

CLXX.

TORNATA DI SABATO 6 FEBBRAIO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Vischi chiede l'urgenza per una petizione.
 BORDONALI e ANGELONI giurano.
 Lettura di una proposta di legge del deputato MINELLI sull'infanzia abbandonata e maltrattata.
 BRANCA, ministro dei lavori pubblici, risponde ad una interrogazione del deputato CAVALLETTO.
 CAVALLETTO prende atto della risposta del ministro.
 Seguito ed esaurimento della discussione del disegno di legge per il ricupero delle spese giudiziarie in materia penale.
 GIANOLIO, OMODEI, PALBERTI, MORELLI, PICCOLO-CUPANI, NOCITO, relatore, ed il ministro di grazia e giustizia, prendono parte alla discussione.
 Seguito ed esaurimento della discussione del disegno di legge per l'abolizione della servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima).
 ZUCCONI, VALLE ed il sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio prendono parte alla discussione.
 PANTANO propone un'inversione nell'ordine del giorno perchè sia sollecitamente discusso il disegno di legge relativo al bosco di Montello.
 BRANCA, ministro dei lavori pubblici, acconsente alla domanda PANTANO.
 Discussione del disegno di legge: Trainvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.
 CHIARADIA, CASANA, ARTOM DI SANT'AGNESE, ARNABOLDI, CAVALLETTO e GIANOLIO, relatore, prendono parte alla discussione.
 Comunicasi una interrogazione dei deputati MUSSI e CAVALLOTTI al ministro dell'interno.

La seduta comincia alle 2.30 pomeridiane.

D'Ayala-Valva, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

4966. I Consigli comunali di Villavallelonga, Villetta, Bisegna, Alfedena e la Giunta municipale di Pescasseroli fanno voti sia reintegrata la pretura del mandamento di Jelsi.

4967. Il Consiglio agrario di Montebelluna sottopone varie considerazioni in merito al disegno di legge: Alienazione del bosco denominato del Montello.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi sul sunto delle petizioni.

Vischi. A nome anche dell'onorevole Lochis e dell'onorevole Borsarelli, prego la Camera di volere dichiarare urgente la petizione n. 4871 di molti commessi postali che domandano un miglioramento delle loro condizioni. E se mi fosse lecito pregherei anche la Camera consentisse che questa petizione fosse trasmessa alla Giunta generale del bilancio, la quale potrebbe occuparsene.

Presidente. Onorevole Vischi, quanto all'urgenza, se la Camera non si oppone, s'intenderà che la petizione che porta il n. 4871 sia dichiarata urgente. Per ciò che ha tratto al rinvio alla Commissione del bilancio, mi permetta che gli osservi che il regolamento ammette il rinvio alla Commissione, quando c'è una Commissione che deve occuparsi del medesimo argomento: ora la Giunta del bilancio non ha da occuparsi di questo speciale argomento.

Vischi. La ringrazio e limito la mia preghiera alla prima parte.

Presidente. Se non ci sono opposizioni, la petizione n. 4871 è dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa).

Giuramento dei deputati Bordonali e Angeloni.

Presidente. Essendo presenti gli onorevoli Bordenali e Angeioni li invito a giurara. (Legge la formula).

Bordonali. Giuro.

Angeloni. Giuro.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, l'onorevole Maffi, di giorni 8; per motivi di salute gli onorevoli: Piccaroli, di giorni 15; Santini, di 8.

(Sono conceduti).

Lettura di una proposta di legge del deputato Minelli e di una mozione del deputato Perrone.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Minelli.

Se ne dà lettura.

D'Ayala-Valva, segretario, legge.

Proposta di legge per l'infanzia abbandonata e maltrattata.

« Art. 1. In ogni Comune del Regno è istituita una Commissione protettrice dell'infanzia abbandonata e maltrattata. »

« Art. 2. Questa Commissione si compone del presidente della Congregazione di carità che la presiede e di 24 membri nei Comuni che hanno una popolazione superiore ai 200,000 abitanti; di 12 nei Comuni che hanno una popolazione superiore ai 50,000 abitanti; di 6 negli altri Comuni.

« I componenti la Commissione saranno nominati dal Consiglio comunale col voto limitato, e cioè con una scheda di 18, di 8, di 4 a seconda della popolazione del Comune. Anche le donne potranno far parte di questa Commissione.

« L'ufficio di componente la Commissione è gratuito, è irrecusabile; scade di due in due anni; per il primo anno metà dei componenti la Commissione uscirà per sorteggio, in appresso deciderà l'azianità. »

« Art. 3. Almeno ogni due mesi la Commissione dovrà essere convocata per prendere notizia sui provvedimenti già presi e per deliberare su quelli da prendere a vantaggio della infanzia abbandonata. Coloro che mancassero per tre sedute consecutive senza giustificato motivo dovranno pagare una multa di lire 50 per la prima volta, di lire 100 nei casi successivi di mancanza. »

« Art. 4. La Commissione protettrice della infanzia abbandonata ha l'obbligo:

1° di sorvegliare tutti i trovatelli affidati nel proprio territorio ai tenutari delle

case ospitaliere per l'allattamento, per la custodia, od anche a scopo di occupazione remunerativa, e a tale intento il presidente della Congregazione di carità esercita per delegazione gli atti di tutela affidati dal Codice civile agli amministratori dei brefotrofi;

2° di denunciare all'autorità giudiziaria i casi di mali trattamenti, percosse, sevizie, lesioni, reclusioni continuate, ed abusi comunque manifestatisi della patria podestà in chi di diritto o di fatto la esercita sopra un minore, costituendosi, ove giovi, parte civile, previa ammissione al gratuito patrocinio;

3° di provvedere all'assistenza, al collocamento temporaneo o definitivo dei minorenni figli di prostitute e di detenuti e di tutti i fanciulli che fossero stati abbandonati dai genitori o maltrattati da chi li tiene in custodia;

4° di provvedere perchè gli abbandonati da inviarsi ai brefotrofi sieno temporaneamente assistiti e custoditi, e affidati per lo invio a persone oneste e con tutte le precauzioni atte a conservarli in vita;

5° di sorvegliare e provvedere perchè dei minorenni non sieno destinati dai genitori e dagli ascendenti, o da chi li ha in custodia, alla questua, al vagabondaggio od a turpi interposizioni;

6° di ispezionare frequentemente quelle private custodie, dette *scuolette* in alcune regioni, o scuole private, nelle quali si raccolgono dei bambini al disotto degli otto anni, più per liberare dalle molestie i genitori, che per dare una educazione ai figli, riferendo al prefetto sulle condizioni igieniche dei locali e morali di chi dirige tali custodie, e facendo al caso analoghe proposte di chiusura o di modificazioni atte a migliorare la salubrità degli ambienti;

7° di curare la esecuzione della legge 11 febbraio 1886 n. 3657 sul lavoro dei fanciulli nelle fabbriche, denunciando alle competenti autorità le infrazioni a detta legge. »

« Art. 5. Ad esecuzione dell'articolo 4 dovranno gli amministratori delle Case Esposti o dei Brefotrofi fare le comunicazioni analoghe alla Commissione sul movimento degli esposti affidati ai tenutari dei rispettivi territori.

« Pari obbligo spetta al sindaco su ciò che concerne la denuncia delle nascite da ignoti,

dei casi di abbandono o di maltrattamenti della infanzia.

« Le competenti autorità giudiziarie dovranno avvertire il presidente della Congregazione di carità della detenzione preventiva, o delle condanne già pronunciate, riguardanti imputati o condannati aventi dei figli minorenni.

« Mancando a questi obblighi i sindaci, gli amministratori delle pie case ospitaliere dei trovatelli e le autorità giudiziarie, dovranno pagare una multa da lire 100 a lire 500. »

« Art. 6. Nei Comuni di vasto territorio o nelle grandi città, potranno le Commissioni dividersi in sezioni e delegare talune attribuzioni ai propri membri. »

« Art. 7. Le spese di temporanea assistenza cagionate dalla esecuzione della presente legge staranno a carico della Congregazione di carità in quanto abbia mezzi propri atti a farvi fronte, o in caso diverso saranno addossate al Comune, salvo sempre la rifusione qualora dovessero competere alle case ospitaliere, o si dovessero ritenere inerenti al servizio degli esposti, od infine potessero essere rifuse dai genitori od ascendenti, colpevoli dei maltrattamenti. »

Presidente. Quando sia presente l'onorevole Minelli e l'onorevole ministro dell'interno si fisserà il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge.

L'onorevole Perrone ha presentato la presente mozione:

« La Camera delibera di nominare una Commissione per vedere se è possibile portare nell'ordinamento militare delle modificazioni, le quali, senza menomare la potenza dell'esercito, portino notevoli economie sul bilancio della guerra, e realizzino quei perfezionamenti che furono adottati negli altri eserciti ».

Onorevole Perrone, quando sarà presente il ministro della guerra si fisserà il giorno dello svolgimento di questa mozione.

Interrogazione del deputato Cavalletto.

Presidente. È iscritta all'ordine del giorno la seguente interrogazione dell'onorevole Cavalletto, al ministro dei lavori pubblici sulla data dell'intraprendimento della nuova arginatura sinistra del Tevere da Ponte Milvio alla città di Roma.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavalletto, essendo presidente della Commissione di vigilanza dei lavori del Tevere, ufficio che, mi piace attestarle in quest'Aula, egli compie colla massima diligenza, e col massimo affetto per Roma, e per l'amministrazione, è in grado di sapere anche meglio di me l'oggetto dell'interrogazione che mi rivolge.

Ma per ciò che riguarda le pratiche amministrative, al punto a cui sono arrivate, io sarò lieto di poter rispondere al pensiero generoso che informa la interrogazione dell'onorevole Cavalletto. Poichè si parla di lavori pei tratti da Ponte Milvio alla Rondinella, che possono sollecitamente dare lavoro agli operai, io, come era mio dovere, me ne sono vivamente interessato.

Ma il ritardo non è derivato da alcun fatto dell'amministrazione a cui ho l'onore di presiedere, ed ho cercato di fare tutto il possibile per rimuovere gli ostacoli, anche con mezzi officiosi. Il ritardo dipendeva da queste cause.

Sul primo tratto, è noto all'onorevole Cavalletto che quando si è proceduto alle espropriazioni, vi sono state opposizioni da parte dei proprietari dei terreni, e si è dovuto procedere agli atti giudiziarii. Il ritardo dunque è derivato dalla necessità di dover procedere a questa perizia giudiziale. Ed in questo io non c'entro. Io mi rendo conto della grave responsabilità che incombe al Governo, ed ho già al proposito fatto pratiche officiose perchè i periti siano sollecitati a dare il loro verdetto.

Quando la perizia sarà compiuta, e gli atti d'espropriazione verranno condotti a termine; i lavori s'inizieranno e procederanno con la maggiore alacrità.

Quanto al secondo tratto, è approvato il progetto di massima, ma non quello esecutivo. Appena questa approvazione, che si procurerà di sollecitare, abbia avuto luogo, e siano compiuti gli atti di espropriazione, anche il secondo tratto sarà appaltato.

Ma io posso dare anche un'altra notizia all'onorevole Cavalletto: cioè, che vi è un altro tratto sulla sponda destra del Tevere (quelli di cui ho già parlato sono a sinistra), del valore di 282,000 lire, pel quale vi erano pure ostacoli di carattere amministrativo, che

però si sono felicemente superati per le vivissime premure fatte dal ministro dei lavori pubblici al municipio di Roma, che doveva eseguire un deposito a termini della legge di espropriazione. Quindi credo che, anche su quel tratto, si possano, fra breve, incominciare i lavori.

Io non avrei altri chiarimenti a dare. Credo, però, poichè l'onorevole Cavalletto me ne porge il destro, di dire che vi sono delle speranze varie, ed alcune (non tutte) di operai. Vi sono taluni che non sono punto operai (speculatori sugli alloggi, commessi di banche, fattorini), e che soffrono per le condizioni della crisi; ma, per questi, non è d'aspettarsi che il miglioramento delle condizioni generali. Poi, vi sono dei possessori di terreni, che vogliano dalle espropriazioni dei prezzi esorbitanti; vi sono intraprenditori i quali vogliono sorpassare tutte le formalità, per avere dei lucri eccessivi. (*Benissimo! Bravo!*)

Ora, debbo dire che sinchè io avrò l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici, questi interessi incontreranno in me la più decisa resistenza. È bene che si sappia che io di questo assumo intera la responsabilità. Io credo di essere sollecito quanto altri, degli interessi degli operai; ma occorre pure che, in queste condizioni non solo di finanza ma di bisogni pubblici, occorre che tutto ciò che si può spendere, si porti veramente a beneficio della classe lavoratrice, e tutto ciò che lo Stato può dare sia dato alla classe lavoratrice veramente, e non a coloro che speculano sui lavoratori. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Cavalletto, ha facoltà di parlare.

