

CXXI.

1ª TORNATA DI VENERDÌ 26 GIUGNO 1891

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Seguito della discussione del disegno di legge sui provvedimenti ferroviari per Roma.

RUBINI, BRIN, FERRARIS MAGGIORINO, MARCHIORI, BUSPOLI, TITTONI, relatore, BRANCA, ministro dei lavori pubblici, e FAVALE prendono parte alla discussione.

La seduta comincia alle 10.5 antimeridiane.

Zucconi, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti ferroviari per Roma.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: "Provvedimenti ferroviari per la città di Roma."

La Camera, avendo respinto l'ordine del giorno dell'onorevole Sonnino, passeremo alla discussione degli articoli.

Do lettura dell'articolo primo.

"Articolo. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad affidare, per decreto reale, alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione di un tronco di congiunzione della stazione Roma-Trastevere con quella di Termini, il quale per tutto il nuovo percorso si intenderà sostituito all'attuale, agli effetti del Contratto di esercizio della Rete Mediterranea.

"Le condizioni di tale concessione saranno conformi a quelle stabilite nella Convenzione in data 21 giugno 1888, approvata con legge del 20 lu-

glio 1888, n. 5550 (serie 3ª), ed al pagamento della annualità di lire 250,000 dovuta alla Società, sarà provveduto con fondi stanziati in apposito capitolo del bilancio del Tesoro, e mediante corrispondenti economie nel bilancio dei lavori pubblici, da ottenersi nelle spese di personale e di amministrazione con i nuovi organici che saranno presentati col bilancio di previsione per l'esercizio 1892-93.

"Il materiale metallico d'armamento del suddetto tronco sarà provveduto dal Governo, e la relativa spesa sarà prelevata dagli stanziamenti di bilancio da farsi a norma dell'articolo 5, n. 2, della legge 20 luglio 1888 n. 5550 (serie 3ª).

"Entro tre mesi dalla data del decreto reale, il Governo deciderà se il ponte-viadotto sul Tevere, pel detto tronco, debba costruirsi con travata centrale girevole ovvero a travate tutte fisse, obbligandosi nel secondo caso la Società a contribuire per una determinata somma nella costruzione del porto di cui all'articolo seguente. Questa somma sarà da iscriversi in apposito capitolo del bilancio dell'entrata."

L'onorevole Rubini ha facoltà di parlare.

Rubini. Ormai la vertenza è chiusa; nè io intendo certamente di riapirla; però mi sia concesso di fare una dichiarazione. Nè l'onorevole Ambrosoli, nè io, abbiamo più avuto campo di poter parlare, di poter difendere la nostra tesi dagli attacchi che ci son venuti da varie parti. Avremmo potuto farlo con vigoria malgrado gli argomenti, anzi giovandoci degli argomenti portati dagli avversari contro di noi. Ma ciò poco importa. Quello che importa è che mi duole di dover rilevare che da taluno si è cercato di alterare la fisionomia della

discussione, e di attribuire a noi fini e intenzioni che noi non abbiamo mai, neanche da lontano, immaginato e supposto di poter avere.

L'onorevole Ambrosoli ed io abbiamo ampiamente, esplicitamente dichiarato agli Uffici parecchie volte, in seno alla Giunta, e solennemente qui ancora, che eravamo mossi da intendimenti di affetto per Roma. A questo crediamo di aver diritto che si ponga fede. Invece si è creduto di dare alla nostra proposta carattere regionale, che non doveva, che non poteva avere. E contro questo tentativo, il quale si traduce anche, secondo me, in una intimidazione, in una diminuita libertà di parola, io, a nome anche dell'onorevole Ambrosoli, intendo di protestare e sdegnosamente protesto.

Giovagnoli. Qui non ha detto niente nessuno. Chi ha detto qualche cosa di ciò?

Rubini. Non ho detto che queste voci, che questi tentativi partissero dal banco della Commissione. Non ho detto neanche che partissero da nessuno di questi banchi; ma però concedano a me...

Presidente. Onorevole Rubini, tutto quello che può esser detto fuori di quest'Aula non deve esser raccolto. Ora qui nessuno ha sollevato alcun dubbio che chi ha parlato contro la legge potesse essere animato da sentimenti ostili verso Roma o da sentimenti meno che degni e convenienti. Tutto ciò poi che può esser detto fuori di quest'Aula non merita, ripeto, di esser rilevato.

Rubini. Accetto questa dichiarazione dell'onorevole presidente e me ne dico soddisfatto.

Ora vengo all'articolo primo. Sopra esso io ho poco a dire, poichè l'aggiunta e l'ordine del giorno che ho proposto, e che fra le altre cose sta a dimostrare i nostri sentimenti per Roma, sono stati già da me sviluppati nelle poche parole che ebbi già l'onore di pronunziare nella discussione generale.

L'intento che vorrei realizzato con questo articolo aggiuntivo dopo l'articolo primo, e coll'ordine del giorno, è stato dichiarato dalle stesse parole, con le quali essi sono espressi. Si tratta, cioè, d'impedire che la maggior percorrenza fra il bivio di San Paolo e la stazione di Termini divenga argomento di maggiore spesa per il pubblico e per le merci che vi devono transitare. Si tratta, infine, d'invitare il Governo ad introdurre nella Convenzione un patto, per il quale alla stazione di Trastevere sia sempre riservato quel numero di vetture chiuse necessario, perchè il servizio di quella stazione avvenga con tutta soddisfazione di quelli che la frequenteranno.

Dopo le parole cortesi che, a proposito di questa mia aggiunta o modificazione, udii dall'onorevole relatore e dall'onorevole ministro lunedì scorso, io voglio sperare che oggi essi vorranno confermarle così, da assicurare esito favorevole alle proposte medesime, e perciò sopra esse non mi estendo maggiormente. Però permetta l'onorevole ministro, permetta la lodevole nostra Giunta che io proponga un altro emendamento.

