione fra le tranvie, il cui percorso si svolge sulla strada ordinaria contemporaneamente al carreggio ordinario, e le ferrovie economiche le quali debbono assolutamente avere il loro percorso in modo da non confondersi col carreggio ordinario.

L'articolo 15 del primitivo disegno quale fu approvato dal Senato, quale la Commissione aveva pure approvato, diceva che le ferrovie economiche potevano essere stabilite in sede propria ovvero in tutto od in parte sopra strade ordinarie con sede separata.

Quindi, mantenuto il criterio che là dove scorre una ferrovia economica, non debba assolutamente avere il suo percorso il carreggio ordinario, era fatta facoltà, in determinate condizioni, di poter profittare della strada ordinaria, stralciandone una parte perchè potesse servire di sede alla ferrovia economica.

Il nuovo testo non concede più se non come un'eccezione, che se mi fosse possibile direi eccezionale, questa facoltà di poter profittare della strada ordinaria, sia pure con sede separata.

Infatti l'articolo 15 del nuovo testo dice, nel suo secondo capoverso:

« Esse debbono essere stabilite in sede propria, salvo i casi in cui sia ritenuto opportuno dal Governo concedere il percorso di qualche tratto sopra strade ordinarie, con sede separata. »

Poi viene il terzo capoverso del quale do lode al ministro ed alla Commissione di averlo proposto, perchè costituisce una buona disposizione inclusa in questa legge.

Ora prego i colleghi della Commissione e l'onorevole ministro di riflettere che fu fatale condizione del nostro paese che la legge del 1865, la quale regolò la costruzione delle ferrovie, sia partita dal solo concetto delle ferrovie di grande traffico.

Quella legge del 1865 ha soffocato lo svolgimento delle ferrovie economiche.

Anche quando la legge del 1879 volle contemplare la costruzione di ferrovie economiche, di fatto avvenne, che, nonostante una Commissione governativa avesse già predisposto e fatto studi profondi, dotti, competentissimi per stabilire con quali modalità si potevano costruire ed ammettere all'esercizio le ferrovie economiche e quali più specialmente dovessero essere costruite ed esercitate con uno, o con un altro tipo, ciò nonostante nessuna di quelle linee fu costruita con tipo economico, e quelle pochissime ferrovie economiche, che ora sono in esercizio, lo debbono ad una tollerante compiacenza del Ministero, che sorpassò sulle norme stabilite dalla legge del 1865.

Dunque più che mai è necessario che le ferrovie economiche siano regolate da una legislazione, che le ammetta.

Ma, dal momento che si tratta di ammetterle per dar mezzo al paese, stremato di forze finanziarie, di poter provvedere alle comodità di comunicazione fra l'uno e l'altro luogo, cosa che il più delle volte avviene per sacrificio di enti morali, Province e Comuni, bisogna che a queste ferrovie economiche non si renda la condizione del loro essere troppo difficile.

Ora se vi sono casi, in cui dalle strade ordinarie si possa stralciare quella porzione, che possa diventare sede della ferrovia, ciò si deve ammettere non come eccezione, ma come regola.

Quindi prego caldamente il ministro e la Commissione di accogliere l'emendamento proposto, il quale non ha altra portata se non quella di sostituire al secondo capoverso del nuovo articolo 13 la formula del secondo capoverso dell'articolo 15 approvato dal Senato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli Alfredo.

Baccelli Alfredo. Sottoscrittore anche io dell'emendamento presentato, non aggiungerò che brevi parole, poichè le ragioni, che mi litano per questo furono già svolte con molto senno pratico e dall'onorevole Menotti e dall'onorevole Casana.

Gli intenti, che si prefiggeva la legge Saracco, erano appunto quelli di lasciare alle iniziative locali la costruzione delle ferrovie economiche e dei trams, perchè l'esperienza