Cavalletto. Nessuno vorrà certamente credere che io solleciti l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad affrettare i lavori nello interesse dei speculatori.

Voci. Nessuno! No! No!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ed io sono stato il primo a dichiararlo.

Cavalletto. E ne la ringrazio. Sta veramente bene che l'onorevole ministro abbia accennato alla ingordigia degli speculatori che come arpie si sono gettati su Roma e sui terreni circostanti (*Benissimo!*) facendoci scontare a prezzo carissimo la necessità che abbiamo di certi terreni per compiere lavori che assicurino la difesa, la incolumità e la sicurezza della capitale dello Stato. Fra questi lavori veramente urgenti c'è tutta l'arginatura sini-

stra del Tevere, dal ponte Milvio alle mura della città, perchè senza quell'arginatura una piena che si rinnovasse, come quella del 1870 riprodurrebbe, con danni ben maggiori e gravissimi, il doloroso spettacolo della inondazione della parte bassa di questa città. Quel lavoro è dunque veramente necessario e urgente. Fu appaltato e già compiuto il tratto superiore dai Sassi di S. Giuliano al ponte Milvio; ed ora si è già appaltata l'altra parte dell'arginatura dal ponte Milvio alla Rondinella per la lunghezza di 1500 metri e per lo importo di lire 580,000, delle quali quasi la metà va spesa pur troppo per l'acquisto di terreni da occuparsi col nuovo argine, i quali prima che gli speculatori se ne impossessassero potevano costare 12 centesimi al metro quadrato e adesso sarebbe fortuna se potessimo pagarli il decuplo, che sarebbe oggidì prezzo equo; ma pur troppo si dovrà riscattarli a prezzo maggiore, perchè gli speculatori non si arrendono al giusto prezzo e bisogna fare eseguire la espropriazione forzosa per mezzo dei tribunali.

Ma in mancanza di convegni amichevoli, e dovendo venire pure alla espropriazione forzosa, si può abbreviare la procedura di occupazione dei terreni, e sollecitare l'incominciamento dei lavori, adottando la procedura sommaria della descrizione e constatazione dei terreni da occuparsi, in via legale, e riservando alla successiva pertrattazione giudiziaria la determinazione del loro valore. In caso di urgenza la legge ammette la procedura sommaria di occupazione dei terreni in concorso dei proprietari o dei loro rappresentanti, previa citazione e coll'intervento del giudice.

Nel caso presente la urgenza è evidente tanto per la difesa arginale della città, quanto per provvedere alla necessità di dare occupazione agli operai indigenti; e quando c'è urgenza non vi ha proprietario restio che possa opporsi alla procedura sommaria di occupazione dei terreni, richiesta da necessità pubbliche.

Quindi io raccomando all'onorevole ministro che, essendo troppo lunga la procedura ordinaria per le espropriazioni, si proceda in via sommaria alla occupazione dei terreni, previo il riconoscimento legale dello stato dei terreni stessi. Ciò si può fare in quindici o venti giorni al più, e nel primo lavoro suaccennato si possono occupare circa un 400 operai.

C'è poi un altro lavoro arginale sulla destra del Tevere, dalla cinta militare di Monte Mario allo sbocco della Balduina, della estesa di 1470 metri e dell'importo di lire 470,000, che fu già appaltato all'impresa Rossi-Vitali. Questo lavoro si può intraprendere più sollecitamente dell'altro essendo minime le espropriazioni e bastando che procedano d'accordo l'ufficio tecnico della sistemazione del Tevere e il Genio militare. In questo lavoro si possono occupare 500 operai circa. È un lavoro, se non urgentissimo, necessario, che, essendo appaltato, si può consegnare subito all'impresario per lo immediato suo cominciamento.

Quindi nella settimana ventura, martedì o mercoledì al più tardi, vi si potrebbe metter mano.

Sicchè, in complesso si potrebbe, a monte di Roma, in una ventina di giorni, occupare un migliaio di operai per i lavori del Tevere.

È urgente che a questi lavori senza indugio si dia mano, non già per favorire la cupidigia degli speculatori, da reprimersi per quanto sia possibile, ma per la urgenza dei lavori stessi e per la necessità di dare utile occupazione agli operai, le cui condizioni bisogna pure che conveniamo che qui in Roma sono assai gravi e penose; occorre che Governo e Parlamento se ne preoccupino e per ragioni di umanità e per ragioni di ordine pubblico, che torna lo stesso; perchè sarebbe gravissimo dolore che dovessero avvenire disordini che portassero a conseguenze funeste; e ciò non dobbiamo permettere che avvenga. Facciamo ogni sforzo possibile per soddisfare alle necessità di questa povera gente, conciliando contemporaneamente l'interesse della città; perchè dai lavori del Tevere dipende la sua incolumità.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io ho riconosciuto fino da principio, e mi piace attestarlo di nuovo, il sentimento generoso che ha mosso l'onorevole Cavalletto. E poichè i lavori di cui si tratta possono occupare sollecitamente molti operai, egli può essere sicuro, lo ripeto una seconda volta, che troverà in me la più vigorosa cooperazione; ed io spero che fra brevissimi giorni i lavori potranno essere intrapresi. (*Bravo!*)

Cavalletto. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni. Nessuno può mettere in dubbio che le nostre intenzioni non siano

dirette al bene pubblico e particolarmente al vantaggio di questa città.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Cavalletto.

Seguito della discussione del disegno di legge per il recupero delle spese di giustizia penale.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge per garantire il recupero delle spese di giustizia penale.

La discussione è rimasta sospesa ieri all'articolo 6, del quale do lettura:

« Cessano gli effetti dell'ipoteca, ed a cura del Pubblico Ministero l'iscrizione sarà immediatamente cancellata nel caso che il mandato di cattura sia revocato, o l'arresto dichiarato nullo, od il processo abbia avuto termine con sentenza di assoluzione o di non luogo a procedere per insufficienza d'indizii o per inesistenza di reato, ovvero sia stata dichiarata estinta l'azione penale, salvo alla parte danneggiata il chiedere il mantenimento dell'ipoteca a garanzia del risarcimento dei danni ».

Su questo articolo ha parlato ieri l'onorevole Morelli, spetta ora la facoltà di parlare all'onorevole Gianolio.

Gianolio. Le cose egregiamente dette ieri dall'onorevole collega Morelli abbreviano di molto le considerazioni che avrei voluto sottoporre alla Camera, perchè coincidono perfettamente con le idee che mi era proposto di esporre su questo articolo. In esso c'è del buono; c'è del buono, che potrebbe anche ravvisarsi inutile.

Lo Stato iscrive l'ipoteca legale a garanzia di un credito, che potrà eventualmente acquistare. Quando sia stabilito che questo credito, soggetto a date eventualità, non sussiste, non avete bisogno di dichiarare che l'ipoteca perde ogni efficacia.

Gli effetti della ipoteca cessano ogni qualvolta, o si estingue il credito, o si stabilisce che il credito, pel quale eventualmente l'ipoteca si era accesa, è venuto meno.

Per questo lato sarebbe dunque inutile dichiarare che l'ipoteca perde ogni suo effetto, perchè la imputazione o l'accusa, qualunque sia la ragione, è svanita. E in tal caso non vi è più bisogno di dichiarare che è dovere del Governo, che ha fatta inscrivere l'ipoteca, di provvedere alla sua cancellazione.

Tuttavia ho detto che, sebbene inutile, questa parte dell'articolo, era buona, perchè avviene oggidì che, inscritta la ipoteca legale, nessuno si curi più di cancellarla.

Si potrebbe forse con un regolamento provvedere, determinando quali sono gli impiegati a cui incomba quest'obbligo; ma è anche bene che vi sia la solennità di una legge, perchè si ricordi a questi impiegati che, come furono solleciti nello inscrivere, così debbano ed ancora più forse esserlo nel cancellare.

Ma proprio io ritengo non possa togliersi l'ultimo inciso, che dà facoltà ai danneggiati di chiedere il mantenimento della ipoteca a garanzia del risarcimento dei danni.

Non ripeterò ciò che ha detto (e non potrei farlo ugualmente bene) ieri il collega Morelli.

Ma in che modo potete giustificare questa continuazione di giudizio che voi volete mantenere per questa iscrizione ipotecaria?

L'ipoteca legale, che lo Stato accende sui beni di coloro, che potranno essere condannati, ha origine in che cosa? In un fatto che non si sa bene se esista, o non esista. Nell'apparenza, per cui sembra che questo fatto costituisca un reato; nell'apparenza per cui sembra che questo fatto abbia causa efficiente in un determinato individuo.

Quindi è un'ipoteca che si appoggia sopra apparenze, sopra probabilità, sopra plausibilità. Quando viene a risultare che quel fatto non ha esistito o non era reato, o non si poteva applicare ad un dato individuo come causa efficiente, quando svanisce completamente l'imputazione o l'accusa, qualunque ne sia la ragione, di questa ipoteca non deve restare più nulla, assolutamente nulla.

Era ragionevole che lo Stato, dando a sé quest'arma preventiva di assicurazione dell'ipoteca legale, si preoccupasse anche delle parti civili; inquantochè dal reato nasce e l'azione pubblica e l'azione privata. Ma quando risulta che per lo Stato non aveva ragioni d'essere la misura preventiva, non comprendo, non mi par ragionevole, mi pare pericoloso, mi pare, diciamolo chiaro, si presti a ricatto, il voler mantenere questa ipoteca a favore ancora della parte danneggiata, la quale, secondo voi, può far opposizione, non so come, non so davanti a chi, non so in qual modo, affinchè l'ipoteca si tolga e si cancelli.

E poi pare a me che voi veniate a creare, con questa disposizione di legge quale è re-

datta, una posizione che è in urto col Codice civile.

Che cosa avverrà se l'articolo passa tale e quale? Attualmente voi iscrivete l'ipoteca, e avete uno, il quale interviene come parte nel giudizio penale. L'imputato o l'accusato subisce condanna: l'ipoteca giova al fisco e giova a lui; ed è giusto, perchè egli è intervenuto in quel giudizio. Il Codice vi dice precisamente che giova anche alla parte civile per il risarcimento dei danni aggiudicati dalla sentenza di condanna.

E non ho bisogno di dire a tanti maestri in diritto e in giurisprudenza che ogniqualvolta si è tentato di allargare il concetto *della parte civile*, di voler includere in essa il danneggiato che non avesse fatto costituzione di parte civile, la giurisprudenza, a ragione, si è dichiarata contraria, perchè le ipoteche sono cose di diritto singolare, e non potete estenderle oltre i termini precisi della legge.

Ora, stando a questo articolo 6, quale voi lo avete concepito, ci troveremo in questa condizione, che, quando taluno è condannato, l'ipoteca giova solo alla parte civile, che quando taluno, o per inesistenza di reato, o, per qualunque altro titolo, è prosciolto dal giudizio, il semplice danneggiato avrà diritto di dire: badate, sebbene io non mi sia unito a voi, non abbia fatto niente, voglio che, a comodo mio, continuiate a mantenere vincolati i beni, con quella ipoteca, che avete iscritto per voi, che per voi non ha più ragione di essere, che non avrà ragione di essere nemmeno per me, ma che ad ogni modo, voglio sia mantenuta.

Quindi io, da parte mia, mi associo perfettamente all'emendamento dell'onorevole Piccolo-Cupani, il quale propone di sopprimere l'ultimo inciso.

Non ho proposto l'emendamento perchè in ogni caso, mi riservava di chiedere che si procedesse per divisione, nello scopo di poter votare in favore della prima parte, che è buona, e contro la seconda parte che, per me, è meno commendevole.

Presidente. L'onorevole Omodei ha facoltà di parlare.

Omodei. Dopo il discorso di ieri dell'onorevole Morelli, e quello fatto ora dall'onorevole Gianolio, mi resta ben poco a dire e mi limito ad una sola osservazione.