Il regolamento non mi dà diritto di farlo; ma mi pare così chiara la necessità d'introdurre la disposizione che limita il numero degli anni durante i quali deve durare l'annualità delle lire 250,000; mi pare così chiara la necessità d'indicare questo numero d'anni, che io spero che l'onorevole ministro e l'onorevole relatore vorranno consentire nella modificazione, che segue, del secondo capoverso dell'articolo 1°. Dopo le parole *dovuta alla Società*, si aggiungano le parole seguenti: " per il corso di anni 73 a cominciare dal primo di esercizio. „ Credo che ciò sia assolutamente necessario, altrimenti l'articolo 1° potrebbe quasi indicare una annualità perpetua, anzichè un'annualità limitata a 73 anni.

Io non ho altro da aggiungere a queste poche considerazioni, perchè la ragione loro è troppo evidente. Spero poi che il Governo, nello stabilire le ultime modalità nella convenzione con la Mediterranea, vorrà anche introdurre il patto che essa si obblighi alla fermata di Trastevere per qualsiasi treno, nessuno escluso, cioè direttissimi, diretti, omnibus e misti. Credo che anche questa clausola non sia superflua; converrà introdurla a scanso di eventuali delusioni. Però, non avendone io fatto menzione nell'ordine del giorno, lascio che provveda l'onorevole ministro.

E fuori dell'argomento che viene svolto nell'articolo 1°, l'onorevole ministro mi permetterà di aggiungere una parola, che non si riferisce all'articolo medesimo ma a ciò che è stato detto qui nella discussione generale, e che mi par bene di non lasciare senza risposta.

L'onorevole relatore ha sollevato il dubbio, parlando della sistemazione del servizio proposta dall'onorevole Ambrosoli e da me, ha sollevato il dubbio, dico, che non vi fosse da parte dello Stato il diritto di obbligare la Società Mediterranea ad esercitare il tronco dal binario di San Paolo a Trastevere; e citava a questo riguardo gli articoli 73 e 74 del capitolato annesso alla legge del 1885. Questo dubbio venne poi ribadito dall'onorevole Menotti l'altro giorno.

Ora, onorevole ministro, a me pare che non vi sia nulla in quegli articoli del capitolato del

1885 che vulneri il diritto del Governo di dare ad esercitare alle Società quel qualsiasi tronco di linea che esso creda per il meglio del servizio.

L'obbligo dell'esercizio è indicato senza nessun limite ed eccezione negli articoli 3 e 4 del capitolato annesso alla legge del 1885. Io non credo che qui si possa fare dell'ermeneutica legale. Non è dell'istituto dei Parlamenti di dare delle interpretazioni sulle leggi contrattuali. Però mi parrebbe conveniente e prudente che queste asserzioni fossero per lo meno messe in dubbio. Pare a me che l'onorevole ministro debba rilevare l'asserzione, e non permettere che il dubbio abbia la acquiescenza del suo silenzio.

Io non sono legale; ho però letto attentamente gli articoli 73 e 74 e non vi trovo parola che possa menomare il diritto del Governo: quel diritto pieno, chiaro, assoluto che è stabilito dagli articoli 3 e 4 del Capitolato medesimo. Secondo me, questi articoli stabiliscono il diritto del Governo, senza ambagi e senza limitazioni. Ad ogni modo, è bene che ci sia qualcuno di me più autorevole, il quale contro asserzioni che metterebbero il Governo in condizioni di inferiorità di fronte alle Società, ne affermi i diritti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brin.

Brin. Io sarò molto breve, perchè la questione principale è oramai risolta; quindi la discussione si restringe alla proposta della maggioranza, anzi alla proposta ministeriale. Ora però la maggioranza stessa nell'approvarla ha fatto alcune osservazioni o talune proposte, delle quali poi viceversa non si trova traccia alcuna negli articoli di legge.

Anzitutto parlerò dell'articolo 1º. Quest'articolo dà facoltà al Governo di affidare, per decreto reale, alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione di un tronco di congiunzione della stazione Roma-Trastevere con quella di Termini. Nel paragrafo successivo si stabilisce che le condizioni di tale concessione saranno conformi a quelle stabilite nella Convenzione in data 21 giugno 1888.

Ora io ho letto questa convenzione, e sarei molto grato sia alla Commissione che al Ministero, se trovassero un articolo di quella convenzione che fosse applicabile a questa legge. Prima di tutto quella convenzione stabilisce la costruzione di determinate linee; per ciascuna di queste linee stabilisce la somma che si paga, tanto quella iniziale, quanto quella annuale; stabilisce la larghezza che deve avere la massicciata della strada, larghezza che varia secondo

le diverse linee; stabilisce l'altezza di queste massicciate, le traversine ecc. tutte cose che variano per ogni linea nominata. Ora io non capisco come una qualunque di quelle concessioni possa applicarsi a questa.

In questo stesso paragrafo si parla del pagamento dell'annualità in lire 250,000 come compenso. Ma se non si leggesse la relazione della Commissione non si saprebbe da quali dati risulti questa cifra. Dalla relazione si vede che questa annualità si deve pagare per 73 anni, mentre che qui parrebbe si trattasse di una somma per un anno solo, o per un tempo indefinito; quindi io credo che saremo tutti d'accordo nell'ammettere che la durata dell'annualità debba essere stabilita nell'articolo.

Finalmente in quest'articolo si dice che a questa spesa di 250 mila lire si dovrà far corrispondere un'economia sul personale dei lavori pubblici negli anni avvenire per una somma almeno corrispondente. Ora io credo che la Commissione stessa ammetterà quanto sia irregolare questo sistema: perchè sarebbe lo stesso come impegnare già, fin d'ora, la Camera a stabilire una economia, senza poterla discutere. Di più, si parla di fare un'economia sul personale straordinario. Ora questo personale deve durare pochi anni ancora; mentre la spesa di lire 250,000 dovrebbe durare per 73 anni.

Finalmente la Commissione dice, che quando si faccia il ponte a travate fisse, si dovrà fare un nuovo porto, in sostituzione di quello di Ripa grande; e dice che la Società della Mediterranea contribuirebbe, per lire 490,000, nella spesa di questo nuovo porto.

La Commissione dubita che questo porto si possa fare con 670,000, e dà giustamente come garanzia, questo concorso della Società Mediterranea; ma poi, quando si viene all'articolo, dice che la Società sarebbe obbligata a contribuire per una determinata somma. Io credo che sarebbe stato più logico dire: per una somma indeterminata; infatti determinata somma sarebbero anche 1,000 lire; ma questa somma sarebbe molto lontana dalle 490,000 lire.

Quindi, crederei che si potesse anche stabilire in questo articolo, che il concorso non sia inferiore alla somma di 490,000 lire.

Dovrei parlare anche sugli altri articoli; ma ne parlerò dopo, per maggior chiarezza.

Intanto, ho formulato una modificazione allo articolo primo, nel senso che ho detto.

Se la Commissione ed il ministro l'accettano,

come credo, e la faranno loro, anche dandole una forma migliore, io ne sarò lieto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris.

Ferraris Maggiorino. Io mi associo completamente alle osservazioni svolte dall'onorevole Brin.

Pregherei solamente il relatore di chiarire se, quando verrà a scadenza il primo periodo delle attuali convenzioni, se il Governo volesse riprendere lo esercizio delle ferrovie, potrà riprendere anche il tratto da Termini a Trastevere.

Presidente. L'onorevole Baccelli ha facoltà di parlare.

Baccelli. Rinunzio.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Io mi associo alle considerazioni dell'onorevole Brin. Credo che proprio il richiamarsi alle convenzioni del 1888 possa essere pericoloso invece che giovevole; perchè appunto quelle convenzioni determinano le modalità di costruzione di determinate linee con determinati corrispettivi, e probabilmente il richiamarle potrebbe imbarazzare il ministro nella stipulazione della convenzione piuttostochè facilitarlo.

Mi associo pure all'altra considerazione che concerne lo stanziamento di una somma fissa per il concorso della Società nella costruzione del porto, non superiore alle 490,000 lire, e spero che Commissione e Governo vorranno accettare la proposta dell'onorevole Brin.

Vi è un punto solo di dissenso fra me e l'onorevole Brin. Egli dice: perchè volete voi mettere il corrispettivo di un'economia sul personale? Ecco, Ella sa, onorevole Brin, che io non ho entusiasmi su questo punto. Io ho detto che le economie le accetto e credo che dobbiamo farle, però non sono stato fra i più strenui fautori di certe economie.

Brin. Chiedo di parlare.

Marchiori. L'onorevole Brin dice: voi volete fare da un lato una convenzione per 73 anni e dall'altro una economia sugli straordinari che durerà un tempo molto più breve. Onorevole Brin, magari, questa questione potesse risolversi presto! Ma io credo che la sentiremo risorgere spesso, e quando penso che in materia di personale il Ministero dei lavori pubblici spende tra ordinari e straordinari, una somma che varca di molto i 15 milioni, io credo che la proposta ministeriale potrebbe essere accettata. E quindi in un rimaneggiamento di organici quest'obbligo fisso per i prossimi bilanci di una economia di 250,000 lire non mi sentirei di respingerlo. Per-

ciò rivolgerei preghiera al ministro ed alla Commissione d'insistere sopra questa parte dell'articolo primo; la quale darà maggior forza al Governo, per togliere una parte di queste spese, che proprio a dir vero sono eccessive e che raggiungono una percentuale sulle spese di costruzione quale non hanno i paesi bene organizzati, e che sanno ben condurre le loro opere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brin.

Brin. Io sono tutt'altro che contrario a questa economia ma parmi che a tutti coloro, che leggono quest'articolo non possa non apparire evidente che qui si va contro la legge di contabilità, e che si assegna come cespite corrispondente ad una spesa di 250,000 lire che deve durare 73 anni, una economia che non si sa ancora a quanto potrà ammontare, che non è certo corrispondente alla spesa che si fa, e che la Camera si impegnerebbe così fin d'ora ad approvarla.

Ora questo è un sistema di finanza che non è regolare, perchè, verificandosi un risparmio nelle spese del personale, questo deve andare in economia.

Dico di più: lo credo un sistema pericoloso, perchè il Governo potrebbe proporre tutte le spese che crede, salvo a portare nei successivi bilanci delle economie, e la Camera si impegnerebbe in precedenza ad approvare quelle economie, senza nemmeno discuterle.

Io credo che si potrebbe conciliare il criterio delle economie con le considerazioni che ho esposte votando un ordine del giorno col quale si prendesse atto della promessa del Governo di presentare nel prossimo bilancio le riduzioni nel personale per una somma non inferiore a 250,000 lire.

Così, ripeto, si concilierebbe il desiderio delle economie con una più corretta applicazione della legge di contabilità.

In questo senso ho formulato un ordine del giorno, che trasmetto alla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Non entrero nel merito della legge, ma mi limiterò a fare osservare all'onorevole Brin che lo stabilire fin d'ora certe economie è un atto savio dell'onorevole ministro che dev'essere approvato dalla Camera. Se v'ha una spesa in cui possano farsi economie nel bilancio dei lavori pubblici, è precisamente quella del personale.

Faceva ora notare l'onorevole Marchiori quanto sia eccessivo quello che si spende nel personale

in relazione ai lavori che si eseguono dal Ministero dei lavori pubblici, ed è perfettamente così. Ed infatti sopra 40 milioni di lavori, e l'onorevole Brin conosce i bilanci anche meglio di me, noi spendiamo 9 milioni per personale amministrativo e tecnico; quindi più del 20 per cento, mentre qualunque amministrazione che facesse lavori simili a quelli del Ministero dei lavori pubblici non dovrebbe spendere per personale che il 5 o il 6 per cento.

La economia sul personale stabilita sin da ora non mi sembra pertanto un atto nè precipitato nè contrario ai principii che il Governo intende di seguire.

Presidente. Onorevole Marchiori, intende di parlare ancora?

Marchiori. Io non voglio ritardare le deliberazioni della Camera su questo articolo; ma non posso trattenermi dal rispondere ad una obiezione dell'onorevole Brin.