Approvo che la Commissione abbia esteso

e precisato gli obblighi del Pubblico Ministero, relativi alla cancellazione della ipoteca; ma non approvo l'aggiunta da essa introdotta, e che fu già combattuta dagli onorevoli Morrelli e Gianolio.

Infatti, una parte civile che, dopo l'assoluzione dell'imputato, può ritenersi moralmente condannata, non deve poter conservare un privilegio sì grande, come quello che le concederebbe l'aggiunta anzidetta.

Quando il magistrato penale ha dichiarato non farsi luogo a procedere, in alcuno dei modi indicati nell'articolo 6, quale titolo rimane alla parte civile per rifacimento dei danni? Si munisca la parte civile di un titolo e allora sarà il caso di accendere la ipoteca giudiziale contro l'imputato che sia stato assolto.

Luporini. C'è l'appello.

Omodei. Ma quando si è dichiarato che non vi è luogo a procedere, la parte civile non può ricorrere in appello.

Per queste considerazioni mi auguro che Commissione e ministro vogliano acconsentire alla soppressione della proposta secondo l'emendamento dell'onorevole Piccolo-Cupani, al quale mi associo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nocito.

Nocito, relatore. Onorevoli colleghi, questa legge fatta per inscrivere l'ipoteca sui beni degli imputati gravemente indiziati di un reato, mi pare che si converta in un'ipoteca sopra il lavoro della Camera, e minacci di diventare una legge di espropriazione per causa di pubblica utilità...

Indelli. Di pubblica inutilità.

Nocito, relatore... o di pubblica inutilità, come dice l'onorevole Indelli.

Io quindi cercherò di risparmiare il tempo della Camera, restringendo il più che sarà possibile le risposte che devo dare agli onorevoli oratori i quali hanno proposto la soppressione dell'ultimo inciso di questo articolo. Essi partono da un erroneo concetto, e dico erroneo, perchè non è conforme alla legge, cioè a dire, che il risarcimento dei danni possa concedersi soltanto in favore di colui che si sia costituito parte civile.

Essi cadono poi in un secondo concetto, parimenti erroneo, quello cioè, che si faccia luogo al risarcimento dei danni unicamente nei casi in cui ci sia condanna penale.

Questi due concetti sono radicalmente oppugnati da due tassativi articoli del Codice di procedura penale.

Mi basta di ricordare l'articolo 569, in cui è detto: « Colle stesse sentenze si condanneranno, se vi ha luogo, gl'imputati od accusati, e le persone civilmente responsabili, al risarcimento dei danni verso la parte civile, e verso qualunque altro danneggiato, ancorchè non si fosse costituito parte civile ».

Questo articolo dunque esclude quello su cui hanno esercitato la loro eloquenza molti oratori, cioè che, per mettere in azione il diritto del risarcimento dei danni, bisogna costituirsi parte civile.

Si dice, inoltre, che, per ottenere la condanna al risarcimento dei danni, occorre una sentenza di condanna dell'imputato. Ed anche questo non istà; poichè un imputato può essere assolto, quando manchino le condizioni subiettive nell'imputabilità e non perchè non si sia riconosciuta la esistenza del fatto criminoso; ci può essere quindi sentenza d'assoluzione, e nello stesso tempo condanna a risarcimento dei danni; l'una ai fini penali, l'altra ai fini civili. Ne abbiamo degli esempi. Tutti ricordano il famoso processo avvenuto in Francia contro un principe Bonaparte, il quale doveva rispondere di un attentato di omicidio contro Victor Noir. L'alta Corte assolvette il principe Bonaparte, ma lo condannò a 25,000 lire di risarcimento di danni verso il querelante.

Ma lasciamo stare i precedenti. Qui c'è lo stesso Codice nostro che lo dice:

« Art. 570. Nel caso di assolutoria o di dichiarazione che non si fa luogo a procedimento, le sentenze dichiareranno tenuta, ove occorra, la parte civile a risarcire i danni verso l'imputato od accusato ecc. »

« Art. 571. Nello stesso caso di assolutoria o di dichiarazione che non si fa luogo a procedere, ed altresì in quello di condanna, saranno liquidati nella sentenza i danni domandati dalla parte civile o dall'imputato o dall'accusato, se il processo offre gli elementi necessari per determinarne la quantità. »

Ora, posti questi principii, che male c'è a stabilire un inciso in cui si dica: Salvo alla parte danneggiata il chiedere il mantenimento della ipoteca, a garanzia del risarcimento dei danni?

Infatti, siasi o no il danneggiato costituito parte civile, il titolo per cui egli ha diritto di chiedere il risarcimento dei danni, sta nella sentenza che, assolvendo l'imputato,

lo condanna nello stesso tempo, al risarcimento dei danni.

È poi giusto che questa parte civile si possa rivolgere allo stesso magistrato nel quale è stata incardinata la giurisdizione della causa, e che ha avuto in mano il processo, e quindi conosce tutte le circostanze della causa, per chiedergli il mantenimento dell'ipoteca. Quanto alla parte danneggiata, che non siasi costituita parte civile, seguirà la procedura ordinaria, e se avrà una sentenza che condanna ai danni l'imputato proscioltosi se ne avvarrà per garantire con l'ipoteca il suo diritto.

Il progetto della Commissione non parla che di salvezza di diritti. Essa non ha stabilito il diritto illimitato dell'ipoteca; ma solamente riconosce il diritto di domandare all'autorità competente che resti tenuta ferma la ipoteca.

Dunque a me pare che la disposizione tanto contrastata non comprometta nulla nel caso della sentenza di assoluzione. Se poi dall'istruttoria risulterà il non luogo a procedere, allora non può sorgere alcun diritto civile proveniente da una sentenza penale e quindi non avrà luogo l'applicazione dell'ultimo inciso di questo articolo.

Francamente, o signori, io non comprendo tutta questa opposizione, e non me la spiego se non considerando che questa legge è stata una pietra lanciata nel vuoto della Camera, sulla quale hanno esercitate la loro sapienza e la loro eloquenza tanti illustri colleghi.

Le disposizioni introdotte in questo disegno di legge sono una minima parte di quelle che ha proposto il Congresso giuridico nazionale di Firenze nel quale erano rappresentati tutti i più illustri cultori delle discipline giuridiche in Italia.

Ho qui l'elenco di tutti i voti che in quel Congresso sono stati fatti; e se quelli che li hanno fatti avessero avuto la sventura, come l'ho avuta io, di doverli sostenere alla Camera, sarebbero stati almeno lapidati. (*Si ride*).

Dunque, o signori, noi non crediamo che si debba insistere tanto per la soppressione di un inciso il quale non può far male a nessuno, ma può invece far del bene, e quindi la Commissione lo mantiene.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palberti.

Palberti. Io non ho che un'osservazione da fare all'onorevole Nocito.

Egli avrebbe potuto avere ragione, o qualche probabilità di ragione, qualche anno fa, quando alcune sentenze avevano ritenuto che, nonostante l'assoluzione penale, si poteva contemporaneamente pronunciare la responsabilità civile.

Senza andare a ricercare in Francia l'esempio di Victor Noir, basterebbe ricordare una nostra sentenza di alcuni anni fa, con la quale l'ispettore tecnico della provincia di Torino, mentre fu assolto in sede penale, fu dalla stessa Corte d'assise condannato a 750 mila lire per danni verso la parte civile.

Ma l'onorevole Nocito, dimenticando per un momento la sua alta funzione di difensore della legge, e ricordando soltanto quella altrettanto alta ed altrettanto abilmente sostenuta di avvocato, rammenti che dal giorno in cui incominciò a funzionare la Cassazione penale unica, essa ha costantemente ritenuto che una volta che il giudice penale ha pronunciato il *non essere luogo* o l'assolutoria, non può più dare alcuna pronunzia di responsabilità civile.

Ora che cosa deriverebbe dall'ultima parte del vostro articolo? Che, proscioltosi l'imputato da qualunque responsabilità penale, noi avremmo una parte civile la quale continuerebbe a tenere vincolati i suoi beni.

In questa condizione di cose vede la Camera come noi non discutiamo per il gusto di discutere; ma perchè con un progetto che ha modeste apparenze non si perturbi la parte principale del nostro sistema ipotecario, cioè quella dell'ipoteca legale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morelli.

Morelli. Dopo le osservazioni dell'onorevole Palberti poco ho da dire. Mi pare che l'onorevole Nocito dimostri viscere troppo paterne per questo disegno di legge, che per verità non merita tanto interessamento da parte sua. Questo inciso è ormai stato combattuto sotto tutti gli aspetti, ed anche la difesa che ne ha fatta il relatore è stata vittoriosamente confutata dall'onorevole Palberti.

Mi limiterò ad osservare all'onorevole relatore, che se egli intende dimostrarne la convenienza, sostenendo che il diritto della conservazione dell'ipoteca a favore della parte danneggiata, può derivare dal fatto che nella stessa sentenza di assolutoria vi sia una condanna a risarcimento di danni, bisogna che esprima questo concetto nell'articolo, ag-

giungendo dopo le parole *risarcimento di danni* le altre *per cui vi fosse condanna*.

Osservo però che in questo caso l'ipoteca che ne nascerebbe non sarebbe più l'ipoteca legale dell'articolo 1969, ma una ipoteca giudiziale nascente dalla condanna generica al risarcimento dei danni, e l'inciso allora sarebbe sempre per lo meno inutile.

Mantenendolo invece così com'è scritto, si viene alla conseguenza che, anco di fronte ad una sentenza di piena assoluzione che non faccia menzione dei danni civili, una parte danneggiata qualsiasi, potrà presentarsi al tribunale ed insistere perchè venga mantenuta a suo favore l'ipoteca legale, la quale, per tutte le ragioni già dette, non ha più ragione di essere.

Noi siamo di fronte, come già dissi ieri, ad una azione da sperimentarsi separatamente in sede civile. Non c'è nessuna ragione che alla parte lesa si accordino i diritti eccezionali che non si accordano ad altre pretese civili.

Per queste ragioni, sebbene la Commissione mantenga questo inciso, spero che la Camera non lo approverà, perchè esso rappresenterebbe una tale enormità giuridica, che non credo da alcun Congresso giuridico possa essere stata mai nè sostenuta nè raccomandata.

Presidente. L'onorevole Piccolo-Cupani ha proposto il seguente emendamento a questo articolo:

Supprimere le parole: « salvo alla parte danneggiata il chiedere il mantenimento della ipoteca a garanzia del risarcimento dei danni. »

Ha facoltà di parlare.

Piccolo-Cupani. Il mio emendamento è stato così bene sostenuto dagli onorevoli Morelli, Omodei, Gianolio e Palberti, che io non potrei che ripetere gli argomenti, da essi già svolti.

Aggiungo quindi una sola osservazione, sulla quale gli altri oratori non si sono tratti.

L'articolo, come è proposto dalla Commissione, poggia sopra una gemina ipotesi: l'una, che si sia dichiarato non luogo a penale procedimento per ordinanza, l'altra che eguale dichiarazione sia fatta per mezzo di sentenza.

Ora, io domando, come si eseguirà questa disposizione in caso di dichiarazione di non luogo per mezzo di ordinanza? Questa si pronunzia in Camera di consiglio senza che la

parte danneggiata, non costituita parte civile, sia presente.

L'autorità giudiziaria non ha obbligo di notificare questa ordinanza alla parte danneggiata; sicchè questa dopo mesi, dopo anni, verrà a sapere dell'ordinanza; ma a chi si rivolgerà per mantenere questa ipoteca? Al giudice penale? Ma questi, come ha sostenuto egregiamente l'onorevole Palberti, manca di giurisdizione, una volta che si è svestito della causa penale.

La causa civile è annessa alla penale per l'economia dei giudizi, essa è pedissequa al giudizio penale; ma cessato il principale, cessa l'accessorio.

La nostra Corte di cassazione più volte e conformemente, ha deciso sempre che il magistrato penale esaurisce la giurisdizione, e nulla può più pronunziare una volta che ha dichiarato che reato non ci sia; ma la questione si aggrava quando la dichiarazione di non luogo è fatta per mezzo dell'ordinanza, ordinanza, replico, che non deve essere notificata alla parte danneggiata la quale non sia costituita parte civile.

Insisto quindi nel mio emendamento.

Presidente. L'onorevole Santini aveva proposto, insieme al deputato Semmola, un emendamento a questo articolo, ma egli ha fatto conoscere che, per una lieve indisposizione, non può intervenire alla seduta.