Egli ha detto che il contrapporre fin d'ora alla spesa che stiamo per approvare una economia sul personale sarebbe contrario alla legge di contabilità. Ora, per quanto io sia tenero della legge di contabilità debbo dire che non è la prima volta che noi facciamo una spesa chiedendo una corrispondente economia sullo stesso bilancio.

In che cosa si offende la legge di contabilità? Noi abbiamo organici troppo pingui e vogliamo introdurvi un' economia annua di 250,000 lire, e lo stabiliamo fin d'ora. Che c'è di anormale? Io quindi insisto perchè il Governo voglia mantenere il comma dell'articolo in discussione, pure accettando la proposta che più si avvicinerà alle mie idee.

Presidente. Onorevole relatore...

Tittoni, relatore. La Commissione, per i motivi che già ha esposti, accetta tanto l'ordine del giorno quanto l'articolo aggiuntivo proposti dall'onorevole Rubini, come pure accetta l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Brin.

Si associa poi alle considerazioni dell'onorevole Brin e fa sua la nuova dizione dell'articolo 1 da lui proposta che anche il Governo accetta. Per cui i primi due capoversi dell'articolo primo suonerebbero così: " Il Governo del Re è autorizzato a stipulare con la Società italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, una convenzione per affidare ad essa la costruzione di un tronco di congiunzione della stazione Roma Trastevere con quella di Termini, il quale sarà esercitato ai termini del contratto di esercizio della Rete Mediterranea. "

" Il Governo del Re è autorizzato a concedere

alla detta Società, in corrispettivo di detta costruzione, una annualità fissa non superiore alle lire 250 mila, per anni 73 dall'apertura della linea all'esercizio. "

Poi seguirebbe il terzo capoverso dell'articolo del Ministero, accolto dalla Commissione, ed in fine nell'ultimo capoverso, in luogo delle parole: " per una determinata somma, " si sostituirebbe: " per una somma non inferiore a lire 490,000. "

Quanto alla questione delle economie mi pare che sia semplicemente una questione di forma; ma pare anche a me più opportuno e più corretto che non se ne faccia menzione nella legge; tanto più che l'onorevole Brin ha presentato opportunamente un ordine del giorno, col quale si prende atto, delle dichiarazioni fatte dal Governo in questa materia. Mi pare che in questo modo l'onorevole Marchiori potrebbe essere contento; poichè la Camera affermerebbe il concetto delle economie che si debbono fare, ma non lo inserirebbe in un articolo di legge; cosa che, come ha dimostrato l'onorevole Brin, non sarebbe troppo corretta. L'ordine del giorno dell'onorevole Brin sarebbe il seguente:

" La Camera prende atto dell'impegno preso dal Governo di presentare nel bilancio 1892-93, i nuovi organici del personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici che realizzino una economia organica non superiore a lire 250 mila. "

Presidente. Onorevole relatore; la Commissione fa sua la proposta dell'onorevole Brin; perchè altrimenti occorrerebbe che fosse firmata da 10 deputati?

Tittoni, relatore. Sissignore

Presidente. Onorevole ministro?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io dico subito che accetto gli emendamenti; debbo però dare qualche spiegazione. La citazione della Convenzione del 1888 non era inutile, nè resta inutile nemmeno dopo l'accettazione dell'emendamento dell'onorevole Brin, perchè quella Convenzione, mentre stabilì i prezzi, linea per linea, stabiliva anche la media dell'annualità da corrispondere.

Ma indipendentemente da questo vi sono patti che restano in vigore, come per esempio le date dei pagamenti che maturano il 20 giugno ed il 20 dicembre.

Inoltre i patti di esercizio delle Convenzioni del 1888 sono molto migliori di quelli delle Convenzioni del 1885.

Ecco le ragioni della menzione fatta delle Convenzioni 1888. In quanto alla determinazione precisa delle date, sono io il primo a desiderare

che si faccia esplicitamente; e perciò accetto l'emendamento dell'onorevole Brin per tutto ciò che riguarda questa parte.

Rispetto al personale, convengo con l'onorevole Brin, perchè il farne argomento di una disposizione di legge significa scontare anticipatamente le economie; ma si era fatto così per appagare gli scrupoli del mio collega del tesoro, che non si sarebbe fatta una spesa la quale potesse gravare sui bilanci.

La relazione della Giunta del bilancio, così diligente in questa parte ha dimostrato come siano eccessive le spese del personale del Ministero dei lavori pubblici, e come si possano ridurre, specialmente in riguardo alla consentita riduzione delle opere.

Perciò accetto la formola dell'onorevole Brin che credo più corretta.

Posso però assicurare l'onorevole Brin e la Camera, che non si tratta di fare economie sul personale straordinario, ma di economie le quali sono già studiate e saranno concretate in una legge che presenterò contemporaneamente al bilancio 1892-93.

All'onorevole Rubini dirò che accetto i suoi emendamenti e naturalmente anche le sue raccomandazioni, perchè il ministro dei lavori pubblici non può avere che due intendimenti: quello di sviluppare l'esercizio nell'interesse del pubblico, e quello di dare a tutte le leggi la interpretazione che più favorisca gli interessi generali dello Stato.

Presidente. La Commissione ed il Governo accettano l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini. Inoltre la Commissione fa proprio l'ordine del giorno, che fu presentato dall'onorevole Brin.

Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini:

« La Camera invita il Governo a introdurre nella Convenzione di che all'articolo 1 del disegno di legge il patto che venga riservato per la stazione di Trastevere un numero di vetture vuote sempre sufficiente alle esigenze del servizio. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Brin, che la Commissione fa proprio. È il seguente:

« La Camera prende atto dell'impegno preso dal Governo di presentare, cominciando dal bilancio di previsione per l'esercizio 1892-93, nuovi

organici del personale dell'amministrazione dei lavori pubblici, che realizzino una economia annuale non inferiore a lire 250,000. »

La Commissione ha fatto proprio quest'ordine del giorno.