Ne do ugualmente lettura.

« Se il Pubblico Ministero non avrà curato di fare eseguire la cancellazione nei casi indicati precedentemente, gl'interessati, o i loro procuratori e difensori, potranno provocare, con istanza in carta libera e senza spese, il relativo provvedimento dal tribunale penale, che delibererà d'urgenza in Camera di consiglio. »

Lo accettano il Ministero e la Commissione?

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Avendo il relatore della Commissione difeso abilmente l'ultimo inciso dell'articolo, non credo opportuno di entrare anch'io nella disputa; molto più che la disposizione oppugnata, a giudizio degli oppositori, non si applicherà che in casi rarissimi. Ora, fare una disputa così ardente per un caso che o non si avvererà mai, o raramente, mi pare tempo sciupato.

Il concetto della Commissione, se bene ho inteso, sarebbe questo: che in quei casi rarissimi, che alcuni ritengono possibili, altri no, nei quali la sentenza assolutoria riconosce

l'esistenza del danno, e il diritto all'indennizzo, si possa chiedere il mantenimento dell'ipoteca a garanzia dell'indennizzo predetto.

Considerando che anche in questi rari casi spetta al magistrato esaminarne la domanda e giudicare sull'ammessibilità di essa, non mi pare che il mantenere l'inciso possa produrre alcun nocumento e quindi non mi oppongo che l'articolo sia mantenuto quale fu proposto dalla Commissione.

L'emendamento dei deputati Santini e Semmola non posso accettarlo.

Nocito, relatore. Nemmeno la Commissione accetta l'emendamento dei deputati Santini e Semmola.

Presidente. Dunque non rimane che l'emendamento dell'onorevole Piccolo-Cupani, che non è accettato nè dalla Commissione nè dal Ministero.

Questo emendamento, consistendo nella soppressione delle parole « salvo alla parte danneggiata, ecc. » metterò a partito l'articolo per divisione. Coloro che intendono approvare l'emendamento dell'onorevole Piccolo-Cupani voteranno contro la seconda parte.

« Art. 6. Cessano gli effetti dell'ipoteca, ed a cura del Pubblico Ministero l'iscrizione sarà immediatamente cancellata nel caso che il mandato di cattura sia revocato, o l'arresto dichiarato nullo, od il processo abbia avuto termine con sentenza di assoluzione o di non luogo a procedere, o con ordinanza di non luogo a procedere per insufficienza d'indizii o per inesistenza di reato, ovvero sia stata dichiarata estinta l'azione penale. »

Pongo a partito questa prima parte dell'articolo.

(È approvato).

Ora pongo a partito la seconda parte: « salvo alla parte danneggiata il chiedere il mantenimento dell'ipoteca a garanzia del risarcimento dei danni » che l'onorevole Piccolo-Cupani propone di sopprimere.

(Dopo prova e controprova è approvata).

Pongo a partito l'articolo 6 nel suo complesso. Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

« Art. 7. Le iscrizioni, le riduzioni e le cancellazioni delle ipoteche accese a cura del Pubblico Ministero saranno fatte senza pagamento di diritti, salvo all'amministrazione di

rivalersi delle spese d'iscrizione nel caso di condanna. »

L'onorevole Santini ha proposto quest'aggiunta:

« Tutti gli atti e provvedimenti di cui all'articolo 5 saranno fatti in carta libera e senza spese. *Il resto come nel testo della Commissione.* »

La Commissione accetta quest'emendamento?

Nocito, relatore. Per cortesia verso l'onorevole Santini assente, la Commissione accetta quest'emendamento. *(Si ride).*

Presidente. Il Governo accetta?

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Sì, accetto.

Presidente. Metto a partito quest'articolo, con l'aggiunta dell'onorevole Santini, accettata dal Governo e dalla Commissione, il quale rimane così formulato:

« Tutti gli atti e provvedimenti di cui all'articolo 5 saranno fatti in carta libera e senza spese.

« Le iscrizioni, le riduzioni e le cancellazioni delle ipoteche accese a cura del Pubblico Ministero saranno fatte senza pagamento di diritti, salvo all'amministrazione il diritto di rivalersi delle spese d'iscrizione nel caso di condanna. »

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 8. Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare un regolamento per l'esecuzione della presente legge. »

(È approvato).

Lunedì, in principio di seduta, si procederà alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge.

Seguito della discussione del disegno di legge: Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima).

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima).

La Camera rammenta che nel mese di giugno essa intraprese la discussione di questo disegno di legge, e che, essendo stati presentati vari emendamenti, deliberò di rimandarlo alla Commissione. Ora la Commissione

ha riferito nuovamente su questo disegno di legge,

L'onorevole Luciani, che ne è il relatore, mi ha fatto conoscere che, per ragioni di salute, non può oggi intervenire alla seduta.

La Commissione rimane quindi incaricata di sostenere la discussione di questo disegno di legge.

Il sotto-segretario di Stato del Ministero di agricoltura e commercio, accetta che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

Arcoleo, sotto-segretario di Stato del Ministero di agricoltura e commercio. Acconsento.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge della Commissione.

Fortunato, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 56-A).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Se nessuno chiede di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. La servitù di legnatico, la quale si esercita dagli abitanti della terra e Castello di Tatti nella Maremma toscana, in comunità di Massa Marittima, per far fuoco, travi, tavole e correnti, nelle tre tenute già comunali ed ora di proprietà privata, denominate *La Selva, Pian di Tatti e Pian di Mezzo*, è abolita nella estensione e misura dell'ultimo possesso di fatto. »

(È approvato).

« Art. 2. I proprietari delle tenute gravate della servitù di legnatico di cui all'articolo precedente, sono obbligati a dare agli abitanti di Tatti una indennità, consistente nella cessione di una parte di esse tenute, la qual parte abbia un valore eguale a quello che si giudichi competere alla servitù che rimane abolita. »

(È approvato).

Art. 3. È in facoltà della Giunta d'arbitri, che sarà istituita con la presente legge, di circoscrivere la indennità dovuta agli abitanti di Tatti a tutta o parte di una o due tenute, qualora queste possano meglio soddisfare ai bisogni della popolazione e all'esercizio della servitù di cui all'articolo 1°.

« In tal caso i proprietari di esse tenute hanno diritto al pagamento di un canone il cui ammontare sarà determinato dalla Giunta d'arbitri in base al valore del fondo, depurato

dall'onere della servitù; ed il canone sarà ad essi pagato da' proprietari delle altre tenute, in proporzione e secondo l'entità de' rispettivi possessi già soggetti alla servitù stessa. »

Gli onorevoli Zucconi e Campi hanno presentate le seguenti proposte:

« *Modificare il secondo alinea nel modo seguente:*

« In tal caso i proprietari di esse tenute hanno diritto al pagamento di un canone il cui ammontare sarà determinato dalla Giunta d'arbitri in base al valore del fondo, depurato dall'onere della servitù, ed il canone sarà ad essi pagato dalla Comunità di Massa Marittima, la quale ne sarà rimborsata dai proprietari delle altre tenute che restano liberate dalla servitù. »

« *Aggiungere il seguente alinea:*

« Il rimborso si opererà nella misura che verrà determinata dalla Giunta d'arbitri in proporzione e secondo l'entità dei rispettivi possessi già soggetti alla servitù, e coi mezzi di esecuzione stabiliti dalla legge 20 aprile 1871 n. 192 per la riscossione delle imposte dirette. »

L'onorevole Zucconi ha facoltà di parlare.

Zucconi. Lo emendamento che ho presentato ora insieme al collega Campi fu da me già svolto nella discussione generale che di questa legge si fece nell'estate passata. Anzi fu appunto in seguito ad esso che la discussione della legge venne rimandata. Per ciò non credo necessario di ripetere quanto dissi allora e mi riporto pienamente alla discussione del giugno scorso. Soltanto bramo di conoscere se la Commissione e l'onorevole ministro accettano questo emendamento mio, il quale ha lo scopo di sostituire il comune di Massa Marittima nel pagamento dei canoni ai proprietari; rivalendosene su quelli che sono soggetti a questo pagamento a termine dell'articolo 3 del disegno di legge.

Se questo emendamento verrà accettato, rinuncierò a svolgerlo.

Presidente. Onorevole relatore...

Valle, della Commissione. La Commissione non ha difficoltà di accettarlo, tanto più che esso era stato accettato anche dalla Commissione che aveva esaminato l'altra volta il disegno di legge.

Presidente. E l'onorevole rappresentante il Governo?

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Accetto gli emendamenti degli onorevoli Zucconi e Campi.

Presidente. Dunque l'articolo 3 rimane così concepito:

« È in facoltà della Giunta d'arbitri, che sarà istituita con la presente legge, di circoscrivere l'indennità dovuta agli abitanti di Tatti a tutta o parte di una o due tenute, qualora queste possano meglio soddisfare ai bisogni della popolazione e all'esercizio della servitù di cui all'articolo 1°.

« In tal caso i proprietari di esse tenute hanno diritto al pagamento di un canone, il cui ammontare sarà determinato dalla Giunta d'arbitri in base al valore del fondo, depurato dall'onere della servitù, ed il canone sarà ad essi pagato dalla *Comunità di Massa Marittima*, la quale ne sarà rimborsata dai proprietari delle altre tenute che restano liberate dalla servitù.

« Il rimborso si opererà nella misura che verrà determinata dalla Giunta d'arbitri in proporzione e secondo l'entità dei rispettivi possessi già soggetti alla servitù, e coi mezzi di esecuzione stabiliti dalla legge 20 aprile 1871, n. 192, per la riscossione delle imposte dirette. »

Pongo a partito l'articolo 3 così modificato.

(È approvato).

« Art. 4. La parte di terreno assegnata agli abitanti di Tatti, a' termini del precedente articolo, sarà libera da ogni peso ed ipoteca, tranne le imposte prediali che gravano su di essa. »

(È approvato).

« Art. 5. Sono egualmente abolite le servitù di legnatico che si esercitano dai proprietari o presellanti reciprocamente sui rispettivi possessi o preselle, compresi nelle tre tenute, di cui all'articolo 1°, mediante pagamento di un annuo canone agli aventi diritto, corrispondente al valore delle servitù cui i fondi erano soggetti.

« Il valore del canone verrà determinato sulla media dell'ultimo decennio. »

(È approvato).

« Art. 6. I creditori dell'annuo canone di cui agli articoli 3 e 5, avranno il diritto di prelazione a qualunque creditore sopra gli immobili liberati dalle servitù, mediante l'ipoteca derivante dalla presente legge, e da iscriversi ne' sei mesi dalla data in cui è divenuta definitiva la liquidazione.

« Questa ipoteca sarà iscritta per cura della

Giunta, a spese dei proprietari affrancati, non appena le decisioni arbitrali saranno divenute definitive in conformità dell'articolo 12. Della detta iscrizione verrà dato avviso agl'interessati nel foglio riconosciuto nella Provincia come ufficiale per gli atti giudiziari con tre successive e non interrotte pubblicazioni.

« I creditori, le ipoteche dei quali vanno a cessare, secondo l'articolo 4°, di essere operative nei terreni devoluti all'uso popolare, sono di diritto surrogati, giusta il loro grado, nella ipoteca legale che sarà iscritta in sicurezza dell'annuo canone, ed avranno prelazione su qualunque altro cessionario, surrogato o pignoratorio, quando il relativo privilegio sia stato annotato dentro sei mesi dalla data dell'ultima inserzione nel foglio degli atti giudiziari, e con grado soltanto dalla data della annotazione, se dopo.

« L'annuo canone è sempre affrancabile secondo le prescrizioni della legge 14 gennaio 1864, n. 1636. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Il concetto espresso dalla Commissione nel terzo capoverso di questo articolo non mi pare molto preciso e ritengo che la Commissione potrebbe accettare che venisse modificato in questa forma:

« Le ipoteche dei creditori, le quali cessano, secondo l'articolo 4°, di essere operative nei terreni devoluti all'uso popolare, sono di diritto trasferite nel loro grado, giusta il canone dovuto dai proprietari dei terreni affrancati ai proprietari dei terreni ceduti quando il relativo privilegio... »

Segue, nel resto, la formula della Commissione.

Se la Commissione accetta, credo che potremo metterci d'accordo, perchè così il concetto sarebbe espresso in modo più chiaro e giuridico.