Lo metto a partito.

(È approvato).

Pongo ora a partito l'articolo primo, con gli emendamenti dell'onorevole Brin, fatti propri dalla Commissione ed accettati dal Governo.

Esso è in questi termini:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, una Convenzione per affidare ad essa la costruzione di un tronco di congiunzione della stazione Roma-Trastevere con quella di Termini, il quale sarà esercitato a' termini del contratto di esercizio della rete Mediterranea.

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere alla detta Società, in corrispettivo di detta costruzione, un'annualità fissa non superiore a lire 250,000 e per anni 73 a cominciare dalla apertura di detto tronco all'esercizio.

« Il materiale metallico d'armamento del suddetto tronco sarà provveduto dal Governo, e la relativa spesa sarà prelevata dagli stanziamenti di bilancio da farsi a norma dell'articolo 5, n. 2, della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3*).

« Entro tre mesi dalla data del decreto reale, il Governo deciderà se il ponte-viadotto sul Tevere, pel detto tronco, debba costruirsi con travata centrale girevole ovvero a travate tutte fisse, obbligandosi nel secondo caso la Società a contribuire per una somma non inferiore a 400,000 lire nella costruzione del porto di cui all'articolo seguente. Questa somma sarà da inserirsi in apposito capitolo del bilancio dell'entrata. »

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Viene ora un articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Rubini.

È il seguente:

« Le tariffe di trasporto per e da Roma e in transito attorno a Roma non potranno essere accresciute in confronto delle attuali, per il fatto della maggiore percorrenza fra la stazione di San Paolo e quelle di Termini, Tuscolana, Prenestina, Portonaccio che deriverà dalla esecuzione della presente legge. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Io non ho nulla da aggiungere a quello

che ho detto, e posso risparmiare alla Camera la noia di un discorso.

La maggior percorrenza è stata ammessa da tutti. Io ho quindi desiderato che, almeno per questa parte, il nuovo disegno di legge, non riuscisse nocivo nè ai viaggiatori, nè al traffico delle merci: e poichè questa mia domanda pare che trovi il favore direi universale, meno quello dell'onorevole Marchiori non ho alcun timore che essa non sia approvata.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Dio ci benedica! Abbiamo votato un ordine del giorno per assicurare le carrozze chiuse a Trastevere! È passato, non ne parliamo più! (*Si ride*) ma per carità non facciamoci ad approvare quest'articolo aggiuntivo, che stabilirebbe un'ingiustizia a danno delle Società e dello Stato.

Esso incomincia così: "le tariffe di trasporto per e da Roma e in transito attorno a Roma, ecc."

Io comprendo che non si vogliono aggravare i viaggiatori e le merci in transito del maggiore percorso, ma che si debba far percorrere gratuitamente il maggior percorso del nuovo tronco ferroviario ai viaggiatori che lo preferiscono per loro comodità, mi pare proprio enorme.

Consideri bene l'onorevole ministro prima di accettare questa disposizione, che, lo ripeto, secondo me, sarebbe enorme.

Presidente. La Commissione accetta quest'articolo aggiuntivo?

Tittoni, relatore. Già ebbi occasione di esporre alla Camera, nella discussione generale, che questa questione ha un'importanza minore di quello che sembra, perchè si tratta semplicemente di sapere se la Società debba o non debba riscuotere, per questi due chilometri di maggior percorso, quindici centesimi in media per viaggiatore, sei centesimi per ciascuna tonnellata di merce a grande velocità, e quattro centesimi per ciascuna tonnellata di merce a piccola velocità.

La Commissione, per mostrare che era disposta ad accettare tutte le proposte che miglioravano la legge, trattandosi di un emendamento che in fondo poi si risolveva a beneficio del pubblico, e che la Società non potrebbe trovare difficoltà ad accogliere, perchè, esercendo per un lungo numero di anni la nuova linea che si costruisce, nel miglioramento del servizio, nella diminuzione della spesa di trazione troverà il compenso a questo piccolo sacrificio che noi domandiamo, la Commissione, dico, aveva già dichiarato di accettarlo.

Ripeto però che le obiezioni dell'onorevole

Marchiori non hanno poi quella gravità che a lui sembra.

Si tratta di una questione di piccola importanza, che da parte della Società non potrà incontrare difficoltà; con ciò poi si migliora la legge, e si accontentano anche gli oppositori del progetto.

Quindi, a nome della Commissione, persisto a dichiarare che accetto l'articolo aggiuntivo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io credo che gli scrupoli dell'onorevole Marchiori si possano acquietare in parte; perchè, se egli si ferma sulla dizione dell'articolo, forse si può ingenerare il dubbio.

Ma nella precedente tornata l'onorevole Rubini ha parlato sempre della soppressione della differenza dei 1300 metri del transito, per cui l'articolo s'intende precisamente nel senso chiarito dall'onorevole Marchiori. Dirò di più: che vi è già concordia anticipata tra il Governo e la Società per fare la tariffa unica, per cui, salvo la differenza del transito dei 1300 metri, in tutto il resto vi sarà la compensazione che viene dalla percorrenza.

Con questa dichiarazione io credo che l'onorevole Marchiori si possa acquietare, perchè io accetto l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Rubini, unicamente nel senso che sia soppressa pel transito la differenza dei 1300 metri della maggiore percorrenza.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Io accetto l'interpretazione dell'onorevole ministro, ma mi consenta di dirgli che le interpretazioni valgono in quanto non contrastino con il chiaro dispositivo della legge. Qui abbiamo un articolo preciso, il quale dice: "le tariffe di trasporto per e da Roma," si vuole sopprimere completamente la maggior percorrenza da Termini a Trastevere e viceversa. Ed io ho detto che, per coloro i quali liberamente scelgano di andare all'una o all'altra stazione, non c'è alcuna ragione di accordare un tanto favore dannoso alle Società, ma anche allo Stato. Quindi mi pare che l'articolo riuscirebbe più chiaro, quando fosse formulato così: "le tariffe di trasporto in transito attorno a Roma." Proporrei di emendare adunque l'articolo sopprimendo le parole: "per e da Roma."

Le parole dell'onorevole ministro mirerebbero all'altra dicitura. Ma io dico che questo articolo bisogna modificarlo in modo da togliere ogni dub-

bio, tanto più, lo dico per incidenza, che viene a sollevare una questione molto grave, perchè viene a modificare il concetto fondamentale delle tariffe che hanno un'importanza di milioni. Non mi sentirei tranquillo nel votare un articolo che non si esprime chiaramente. Insisto perciò nell'emendamento che ho proposto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Ho chiesto di parlare perchè, se ho bene udito, il mio amico Marchiori pare che dia a questo articolo aggiuntivo un'interpretazione estensiva che eccede di assai, secondo me, la sua portata.

Egli, cioè, crede che per fatto di quest'articolo aggiuntivo possa essere soppressa l'intera tariffa di trasporto che dovrebbe applicarsi fra una stazione e l'altra. È così onorevole Marchiori?

Marchiori. Perfettamente.

Rubini. Onorevole Marchiori, mi permetta di dirle che non è così. L'articolo aggiuntivo mira unicamente alla differenza di percorso, non alla percorrenza intera; abbia la bontà di rileggerlo. Ecco come si esprime:

“ Le tariffe di trasporto per e da Roma e in transito attorno a Roma non potranno essere accresciute in confronto delle attuali, per il fatto della maggiore percorrenza... ”

Come vede, qui si parla soltanto della maggiore percorrenza, non di tutta.

Mi conceda che mi esprima con un esempio, onorevole Marchiori. Quando da Civitavecchia verrà un passeggero o una tonnellata di merci diretta a Termini, essa dovrà, fatta che sia la linea nuova, passare per Trastevere sotto l'Aventino; da lì al bivio di San Sebastiano alla Tuscolana, fino a Termini, invece che dal bivio di San Paolo al ponte sul Tevere, e di là al bivio di San Sebastiano alla Tuscolana, a Termini come avrebbe fatto col vecchio tracciato.

Ora, seguendo il primo percorso, le merci ed i passeggeri verranno a viaggiare 1610 metri di più di quello che non farebbero seguendo l'antico tracciato.

Il mio articolo aggiuntivo non mira ad altro che a non far pagare la tariffa di trasporto per questi 1610 metri. L'onorevole Marchiori può conservare ancora dei dubbi circa la convenienza della proposta: ma per avvalorare questi dubbi, non è conveniente che egli dia all'articolo una interpretazione e una estensione che assolutamente non ha. L'articolo non mira che alla differenza di percorso e non all'intero percorso; quindi in qualsiasi caso la questione dovrà limi-

tarsi, ed è bene ripeterlo, ai 1610 metri di maggior percorso che vi sono tra un tracciato e l'altro.

Ora è chiaro che quando si fa quest'opera che si battezza come vantaggiosa ed utile per tutti, noi non dobbiamo operare in modo che, invece di essere vantaggiosa ed utile, abbia da apportare una spesa maggiore, ed essere nociva e dannosa ad ogni genere di trasporto.

Ecco perchè desideravo che, almeno in questa parte, la nuova opera non turbasse interessi rispettabilissimi, già stabiliti, e che concernono il transito e la tariffa di trasporto così delle merci come dei passeggeri.

Spero che la Camera mi darà ragione, e non vorrà convertire una legge che si asserisce fatta in vantaggio di tutti (sulla qual cosa ho già espresso i miei dubbi) in una legge positiva di danno.

Marchiori. Chiedo di parlare. (*Ooh! ooh!*). Consenta la Camera...

Presidente. Ma, onorevole Marchiori, tenga conto della impazienza della Camera!

Marchiori. Questa discussione dimostra che questo articolo può dar luogo ad interpretazioni diverse.

Questo è un precedente grave; grave, anche nei termini in cui ha esposto le cose l'onorevole Rubini, e come l'ho compreso io, fin dal primo momento. Si sopprime un maggior costo di percorso per tutti.

Ora, se è pel transito, è ragionevole, per le partenze da e per Roma, invece, non lo trovo ragionevole, ed è, lo ripeto, un precedente pericoloso.

Quindi, scongiurerei l'onorevole Rubini e scongiurerei il ministro e la Commissione a mutare questo articolo aggiuntivo in un ordine del giorno.

Il ministro ha udito la discussione; il ministro ha i criteri coi quali dovrà stabilire un articolo nella convenzione; dunque, non facciamo un articolo aggiuntivo di cui si può disputare la portata finanziaria e soprattutto la portata in rapporto al precedente che andrebbe a creare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ho già detto che accetto l'articolo aggiuntivo: perchè questo non ha altro significato che quello di sopprimere la differenza del transito, e in questo la Società concorda. Aggiungo che non sono 1610 ma 1300 metri, come calcolo di tariffa; perchè si calcola la distanza virtuale.

E poichè l'articolo dell'onorevole Rubini è perfettamente innocuo, lo accetto.

Presidente. Dunque, il Governo e la Commissione accettano l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Rubini.

Lo rileggo:

“ Le tariffe di trasporto per e da Roma e in transito attorno a Roma non potranno essere accresciute in confronto delle attuali, per il fatto della maggiore percorrenza fra la stazione di San Paolo e quelle di Termini, Tuscolana, Prenestina, Portonaccio, che deriverà dalla esecuzione della presente legge. ”

L'onorevole Marchiori insiste nella sua proposta?

Marchiori. Insisto nel mio emendamento; cioè per la soppressione delle parole: *per e da Roma.*

Presidente. Il Governo e la Commissione, come pure l'onorevole Rubini, non accettano questo emendamento.

Lo pongo a partito.

Chi lo approva si alzi.

(*Non è approvato.*)

Pongo a partito l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Rubini, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*È approvato.*)

Articolo 2 che diventa 3.