Presidente. Gli onorevoli Zucconi e Campi hanno presentato il seguente emendamento:

« Alle prime parole dell'articolo sostituire le seguenti:

« I creditori dell'annuo canone di cui agli articoli 3 e 5, od il comune di Massa Marittima nel caso contemplato dal secondo comma del detto articolo 3 (*il resto identico*). »

L'onorevole Zucconi ha facoltà di parlare.

Zucconi. Questo emendamento non è altro

che la conseguenza di quello da me proposto all'articolo 1° e che fu già approvato.

Poichè, dal momento che si impone al comune di Massa Marittima il dovere di pagare esso i canoni annui e gli si dà il diritto di rimborso contro i proprietari, è naturale che anche al comune di Massa si debba accordare quel diritto di prelazione, che Commissione e Governo proponevano di accordare ai creditori, nella ipotesi che essi, in luogo del comune di Massa, fossero obbligati al pagamento.

Quindi, io credo che la Commissione ed il Governo vorranno accettare questo emendamento, che non è che una conseguenza necessaria della modificazione già accettata nell'articolo 3.

Valle, della Commissione. La Commissione accetta tanto l'emendamento dei deputati Zucconi e Campi quanto quello proposto dall'onorevole sotto-segretario di Stato.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Accetto anch'io l'emendamento dei deputati Zucconi e Campi.

Presidente. Dunque l'articolo 6 rimane modificato così:

« I creditori dell'annuo canone di cui agli articoli 3 e 5, od il comune di Massa Marittima nel caso contemplato dal secondo comma del detto articolo 3, avranno il diritto di prelazione a qualunque creditore sopra gli immobili liberati dalle servitù, mediante l'ipoteca derivante dalla presente legge, e da iscriversi ne' sei mesi dalla data in cui è divenuta definitiva la liquidazione del canone.

« Questa ipoteca sarà iscritta per cura della Giunta, a spese dei proprietari affrancati, non appena le decisioni arbitrali saranno divenute definitive in conformità dell'articolo 12. Della detta iscrizione verrà dato avviso agli interessati nel foglio riconosciuto nella Provincia come ufficiale per gli atti giudiziari, con tre successive e non interrotte pubblicazioni. »

« Le ipoteche dei creditori, le quali cessano, secondo l'articolo 4°, di essere operative nei terreni devoluti all'uso popolare, sono di diritto trasferite nel loro grado giusta il canone dovuto dai proprietari dei terreni affrancati ai proprietari dei terreni ceduti, quando il relativo privilegio sia stato annotato dentro sei mesi dalla data dell'ultima inserzione nel foglio degli atti giudiziari, e con grado soltanto dalla data della annotazione, se dopo.

« L'annuo canone è sempre affrancabile secondo le prescrizioni della legge 24 gennaio 1864, numero 1636. »

Pongo a partito l'articolo 6 così modificato.

(È approvato).

« Art. 7. È istituita una Giunta d'arbitri composta di un giudice del Tribunale civile e penale di Grosseto, il quale è nominato, a capo di ogni anno, dal primo presidente della Corte di appello di Firenze e ne è il presidente, e di due arbitri, uno scelto dal presidente dello stesso Tribunale, ed un altro dal Consiglio provinciale.

« A ciascun arbitro è dato un supplente nei modi e con le norme del comma precedente.

« Sarà segretario del Collegio arbitramentale un vice-cancelliere o vice-cancelliere aggiunto dello stesso Tribunale.

« L'arbitramento sarà valido anche per le persone incapaci e per gli enti morali legittimamente rappresentati.

« La Giunta d'arbitri ha sede presso la prefettura di Grosseto. »

A quest'articolo gli onorevoli Zucconi e Campi propongono il seguente emendamento:

« *Modificare l'articolo nel modo seguente:* »

« È istituita una Giunta d'arbitri composta di un giudice del Tribunale civile e penale di Grosseto, il quale è nominato, a capo di ogni anno, dal primo presidente della Corte di appello di Firenze e ne è il presidente, e di due arbitri, *eletti per un biennio*, uno dal Prefetto, ed un altro dal Consiglio provinciale.

« *Tanto al giudice presidente quanto ai due arbitri è dato un supplente nei modi e con le norme del comma precedente.*

« *Il giudice presidente e i due arbitri, sì titolari che supplenti, possono essere rieletti.* »

(Il resto come nel disegno della Commissione).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi.

Zucconi. Gli emendamenti che ho proposto all'articolo 7 sono tre, e sono tutti scritti in corsivo.

Il primo si riferisce al tempo pel quale devono essere eletti i due arbitri, che io proporrei fossero eletti per un biennio, riparando, così, ad una omissione che notasi nel disegno di legge della Commissione. Poi pro-

pongo che, tanto al giudice presidente, quanto ai due arbitri, sia dato un supplente nei modi e con le norme del capoverso precedente.

Finalmente, la terza mia proposta è che il presidente ed i due arbitri possano essere rieletti.

Ho tolto questi emendamenti dalle aggiunte che si sono fatte alla legge del 24 giugno 1888, con una legge successiva: perchè la esperienza ha dimostrato la necessità delle aggiunte medesime.

Quindi, per le ragioni che ho già, altra volta, esposte alla Camera, in appoggio di questi emendamenti, li raccomando alla Camera stessa, al sotto-segretario di Stato per l'agricoltura ed alla Commissione.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Accetto gli emendamenti, salva la differenza della elezione che propongo sia fatta dal prefetto e dal presidente del tribunale.

Valle, della Commissione. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Valle, della Commissione. La Commissione ispirandosi al concetto di dare all'elemento elettivo un rappresentante nel seno della Giunta di arbitri aveva modificato il progetto ministeriale, deferendo al Consiglio provinciale la nomina di uno dei membri della Giunta stessa, ma dopo che il disegno della Commissione fu pubblicato, il comune di Massa Marittima, il quale è più che altri interessato all'applicazione di questa legge, fece vive rimostranze perchè fosse dato un rappresentante, nel seno di questa Giunta, di arbitri al Comune stesso. Il ministro però nega questo diritto al Consiglio comunale di Massa Marittima perchè il Comune, essendo direttamente interessato, non potrebbe essere arbitro e parte. In questo stesso articolo 7 si conferisce la nomina del presidente della Giunta d'arbitri al presidente della Corte d'appello di Firenze, mentre, poi, successivamente, si dà la facoltà al presidente del tribunale di Grosseto di nominare un altro arbitro, portando da uno a due gli arbitri che ripetono la medesima origine.

Però l'emendamento Zucconi importa che un arbitro sia nominato dall'autorità giudi-

ziaria, uno dall'autorità amministrativa ed un altro dall'elemento elettivo, pareggiando, in tal modo, i tre diversi poteri.

Per conseguenza pregherei l'onorevole sotto segretario di Stato ad accogliere l'emendamento proposto dall'onorevole Zucconi per intero od accettare almeno la nomina di un membro della Giunta di arbitri per parte del Consiglio provinciale, come aveva proposto la stessa Commissione; quando non voglia assolutamente far buon viso alla domanda del comune di Massa Marittima, che reclama a sè tale diritto come principalmente interessato. Accettabili poi sono, anche, secondo la Commissione, gli altri emendamenti proposti dal collega Zucconi: quello della durata in carica per un biennio dei due membri della Giunta di arbitri, e l'altro relativo alla supplenza.

Accetta la Commissione l'altro emendamento concernente la rielezione, perchè trattandosi di questioni intricate e speciali è bene che i componenti la Giunta d'arbitri rimangano molto tempo in carica ed abbiano una lunga pratica della materia per decidere le controversie secondo la più severa giustizia. Perciò, a nome della Commissione, raccomando gli emendamenti dell'onorevole Zucconi al rappresentante del Governo perchè voglia accettarli.

Presidente. L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Prego la Commissione di non volere insistere. Nella legge che abolisce le servitù di pascolo nelle Provincie ex-pontificie, già si è stabilito che la nomina degli arbitri fosse fatta dal presidente del tribunale e dal prefetto della Provincia. Ora mi sembra inutile cambiar sistema quando si tratta di materia analoga, tanto più poi che anche l'onorevole Zucconi, altra volta, sostenne che la nomina degli arbitri fosse deferita al prefetto e al presidente del Tribunale.

Presidente. Onorevole Zucconi, desidera di parlare?

Zucconi. L'onorevole mio amico il relatore Valle ha detto che io ho proposto che la nomina di uno degli arbitri spettasse al Consiglio provinciale. Ciò non è esatto; fu la Commissione stessa che fece, nel suo progetto, questa proposta. Ed io, nel formulare il mio emendamento, ho procurato di scostarmi il meno possibile dal concetto della

Commissione accettato dal Governo. Del resto, se debbo dire interamente il pensiero mio, io credo che sia molto meglio non allontanarsi dalle disposizioni della legge 24 giugno 1888, e, perciò, non ho difficoltà di accettare la proposta fatta dall'onorevole sottosegretario di Stato.

Presidente. Dunque, il Governo ha accettato una parte del suo emendamento, non è vero, onorevole Zucconi?

Zucconi. Perfettamente; ed io, pel resto, consento pienamente nella proposta fatta dal Governo.

Presidente. Sta bene.

Allora rileggo l'articolo 7 emendato dagli onorevoli Zucconi e Campi, d'accordo col Governo e la Commissione:

« È istituita una Giunta d'arbitri composta di un giudice del Tribunale civile e penale di Grosseto, il quale è nominato, a capo di ogni anno, dal primo presidente della Corte di appello di Firenze e ne è il presidente, e di due arbitri, eletti, per un biennio, uno dal prefetto della Provincia ed un altro dal presidente dello stesso Tribunale.

« Tanto al giudice presidente quanto ai due arbitri è dato un supplente nei modi e con le norme del comma precedente.

« Il giudice presidente e i due arbitri si titolari che supplenti possono essere rieletti.

« Sarà segretario del Collegio arbitramentale un vice-cancelliere o vice-cancelliere aggiunto dello stesso Tribunale.

« L'arbitramento sarà valido anche per le persone incapaci e per gli enti morali legittimamente rappresentati.

« La Giunta d'arbitri ha sede presso la prefettura di Grosseto.

« Art. 8. La Giunta d'arbitri è incaricata:

1° della ricognizione e identificazione dei fondi di cui all'articolo 1°;

2° della liquidazione ed assegnazione delle indennità in terreni alla popolazione di Tatti;

3° della liquidazione ed assegnazione de' canoni di cui agli articoli 3 e 5;

4° della risoluzione di qualunque questione relativa alle servitù ed allo svincolo di esse, che non sia devoluta alla giurisdizione della Corte di appello ne' casi tassativamente indicati nell'articolo 9.

« Qualora la Giunta d'arbitri riconosca che la estensione del terreno da cedere in corrispettivo dell'affrancazione è insufficiente alla

popolazione di Tatti per proseguire, come per il passato, nell'esercizio della servitù, ammetterà gli abitanti di Tatti, e per essi il comune di Massa Marittima, all'affrancazione di tutta o di parte delle tenute gravate, mediante pagamento di un annuo canone a' rispettivi proprietari. Contro la deliberazione della Giunta tanto il proprietario quanto gli utenti potranno ricorrere, entro il termine di trenta giorni dalla notificazione della decisione, al ministro di agricoltura, industria e commercio, il quale, udito il Consiglio di Stato, provvederà in modo definitivo.

« L'ammontare del canone da pagarsi al proprietario sarà dalla Giunta determinato in base al valore del fondo, depurato dall'onere della servitù, e saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 6 della presente legge. »

(È approvato).

« Art. 9. La Giunta d'arbitri provvede inappellabilmente. Nel solo caso che insorga questione sull'esistenza o sui limiti e sulla natura delle servitù di cui agli articoli 1 e 5 della presente, possono gli interessati produrre gravame alla Corte d'appello con le forme del procedimento sommario.

« L'appello è sospensivo, salvo alla Corte d'appello di ordinare la provvisoria esecuzione della decisione arbitramentale sulle istanze delle parti. L'appello deve essere interposto nel termine di giorni trenta dalla notificazione della decisione della Giunta di arbitri ne' modi di legge. »

(È approvato).

« Art. 10. Le parti presenteranno i loro documenti, memorie defensionali e le conclusioni sulle quali gli arbitri emetteranno i loro provvedimenti.

« Può la Giunta degli arbitri ordinare i mezzi istruttori che stima necessari in proposito, e se ammette la perizia, questa deve essere fatta da un solo perito.

« La relazione del perito si avrà per notificata alle parti con l'avviso datone agli interessati dal segretario, dell'eseguitone depositato nella cancelleria del Tribunale.

« Le parti potranno fare opposizione alla detta relazione entro un mese dall'avutone avviso. Questa opposizione dovrà essere depositata nella cancelleria del Tribunale per

poterne le parti prendere cognizione fra quindici giorni dal dì dell'avviso ricevutone. »

(È approvato).

« Art. 11. Le spese occorrenti per l'esecuzione della presente legge sono anticipate alla Giunta d'arbitri da coloro che procedono all'affrancazione con obbligazione solidale; in mancanza, sono anticipate dal comune di Massa Marittima nella misura ch'è stabilita dalla Giunta d'arbitri. Il rimborso a chi avrà anticipato sarà fatto dagli altri affrancati in base a decisione della Giunta d'arbitri e coi mezzi di esecuzione stabiliti dalla legge 20 aprile 1871 n. 192 per la riscossione delle imposte dirette. »

(È approvato).

« Art. 12. L'effetto dell'affrancazione dalle servitù avrà luogo immediatamente alla pronunziazione e pubblicazione della decisione, la quale, ad istanza e per cura della Giunta di arbitri, sarà notificata ne' modi di legge agli interessati ed a loro spese eseguita.

« Il ricorso prodotto in base all'articolo 8 della legge sospende l'esecuzione della decisione della Giunta d'arbitri, fino a che sul ricorso stesso non siasi provveduto dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

« Il provvedimento del ministro sarà notificato alla Giunta d'arbitri e agli interessati per mezzo del prefetto. »

(È approvato).

« Art. 13. Le terre cedute in compenso della servitù sono, con decisione della Giunta d'arbitri, assegnate agli abitanti di Tatti, e per essi al comune di Massa Marittima, il quale, con apposito regolamento approvato dalla Giunta provinciale amministrativa, ne stabilirà fra gli utenti le condizioni di godimento. »

L'onorevole Zucconi ha un emendamento aggiuntivo a questo articolo:

« Aggiungere in fine dell'articolo:

« ... con diritto di prelevare dalle rendite quanto occorre alle spese ed agli oneri gravanti il fondo. »

Ha facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento.

Zucconi. Con l'articolo 3 si è stabilito, approvandosi l'emendamento da me proposto, che il canone da pagarsi agli interessati sia pagato direttamente dalla Comunità di Massa

Marittima; e, con questo articolo, si pretende che il comune di Massa Marittima, con apposito regolamento, stabilisca fra gli utenti le condizioni di godimento delle terre cedute in compenso della servitù. Ora, per garantire il Comune degli oneri e delle spese che, naturalmente, dovrà sopportare in conseguenza degli obblighi che ad esso derivano da questa legge, propongo che si dia diritto al Comune stesso di prelevare dalle rendite dei beni quanto occorre alle spese ed agli oneri ai quali i fondi restano gravati.

Siccome questo emendamento non è che la conseguenza della proposta già approvata, la Camera, spero, non avrà difficoltà di accettarlo; e lo raccomando perciò alla Commissione ed al sotto-segretario di Stato.

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. Accetto l'aggiunta proposta dall'onorevole Zucconi.

Presidente. La Commissione l'accetta?

Valle, della Commissione. L'accettiamo!

Presidente. Pongo a partito l'articolo 13 con l'aggiunta proposta dall'onorevole Zucconi, di cui ho già dato lettura.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 14. Entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, il prefetto di Grosseto formerà l'elenco delle tenute gravate da servitù, nel quale sono indicati la servitù, l'ubicazione, la superficie, l'estimo censuario e quanto occorra alla identificazione, e il nome dei proprietari e presellanti.

« L'elenco così formato sarà pubblicato nell'albo pretorio del comune di Massa Marittima.

« Contro l'elenco può presentarsi ricorso dagl'interessati, entro 60 giorni dalla detta pubblicazione, alla segreteria comunale che ne rilascerà ricevuta.

« Entro trenta giorni successivi, ciascuno interessato può prendere cognizione de' ricorsi e fare in iscritto le sue osservazioni. »

L'onorevole Zucconi ha un emendamento a questo articolo:

« Al secondo comma aggiungere:

« ... ed alla porta dell'ufficio dello stato civile in Tatti. »

Ha facoltà di svolgerlo.

Zucconi. Il mio emendamento si riferisce al secondo capoverso. Domando che vi sia ag-

giunto: « ed alla porta dell'ufficio di stato civile in Tatti. »

L'elenco nel quale saranno indicate le servitù, l'ubicazione, la superficie ecc. dei fondi gravati, il numero degli utenti e dei proprietari, oltre ad esser pubblicato nell'albo pretorio del comune di Massa Marittima, domando che sia pubblicato anche alla porta dell'ufficio di stato civile di Tatti, perchè questa frazione è lontana dal Comune principale.

Questo è il desiderio degli abitanti di quella frazione, del quale mi sono fatto interprete proponendo il mio emendamento.

Presidente. Onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, accetta l'emendamento degli onorevoli Zucconi e Campi?

Arcoleo, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio. L'accetto.

Presidente. La Commissione l'accetta?

Valle, della Commissione. Sì, signore.

Presidente. Pongo a partito questo articolo 14 con l'aggiunta proposta dagli onorevoli Zucconi e Campi, accettata dal Governo e dalla Commissione.

Chi l'approva sorga.

(È approvato).

« Art. 15. Spirato questo termine, l'elenco co' relativi ricorsi ed osservazioni è rimesso dal sindaco, per mezzo del prefetto di Grosseto, alla Giunta d'arbitri, per la liquidazione ed assegnazione della indennità e de' canoni, a tenore della presente legge. »

(È approvato).

Lunedì si procederà alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge testè approvato per alzata e seduta.

Proposta del deputato Pantano sull'ordine del giorno.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge sulle tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Pantano. Onorevole presidente, vorrei fare una proposta d'inversione nell'ordine del giorno.

Il disegno di legge sull'alienazione del bosco di Montello è designato come urgente nell'ordine del giorno, poichè trattasi di una questione gravissima e che è necessario di

risolvere prontamente. Siccome è previsto dalla legge un periodo di 6 o 7 mesi per condurre a termine i lavori necessari alla concessione delle terre ai bisnenti, se la legge ritardasse ancora ad essere votata, nell'inverno prossimo, i bisnenti non avrebbero più da depredare il bosco perchè ormai esaurito, e nemmeno le terre da dissodare.

Si tratta di una questione sociale di primissimo ordine e siccome il disegno di legge, concordato fra Ministero e Commissione, non darà luogo a lunghi dibattiti anche perchè l'argomento fu parecchie volte avanti alla Camera, prego l'onorevole presidente, l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Commissione che riferisce sulla legge delle tramvie di consentire che la discussione del progetto sul bosco del Montello che, forse, potrà essere esaurita nell'odierna seduta, abbia la precedenza.

Presidente. Onorevole Pantano, Ella solleva una questione gravissima; poichè quando l'ordine del giorno è stabilito, e le materie da discutersi sono enumerate, mi pare molto pericoloso di invertirne l'ordine in modo che un progetto iscritto al numero 14 abbia la precedenza nella discussione. Un tale sistema potrebbe dare adito alle sorprese che sarebbero giustamente lamentate dalla Camera e dalle minoranze. Ora io, geloso custode dei diritti delle minoranze, mi sono sempre opposto a queste modificazioni subitane nell'ordine del giorno. E l'onorevole Pantano, che appartiene alla minoranza, dovrebbe essere il primo a darmi ragione. Infatti, molti deputati i quali intendono di prender parte ad una discussione, sapendo che essa si farà da qui a 10 a 15 giorni, possono, oggi, non trovarsi presenti. È, quindi, evidente che invertendo l'ordine del giorno, essi si troverebbero ingannati nelle loro presunzioni. Dunque, onorevole Pantano, la prego di non insistere nella sua proposta.

Pantano. Onorevole presidente, le ragioni che Ella ha enunciate sono così gravi, che io ne prendo atto ben volentieri per le successive evoluzioni parlamentari, nell'interesse del Parlamento, e delle minoranze, e, quindi dichiaro di non insistere nella mia richiesta. Però, vista l'urgenza assoluta di questo disegno di legge, domanderei che, martedì mattina, si sospendesse la discussione del disegno di legge sulle tramvie, e si incominciasse quella sul disegno di legge per il bosco di

Montello, che è presumibile, non appassioni, lungamente, la Camera.

Così sarebbero salvi i diritti delle minoranze, la dignità del Parlamento, e la serietà della discussione.

Presidente. Le osservazioni che ho fatte oggi, all'onorevole Pantano, le ho già fatte altre volte. Ma io mi sono creduto in dovere di ripeterle.

Ora l'onorevole Pantano modifica la sua proposta, e domanda che, martedì, invece di continuare la discussione del disegno di legge relativo alle tramvie, si incominci quello sul bosco di Montello.

Il Governo consente?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Riconosco tutta la giustezza delle osservazioni dell'onorevole nostro presidente, ma, se la Camera non si oppone, consento che martedì cominci la discussione del disegno di legge sul bosco di Montello.

Presidente. Debbo avvertire la Camera che martedì è iscritto nell'ordine del giorno lo svolgimento della mozione Stelluti-Scala, come la Camera ha già deliberato.

Ad ogni modo, se la Camera consente, il Governo avendo accettato la proposta dell'onorevole Pantano, martedì si incomincerà la discussione del disegno di legge che riguarda il bosco di Montello, e poi dopo si procederà allo svolgimento della mozione Stelluti-Scala. (*Sì! sì!*)

Non essendovi osservazioni in contrario, rimarrà così stabilito.

(*È così stabilito.*)

Discussione sul disegno di legge: Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Debbo fare una dichiarazione.

Accetto che la discussione si apra sul progetto della Commissione, e sono disposto ad accettare tutti quei mutamenti che riguardano il decentramento; ma per tutto ciò che riguarda l'alta tutela dello Stato, nei rispetti della pubblica sicurezza e dell'alta polizia stradale, che è un diritto eminente dello Stato, debbo mantenere i concetti che informano il disegno ministeriale; il quale, del resto, fu

elaborato dalla precedente Amministrazione e preparato da una Commissione di uomini eminenti.

Con questa riserva, accetto che la discussione si apra sul progetto della Commissione; ma dovrò, in parecchie occasioni, proporre degli emendamenti.

Presidente. Con questa riserva, fatta dall'onorevole ministro, si dà lettura del disegno della Commissione.

D'Ayala-Valva, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 70-A).

Presidente. La discussione generale è aperta. L'onorevole Ruggeri ha facoltà di parlare. (*Non è presente.*)

Non essendo presente, perde la sua volta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaradia.

Chiaradia. Avevo sperato che questo disegno di legge non sarebbe arrivato alla discussione della Camera.

L'ho sperato, perchè non vedevo ragione che l'onorevole Branca, il quale ha adottato questo disegno di legge, più per convenienza, certamente, che per affetto, lo volesse esporre qui in pubblico, tanto più che, a mio parere, questo suo figliuolo adottivo non lo meritava nè per bellezza nè per bontà. L'ho sperato perchè, a mio avviso, si tratta di un grande interesse del paese; si tratta della soluzione di un problema che ha affaticata la mente di ministri, di uomini tecnici e di parecchi nostri colleghi.

L'ho sperato perchè si tratta di un disegno di legge che ha carattere organico e nel quale credeva che l'onorevole Branca avrebbe voluto imprimere il suo pensiero, la sua individualità. L'ho sperato in fine perchè avrei tolto alla Camera il tedio del mio discorso.

Ad ogni modo, la Camera mi vorrà essere cortese di attenzione, poichè non posso fare a meno di parlare, essendovi obbligato da un precedente.

Io apparteneva alla Commissione che ha studiato questo disegno di legge nella precedente Legislatura; e l'ho combattuto con molta vivezza tanto che il relatore del disegno di legge d'allora, nella sua relazione, scrisse: « uno dei vostri commissari ebbe per altro a sostenere vigorosamente l'opinione che sia più conveniente, per molti riguardi, comprendere sotto una sola denominazione e regolare con un criterio unico, » ecc.; ciò che implica op-

posizione al concetto principale che informa il disegno di legge.