“ Qualora venga deciso che il ponte di cui all'articolo 1 si debba eseguire a travate fisse, il Governo sarà autorizzato a provvedere alla costruzione di un nuovo porto sulla sponda destra del Tevere nella località della Marmorata, in sostituzione di quello ora esistente a Ripagrande, e saranno a tal fine stanziati i fondi occorrenti nel bilancio dei lavori pubblici, nella misura complessiva di lire 670,000, da ripartirsi nei due esercizi 1891-92 e 1892-93. ”

L'onorevole Rubini ha facoltà di parlare.

Rubini. Alcune brevissime osservazioni e di lieve importanza mi restano a fare circa questo articolo.

Anzitutto mi pare che la forma dubitativa con la quale è espresso l'articolo stesso, non sia certo la migliore.

In secondo luogo faccio osservare che nel disegno di legge, per ciò che si riferisce alla spesa domina il concetto di non esporre l'erario pubblico a dolorose sorprese: e questo è un pensiero lodevole.

Se non che non fu interamente applicato. Infatti, per quanto concerne il porto, la spesa è bene indicata in 670,000 lire. Ma però nessuno può garantirci dalle sorprese che di solito pullulano dai preventivi che si traducono in consuntivi, poichè non soltanto vi è da fare con costruzioni subacquee, le quali non si conosce quale importanza possano avere, quale estensione di opere abbiano a richiedere, ma abbiamo altresì da fare il calcolo con le espropriazioni: e queste diventano sempre fonte di grandi incertezze. Mosso da questi intendimenti, in seno alla Giunta io pregai i miei colleghi che volessero interrogare il Governo sulla possibilità di accollare a prezzo fatto anche questi lavori. E infatti il desiderio di ciò fu espresso dal diligente nostro relatore nel suo lavoro.

Quindi io desidererei di conoscere a questo proposito l'avviso del Governo, e di udire dalla bocca del ministro, non solo se egli sia del medesimo parere, ma anche se, secondo lui, sia difficile realizzare questo desiderio nostro.

Sul terzo punto, poi, dell'articolo che mi pare male espresso, credo di richiamare l'attenzione sia del relatore che del ministro. Le parole, cioè: “ sulla sponda destra del Tevere nella località della Marmorata, ” mi pare non siano esatte. Sulla sponda destra la località non è più quella della Marmorata, ma la località sarebbe in ogni caso di fronte a quella della Marmorata. Per quanto la cosa possa essere sottintesa, non mi pare conveniente che il disegno di legge incorra in inesattezze; è meglio che l'articolo sia formulato in modo preciso e con indicazioni esatte della località, perchè non abbiano a nascere conflitti e non si abbiano a sollevare dubbi. Anche su questo spero che avrò consenziente il Governo e la Commissione.

Voci. Basta! basta!...

Presidente. L'onorevole Rubini propone una modificazione a questo articolo e cioè che, invece di dire “ nella località della Marmorata ” si dica “ nella località di fronte alla Marmorata. ”

Brin. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole Brin.

Brin. Intorno a questo nuovo porto da costruire a Ripa Grande, la Commissione, o almeno la maggioranza di essa, propende ad affidarne la esecuzione alla Società del Mediterraneo a prezzo fatto. Ma siccome il Governo dice che occorrerà una spesa di 670,000 lire circa, così è nato in molti il dubbio che la spesa possa esser maggiore. Ora pare a me che la Camera potrebbe dare il suo voto con più sicura coscienza, se dal Governo

sapesse che certamente la spesa non sarà maggiore. E questo sarebbe tanto più logico, perchè la Società del Mediterraneo, dopo l'emendamento approvato, concorrerebbe per due terzi della spesa, e cioè con 400,000 lire. Quindi se Governo e Commissione non dissentono, io proporrei che fosse tassativamente stabilito in 400,000 lire il concorso della Società Mediterranea per questo lavoro; e in questo senso parmi si possa approvare l'articolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io accetto l'emendamento dell'onorevole Brin per la parte che tende a stabilire che la spesa per il porto non debba superare le 670,000. Ma in quanto al concorso della Società, mi pare che sia meglio lasciare la facoltà al Governo, perchè io spero che possiamo andare colla spesa piuttosto al di sotto che al di sopra. Chè se tutta la convenzione fosse portata innanzi alla Camera, io avrei potuto portare anche il *forfait*; e quindi la Società darebbe appunto quel contributo.

Il resto non è nemmeno una maggiore spesa; perchè, siccome si dovrebbe fare la sponda sul Tevere ritta, invece di farla così, si fa ad innaturata, e quindi la differenza è rappresentata forse da quella parte di sponda che si risparmia. Ma il Governo è certo che quella somma non sarà superata.

Brin. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici io non posso insistere più nel mio emendamento.

Il mio scopo era di garantire maggiormente che la spesa non sarebbe superata; quindi, dopo le dichiarazioni del ministro, non ho ragione di insistere, e ritiro l'emendamento che avevo proposto.

Presidente. Non rimane che l'emendamento dell'onorevole Rubini, che invece di dire "alla Marmorata", si dica "di fronte alla Marmorata." La Commissione lo accetta?

Tittoni, relatore. La Commissione accetta l'emendamento Rubini perchè precisa maggiormente il posto.

Presidente. L'onorevole ministro lo accetta?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il porto è fatto proprio a lato della nuova stazione di Trastevere acciocchè appunto possa servire al trasporto delle merci; perchè, come ho già detto l'altro giorno, si viene a fare una vera ferrovia di centro che deve servire allo svolgimento del commercio di Roma per l'approvvigionamento.

Quindi il porto deve esser proprio in quella località; ma, non avendo le piante, potremmo cadere in qualche inesattezza.

Io dunque dichiaro che il porto nuovo deve esser fatto a lato della stazione di Trastevere. Credo che questa sia una indicazione precisissima; ed è meglio che resti la dizione come è, perchè altrimenti potrebbe costituire un imbarazzo.

Presidente. La Commissione?

Tittoni, relatore. È una questione di forma; a destra o a sinistra s'intende nella località detta Marmorata.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Lasciamo stare come è.

Presidente. L'onorevole Rubini insiste?