Quindi se, oggi, non parlassi mostrerei di non esser coerente a me stesso.

Vengo al progetto quale fu presentato dal Ministero precedente e che non meritava la cura dell'onorevole Branca per le sue intime qualità.

Difatti il disegno di legge, fra gli altri suoi difetti, ne aveva uno che prova come esso non sia stato assoggettato a quella critica rigorosa che avrebbe dovuto esercitarsi per rispetto a chi proponeva questo disegno di legge e per rispetto alla Camera.

In esso era un articolo ripetuto due volte. Infatti l'articolo 19 del progetto iniziale diceva così:

« Nell'atto di concessione sarà determinato il materiale mobile di cui dovrà essere provvisto il concessionario, ecc. »

Ed una pagina dopo si dice:

« Il materiale mobile di cui dovrà essere provvisto il concessionario sarà determinato in relazione al servizio a cui la strada è destinata. »

Marazzi, della Commissione. Ma è il progetto vecchio!

Chiaradia. È vero, ma dubito che gli artifici ortopedici adoperati dalle due Commissioni per aggiustarlo lo abbiano ridotto diritto e sano.

Tra le ferrovie ordinarie propriamente dette e le tramvie a cavalli che fanno il servizio delle nostre città più importanti e dei suburbi, c'è in Italia e da per tutto un importante sistema intermedio di viabilità che si distingue dalle ferrovie ordinarie e dalle tramvie per caratteri specifici.

Oltre l'armamento in ferro od in acciaio queste ferrovie intermedie hanno pendenze maggiori, curve più ristrette, spesso comunanza di suolo con le vie ordinarie, e ciò che più importa, moltissime hanno uno scopo di servizio locale.

Si sono occupati di questo importante mezzo di viabilità parecchi ministri.

Primo cito l'onorevole Baccarini, il quale avvertì la giustezza della sentenza che il compianto mio amico Federico Gabelli ha lasciato scritta in un suo libro, cioè che le tramvie sono ferrovie che sfuggono all'azione della legge dei lavori pubblici. È una distinzione che è altrettanto arguta quanto giusta. L'onorevole Baccarini avea presentato un disegno

di legge, che è inutile dire perchè non poté aver seguito.

Venne dopo l'onorevole Genala e, saviamente, elesse una Commissione d'inchiesta per studiare il grave argomento e dettare le norme regolatrici di questo servizio. A questa Commissione appartennero rispettabilissimi uomini, di cui alcuni fanno ancora parte di questa Camera. La Commissione, incominciata l'inchiesta, dovette riconoscere che parallele o attraversanti, vicine o lontane dalle tramvie c'erano le ferrovie economiche. Allora mise a prova i più sottili accorgimenti, per stabilire la differenza fra questi due tipi di ferrovie.

E non ci riuscì, come non c'era riuscito il congresso internazionale di Parigi; il quale finì col dire che differenze tecniche effettive non v'erano, tra le ferrovie economiche e le tramvie; e dopo aver stabilita questa impossibilità di definizione, ha formulato un disegno di legge, che ha il suo bel capitolo per le tramvie, ed un altro per le ferrovie economiche. Ha però escogitato una distinzione amministrativa che fu consacrata nel disegno di legge; cioè a dire che le tramvie si distinguono dalle ferrovie economiche in quanto sono concesse da Comuni, Provincie e Consorzi, mentre le ferrovie economiche hanno la concessione dallo Stato.

La distinzione avrebbe potuto avere importanza, senonchè interessi superiori hanno consigliato la Commissione di inchiesta ed il Governo proponente e le due Commissioni parlamentari che si sono occupate di questo disegno di legge a mantenere saldo il concetto che l'esercizio delle tramvie e delle ferrovie economiche debba, con qualche mutamento di forma, essere sempre accordato dallo Stato.

Ora io domando alla Camera se proprio convenga lasciare la concessione delle tramvie ai Comuni e alle Provincie quando poi è riservata allo Stato la facoltà di autorizzare l'esercizio a trazione meccanica?

Io credo che la conseguenza sarà questa, che nessuna Provincia, nessun Comune darà concessione di una tramvia se prima non ne siano presentati i piani al Governo e non si abbia la certezza che il Governo autorizzerà l'esercizio.

Dunque anche la massima delle obiezioni che si potrebbero fare al mio concetto, cade. Il disegno di legge si risente di questa necessità; infatti tutto ciò che si riferisce agli

orari, alle distanze dalle case e dai seminati vicini, tuttociò insomma che riguarda l'esercizio, dipende dal Governo.

Non mi pare che occorra diffondermi di più per dimostrare che un disegno di legge che provvede, con due parti completamente distinte, allo stesso scopo è, per questa sola ragione, censurabile.

Ma francamente non è la sola questione della logica della legge, che mi indusse ad essere, come nella passata Legislatura, oppositore di questo disegno di legge.

Io credo che gravi saranno le conseguenze serie nel tener distinte le tramvie dalle ferrovie economiche. Credo che quando si accorda un trattamento speciale ad uno di questi due metodi di viabilità in confronto dell'altro, s'impedisca che l'uno si confonda con l'altro, che l'uno aspiri ad avere i caratteri dell'altro. È questo un grave danno, a mio avviso, per l'avvenire di questo sistema di viabilità, un grave danno per il pubblico.

Infatti, perchè il Governo si è mantenuto la facoltà di concedere l'esercizio? Perchè i treni percorrenti sulle strade a rotaie, siano esse chiamate tramvie o ferrovie economiche, possono, in dati casi, esser cagione di grave minaccia all'incolumità dei cittadini, perchè è di molto interesse di ottenere, ad un tempo, e che questa incolumità sia completamente protetta, e che il servizio di questi treni sia tale da essere veramente utile a chi ne deve far uso.

Ora se invece di tener divisi i due mezzi di viabilità, si ponessero sotto una sola categoria, ne verrebbe di conseguenza che la promozione, direi quasi, da una classe all'altra di queste categorie sarebbe desiderata da tutti gl'interessati.

Scendendo ad un particolare, è certo che questi due mezzi di viabilità possono entrambi giovare, fino ad un certo punto, del piano stradale di altre vie. Ebbene, nel progetto della Commissione è detto: « Le tramvie dovranno, nella maggior parte del loro percorso, avere la loro sede su strade ordinarie. » È un articolo questo di gravissima importanza, perchè quando le tramvie hanno l'obbligo assoluto del percorso per la maggior parte in una strada comune, avverrà che per non perdere il loro carattere, per non passare a disposizione del Governo, anche contro il vantaggio vero dei cittadini, si manterranno, per la loro parte maggiore, in una strada or-

dinaria, mentre le ferrovie economiche, a detta dello stesso progetto ministeriale adottato dalla Commissione, possono essere stabilite in sede propria ovvero in tutto od in parte sopra strade ordinarie con sede separata.

E voi ne vedete quest'altra conseguenza.

Una tramvia che potrebbe, con vantaggio immenso dell'incolumità dei cittadini, portare il suo livello più alto o più basso delle strade ordinarie, non lo farà, perchè allora assumerebbe il carattere di ferrovia economica e il Governo le starebbe addosso togliendole quei vantaggi, che veramente io, per quanto abbia esaminato attentamente la legge, non reputo così grandi, ma che pure essa risente come tramvia dipendente da Comuni e da Provincie.

Il concetto che ho sostenuto altra volta e che sostengo adesso è questo: fate una cosa sola di queste ferrovie e tramvie, che io chiamerei con nome unico, ferrovie locali, ma distinguetela in diverse classi e profittate dei mezzi molto efficaci che vi sono dati e dalla natura di questa concessione e dalle leggi precedenti per farne il pubblico vantaggio.

La legge precedente concede il mezzo al Governo di sussidiare le ferrovie economiche con aiuti in danaro, in proporzione del loro percorso chilometrico. Ebbene, ho detto allora e ripeto adesso: giovatevi di questi mezzi, e tenete conto anche del fatto che potete accordare le concessioni per 30, per 40 fino a 90 anni.

Ebbene sottoponete tutte queste ferrovie ad una sola disciplina, ma classificatele e dato che siano ferrovie, in tutto o in parte, in sede propria, a queste accordate la concessione per 90 anni e il massimo sussidio che la legge presente vi autorizza a dare, cioè 3,000 lire a chilometro. Fate, poi, una seconda classe di ferrovie che per tre quarti almeno stiano in sede propria, o stradale ma separata, che abbiano la durata della concessione per 60 anni e con sussidio massimo 2,000 lire al chilometro.

Ferrovie con meno di tre quarti in sede stradale o promiscua colle strade ordinarie e pel rimanente con sede separata - concessione anni 40 - sussidio massimo lire 1,000 a chilometro. Finalmente ferrovie per più di tre quarti in sede comune o promiscua colle strade ordinarie con durata della concessione a 30 anni e con nessun sussidio.

Quale sarà la conseguenza di questo organismo? Che la ferrovia economica che oggi

corre quasi tutta intera in una sede comune, che è più pericolosa per i cittadini, sarà la meno ambita perchè non ha nessun aiuto dal Governo, e perchè, percorrendo le strade ordinarie dovrà tenersi ad una velocità minima. Avrà quindi essa tutto l'interesse di essere promossa ad una classe superiore; perciò a causa della durata delle concessioni, e soprattutto a causa dei sussidi chilometrici, potremmo dotare il paese di una quantità di ferrovie a grande velocità, senza che riescano pericolose per l'incolumità dei cittadini.

L'obiezione principale che fu mossa allora dai miei colleghi della Commissione, e che, in fondo, mi si muove anche adesso, è questa sola, che, col mio sistema, si distruggerebbero le tramvie odierne. Nemmeno per sogno!

Io non ho mai detto che non si possa, con disposizioni transitorie, garantire lo stato di fatto. Sostengo che questa legge non è fatta per ora soltanto, ma per l'avvenire, e che questa legge, pur modificata dalla Commissione, stabilisce più che mai la divisione tra l'uno e l'altro sistema, e contraddice, nel modo più assoluto, a quello che ritengo il migliore obiettivo da raggiungere.

Non aggiungo altre considerazioni salvo a riprendere a parlare sugli articoli e finisco pregando il ministro e la Commissione di far sì che questo disegno di legge, che a me pare viziato nella sua stessa origine, non abbia a tradursi in una legge che non sarebbe assolutamente buona.

Presidente. L'onorevole Prinetti ha facoltà di parlare.

Voci. Non c'è.

Presidente. Perde la sua volta.

L'onorevole Arnaboldi...

Voci. Non c'è.

Presidente. Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. Questa legge che viene, oggi, soltanto in discussione, mentre i primi progetti risalgono al 1880, viene, secondo me, a soddisfare ampiamente ad un bisogno sentito.

Del ritardo della discussione di questa legge non mi dolgo, perchè, dal 1880 ad oggi il disegno, me lo consenta l'onorevole Chiaradia, andò man mano migliorando di molto.

Esso rappresenta un progresso grandissimo sulle idee che prevalevano quindici anni addietro nell'Amministrazione governativa e che erano ispirate al principio di una eccessiva ingerenza governativa in tutti questi mezzi di

comunicazione, che assolutamente oggi più nessuno ammetterebbe.

Nel 1874, quando a Palermo si trattava di adottare il sistema dei regoli pel servizio delle vie interne, il Ministero dei lavori pubblici credette che spettasse ad esso di dare la concessione. Ma un savio parere del Consiglio di Stato pose termine a questa ingiusta pretesa. Però la stessa Amministrazione non si diede per vinta, e due anni dopo, quando la provincia di Milano credè di dare la concessione di tramvie sempre a cavalli (perchè in quell'epoca non si parlava ancora di trazione meccanica) nelle vicinanze di Milano, allora anche l'Amministrazione dello Stato volle intervenire pretendendo che queste concessioni dovessero da lei essere accordate.

Ancora una seconda volta un savio parere del Consiglio di Stato prevalse in questa ingiusta pretesa.

Si vede, dunque, che fu tutto vantaggio per le tramvie il ritardare la discussione del disegno di legge: imperocchè esse poterono, non ostante disposizioni troppo rigide dell'Amministrazione governativa, svilupparsi in un modo prodigioso, appunto perchè nessuna disposizione legislativa veniva a porre un freno efficace a questo svolgimento spontaneo. In questa guisa noi ci troviamo ora di fatto ad avere una giurisprudenza per le tramvie molto più larga, molto più liberale di quella degli altri paesi; ed io me ne compiaccio altamente.