Rubini. Dopo le spiegazioni dell'onorevole ministro ritiro la mia proposta.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Non intendo che di fare una dichiarazione. Non faccio opposizione; si faccia pure il porto; ma dico che, costruendolo tra un ponte girevole a monte e un ponte fisso a valle, lo costruiremo in condizioni tutt'altro che liete: e l'avvenire dimostrerà l'errore commesso. Meglio conservare l'attuale porto di Ripagrande.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

Favale. Una semplice osservazione. L'onorevole Luzzatti, l'altro ieri, nel suo discorso sul bilancio dell'entrata dichiarò che a spese nuove bisognava contrapporre nuove risorse o nuove economie.

In questo articolo evidentemente c'è una spesa nuova. Sembra dunque che le teorie pomeridiane non si applichino nelle sedute antimeridiane.

E questo non credo che aggiunga credito nè alla finanza, nè al Governo; i principii buoni si devono applicare anche quando si tratta di piccole somme.

Quando si violano questi principii a sole quarantotto ore di distanza, io temo che si vada incontro alla sfiducia o per lo meno ad una diminuzione di fiducia.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 2, diventato articolo 3, come è stato proposto dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

Articolo 3 ora 4:

"Quando in base alle disposizioni contenute

nella legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª), venga affidata alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco di congiunzione della stazione di Trastevere con quella di Porta-Cavalleggieri della linea Roma-Viterbo, come prolungamento della linea stessa, il Governo è autorizzato ad accordare alla Società, oltre alla sovvenzione annua di lire 3,000 al chilometro per 70 anni, consentita dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, (serie 3ª), la somma a corpo di 520,000 lire, da pagarsi in rate da convenirsi, o mediante annualità corrispondenti alla durata della concessione, quale compenso per le espropriazioni, opere d'arte e gallerie da eseguirsi eventualmente a doppio binario.

“ Il Governo potrà pure pattuire il riscatto del tronco predetto in qualsiasi epoca. ”

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Chiederei soltanto che all'articolo terzo fossero fatte queste modificazioni: dopo, cioè, le parole *opere d'arte e gallerie* in fine del primo alinea si aggiungessero queste altre: *caselli e case cantoniere*.

Quindi che il verbo *potrà* nel secondo alinea sia sostituito dall'altro *dovrà*.

La prima aggiunta è suggerita da questo: che, cioè, quel tanto di spese a corpo che sono accordate alla Società mediterranea perchè disponga le opere d'arte in modo da poter ricevere il doppio binario, non vada soltanto a compenso delle espropriazioni delle opere d'arte e delle gallerie, ma anche degli accessori, caselli e case cantoniere. Questa mia proposta mi par chiara senza aggiungere altro.

In quanto al secondo alinea, esso si riferisce alla possibilità del riscatto: e a me pare che il riscatto non debba esser messo in dubbio.

La legge non deve dire *potrà*, ma dire che la nuova linea *dovrà* essere riscattata.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Siamo di accordo

Rubini. Infatti, come potrebbe il Governo riscattare la Roma-Viterbo se fra questa o le altre linee fosse intersecato un tronco di quattro chilometri della Mediterranea?

Dunque si deve dire *dovrà*; e non aggiungo altro.

Brin. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Brin. Io ho chiesto di parlare per fare la stessa proposta messa innanzi dall'onorevole Ru-

bini: che cioè si scriva nel disegno di legge che il Governo dovrà fare il riscatto.

Inoltre chiedo che nella convenzione, che si farà con la Società, si stabiliscano fino da ora i patti del riscatto, perchè altrimenti, in avvenire, per settantacinque anni la Società può avere nelle mani la chiave di questa ferrovia che dà l'accesso a Roma.

Quindi io mi associo alla proposta dell'onorevole Rubini, proponendo di più che nella convenzione, che il Governo farà con la Società, si stabiliscano fino da ora i patti del riscatto.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Rispetto al primo emendamento dell'onorevole Rubini, concernente i caselli, dico che non l'accetto, perchè non ha ragione di essere.

Le 500,000 lire sono date soltanto quale compenso per le espropriazioni, per le opere d'arte e per la galleria, da eseguirsi anche per il secondo binario; inquantochè, se queste opere si facessero per un solo binario per poi poterle allargare, occorrerebbe una spesa enorme.

Viceversa per il resto, per ora, basta che il tronco sia costruito per un solo binario. Dunque vede egli stesso che la sua osservazione non ha ragione d'essere.

Quanto al secondo emendamento, proposto dall'onorevole Brin, e spiegato più ampiamente dall'onorevole Brin, dirò subito che l'accetto. Il *potrà* fa questa impressione alla Camera; ma il *potrà*, guardato rispetto alla società, cioè che il Governo possa fare il riscatto quando lo voglia, corrisponde al *dovrà* per la società.

Accetto quindi il *dovrà*, ma ripeto essere già concordato che il riscatto dovrà effettuarsi prima della scadenza della presente convenzione, cioè prima di quindici anni. E siccome la nuova ferrovia dovrà andare in esercizio fra cinque anni, il riscatto dovrà eseguirsi nei primi dodici anni che seguono.

Mi pare che siano dichiarazioni abbastanza chiare.

Presidente. Onorevole Rubini, insiste Ella nel suo primo emendamento riguardante i *caselli*?

Rubini. Non insisto.

Presidente. La Commissione fa proprio l'altro emendamento proposto dall'onorevole Rubini e dall'onorevole Brin.

Tittoni, relatore. La Commissione si associa alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro.

Presidente. Allora la sola modificazione proposta all'articolo 4° è la sostituzione della parola *dovrà* alla parola *potrà* nell'ultimo paragrafo dell'articolo.

Pongo a partito l'articolo 4° con questa modificazione di cui ho fatto cenno.

Chi lo approva si alzi.

(È approvato).

Quest'oggi in principio della seduta pomeridiana, si voterà, a scrutinio segreto, il presente

disegno di legge testè approvato per alzata e seduta.

La seduta termina alle 11.30.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1891. — Tip. della Camera dei Deputati.