Nel Belgio (nel 1886) fu fatta una legge a riguardo delle tramvie a trazione meccanica, la quale è ispirata, in sostanza, ai principii che ora si vogliono far prevalere in questo disegno di legge, ma è un po' meno liberale. Questo fatto prova, in un modo palese, quanto sia utile, quanto sia conveniente che nelle esplicazioni economiche nelle quali lo Stato non ha una parte diretta, lo Stato non venga ad intromettersi.

Le tramvie, da noi si poterono svolgere così ampiamente perchè, appunto, le leggi non autorizzavano il Governo ad intromettersi in un modo eccessivo.

Per le ferrovie economiche, invece, avviene precisamente il contrario. In forza della legge del 1865, che disciplinava tutte le modalità tecniche della costruzione delle strade ferrate, le ferrovie economiche, al primo loro sorgere, si trovarono immediatamente inceppate.

Non valse l'amor platonico col quale, nel

1877, si raccomandò vivamente in Parlamento che si favorissero le ferrovie economiche; non valse l'amor platonico delle leggi del 1879 e del 1881 che le presero in considerazione; esse non poterono cioè non ostante svolgersi, perchè avevano da lottare contro parecchie difficoltà, fra le quali il pregiudizio popolare che accomunava l'idea della ferrovia economica coll'idea della larghezza dei binari ridotti; poi la tendenza italiana alle aspirazioni grandiose e la tendenza della nostra fantasia a presupporre per ogni tronco di ferrovia dei traffici così rigogliosi che un servizio economico non basta a soddisfare; poi gli interessi delle Società ferroviarie, le quali dovendo assumere l'esercizio di quelle ferrovie, esigevano modalità di costruzione che mettessero al coperto nel modo più ampio la loro responsabilità di manutenzione e di esercizio, ed in fine poi, la legge del 1865, la quale, non contemplando le modalità tecniche speciali delle ferrovie economiche, costituiva un vero e gravissimo ostacolo allo svolgimento di queste ferrovie. Le condizioni economiche d'oggi attenuano due di quelle cause che non lasciano prosperare su vasta scala le ferrovie economiche, mentre le linee sorelle, le tramvie, prosperarono prodigiosamente. Ma ciò non basta; bisogna rimuovere l'ostacolo delle disposizioni legislative portate dalla legge del 1865, che compilate per le ferrovie ordinarie, mal si addicono alle ferrovie economiche.

È quindi urgente ed opportuna la legge presente che restringe le esigenze e le norme a cui le ferrovie economiche possono essere assoggettate. Ma nel disegno di legge io trovo una lacuna. La Commissione precedente e gli egregi uomini che compilarono il progetto in discussione si occuparono della distinzione fra tramvie e ferrovie economiche; e questa distinzione caratterizzarono, a mio modesto avviso, perfettamente, imperocchè, mi perdoni l'onorevole Chiaradia, che, con frase elegante ed una dialettica sottile, ha cercato di demolire l'operato di quella Commissione, non potrà egli togliere dalla mente di chiunque che i veicoli i quali passano su regoli di ferro sulle strade ordinarie senza impedire il passaggio sono diversi da quelli che invece corrono in sede separata. Le accidentalità in condizioni diverse non infirmano il principio essenziale.

Ma non risulta ben chiaro dalla legge che discutiamo, in che consista la distinzione fra

ferrovia economica e ferrovia ordinaria. Ed io a questo riguardo mi sono permesso di presentare un emendamento.

Però, fin d'ora, debbo richiamare l'attenzione degli egregi colleghi sulla necessità di questa distinzione e sul modo col quale, a mio avviso, si possa stabilire.

Si dovrà fermare la mente, per fare questa distinzione, sulla modalità della costruzione o sulla natura del materiale? O si dovrà tener conto invece delle modalità del servizio che fanno?

Tutti questi elementi concorrono a dare alle ferrovie economiche il loro carattere, che è sentito di necessità più di quello che si possa esprimere a parole.

Se noi volessimo determinare le caratteristiche delle ferrovie economiche, appigliandoci all'uno o all'altro di questi criteri, noi, credo, andremmo per una via falsa. Guardiamo il risultato finale.

Questo risultato è che quando una strada ferrata è costruita con tutte le modalità di maggior economia nella costruzione quando essa è esercitata con criteri economici, quando adempie a servizi d'indole locale, ne viene di conseguenza che su quella ferrovia non si hanno mai treni con una grande velocità di corsa.

E viceversa, se per ottenere un servizio economico, altri si proponga di accontentarsi di una velocità di corsa che non oltrepassi un dato limite, ne viene di conseguenza che si potranno adottare quelle modalità di costruzione più economica, potranno essere assunti materiali più leggeri ed orari molto meno esigenti di quelli delle ferrovie ordinarie per poter meglio soddisfare a quello che chiamerei cabotaggio del servizio ferroviario.

La caratteristica adunque che distingue nettamente la ferrovia economica dalla ferrovia ordinaria è la limitazione alla velocità massima delle corse.

Quale dovrà essere il limite che noi dovremmo stabilire per distinguere la ferrovia economica dalla ordinaria?

All'estero si hanno molti esempi di ferrovie economiche, che sono conosciute sotto nomi diversi, fra gli altri *trains-legers*, *trains-tramvays* e via via.

Nel Belgio nell'86, se non erro, si stabilì che per i *trains-legers* la velocità massima di corsa dovesse essere di 30 chilometri all'ora; salva la facoltà di portarla a 55, quando fosse

necessario, per raggiungere, con la coincidenza, altre ferrovie.

In Francia, un decreto del 1889 stabilì le norme che condussero ad un notevole limite massimo di corsa. Eccone un esempio.

Sulla ferrovia dell'Ovest fu stabilita la velocità di corsa a 40 chilometri; con la facoltà di portarla a 60 quando si trattasse di treni di non più di 3 carrozze, collegate da freni continui.

Noi abbiamo un lavoro diligente fatto da una dotta Commissione istituita fino dal 77 dal compianto ministro Baccarini, la quale contemplò i diversi tipi di ferrovie economiche fra le quali molte a scartamento ordinario, assegna a ciascuna la velocità e fra queste la velocità massima di corsa di 40 chilometri; pertanto credo che la vera distinzione fra le ferrovie economiche e le ferrovie ordinarie abbia ad essere, appunto, questa massima velocità di corsa di 40 chilometri all'ora.

Ed ora dovrei finire col dichiarare il mio voto, in massima favorevole a tutta la legge, salvo alcuni emendamenti che ebbi l'onore di sottoporre alla Commissione; ma non posso a meno di antivenire una obiezione, che in quest'Aula non è stata fatta, ma che mi consta fatta altrove, e che ha una certa serietà; ed è che, forse, una delle cause principali, per le quali fino ad oggi le ferrovie economiche ebbero piuttosto dichiarazioni di amore platoniche che un valido aiuto, è perchè da molti si dice: Ma come! il Governo dovrebbe consentire che tramvie e ferrovie economiche vengano a fare concorrenza alle ferrovie ordinarie nelle quali il suo interesse è immediato.

Senza alcun dubbio la obiezione ha un grande valore, ma dovrebbe soltanto condurre alla conseguenza che, quando si abbia una vera concorrenza diretta di queste ferrovie economiche, il Governo non accordi il sussidio.

Ma quando parliamo delle ferrovie economiche in genere, noi dobbiamo anche tener presente, che, se queste ferrovie sorgono spontaneamente, senza alcun sussidio, a lato alle strade ferrate ordinarie, ciò vuol dire appunto che vi sono bisogni nelle popolazioni, ai quali le ferrovie ordinarie non rispondono.

Dovremo noi impedire che queste manifestazioni spontanee della attività del paese possano sorgere?

Il Governo, nella parte industriale della azienda delle strade ferrate, ha una ingerenza

ed è giusto; poichè le strade ferrate, per essere percorse, hanno bisogno di congegni meccanici. Ma il Governo non deve pur dimenticare che le strade ferrate sono mezzi di comunicazione pubblica, e quindi non deve intralciare, in nessun modo, lo sviluppo delle ferrovie economiche, delle tramvie a trazione meccanica, anche concorrenti con le strade ferrate ordinarie; perchè, se da un lato perderà una parte di profitto, avrà dall'altro il vantaggio di aver promosso grandemente l'operosità del paese, il rigoglio dei traffici, il quale supplirà ad usura, per l'erario nazionale, alla mancanza dei prodotti delle ferrovie. Conchiudo, quindi, dichiarando che darò il mio voto favorevole a questo disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom di Sant'Agnese.

Artom di Sant'Agnese. Mi sono iscritto a parlare contro questo disegno di legge, ma non intendo di parlare contro la costruzione delle tramvie e delle ferrovie economiche.

Le tramvie non erano previste dalla legge del 1865; vennero man mano costruendosi e si creò la giurisprudenza che le concerneva.

Il Consiglio di Stato ha molte volte dichiarata la necessità di disposizioni legislative per le tramvie.

Fu nominata una Commissione d'inchiesta, si fecero studi in proposito, risultato dei quali fu il disegno di legge presentato dal Governo, che la Giunta parlamentare ha modificato.

Ma il suo disegno di legge a me pare sia dannoso, ed anche pericoloso, sia nei riguardi della sicurezza pubblica, sia nei riguardi di quei provvedimenti economici, di quell'alta tutela dell'economia nazionale di cui ha parlato testè l'onorevole Casana, in un senso assolutamente contrario alle mie convinzioni.

Io comincerò da quest'ultimo punto per liberarmene subito. In una regione di grande traffico, di grande popolazione, di gran frequenza di abitati, di movimento intenso industriale e commerciale attivissimo, evidentemente possono ben vivere e tramvie e ferrovie. Noto anzi che quella burocrazia, che tanto spesso si accusa di ritardare e d'impedire i provvedimenti che possono essere favorevoli ad interessi pubblici, quella burocrazia, in certi casi nei quali si sono proposte delle tramvie a vapore parallele a ferrovie ordinarie che avevano un traffico potente da servire, non solo non si è opposta alla loro

concessione ma ha applaudito a questo che chiamerei un discentramento del traffico.

Io ricorderò, per esempio, che un tronco di tramvia da Genova a Nervi, parallelo alla ferrovia, fu ritenuto utilissimo per la ferrovia ligure in questo senso, che la ferrovia ligure ha ogni 1800 metri una stazione, e il servizio per chi scende e chi sale, per i piccoli colli a grande velocità, il che nelle singole stazioni perturba talmente il servizio dei treni longitudinali, che non c'è modo di mantenere gli orari. Quindi in questo stato di cose pleorico, esuberante, la tramvia non solo si deve ammettere, ma è utilissima per il servizio a cui deve corrispondere la ferrovia. Ma quando si tratta di regioni in cui pochi sono gli abitanti, la ricchezza, il traffico, il movimento è scarso, dove a spese dello Stato, a spese dei contribuenti si è fatta la ferrovia, e salta fuori la tramvia, la quale viene a portar via, non dirò tutto ma gran parte del traffico di cui la ferrovia si alimenta, come è possibile che convenga permettere sì ampia libertà nei mezzi di comunicazione?

Questa è opera assolutamente non ammissibile per i più alti riguardi amministrativi e finanziari. Io vorrei che mi dicessero, per esempio, quei colleghi che conoscono le condizioni locali, che cosa produce la ferrovia Morretta-Saluzzo, che è parallela ad una tramvia.

Si dirà che la tramvia ha preceduto quella ferrovia. Ma io cito il fatto di una regione in cui non c'è esuberanza di affari e di traffico, per cui l'una o l'altra delle due ferrovie deve morire. Così sarà per la linea, che si sta costruendo fra Saluzzo e Cuneo, che si troverà in concorrenza con la tramvia a vapore, che già c'è, senza la vitalità necessaria perchè si mantengano le due produttività.

Per conseguenza, non credo che il concetto espresso dall'onorevole Casana possa essere ammesso, tranne che (e allora lo capirei) con questa restrizione: che la ferrovia economica o tramvia si costruisca in concorrenza con le ferrovie ordinarie, solo dove la grande attività dei traffici permette di vivere all'una ed all'altra.

In questo caso sarebbe più prudente e pratico di fare un regolamento speciale per quelle Provincie, che hanno una condizione economica privilegiata e lasciare che, per il resto d'Italia, che è in altre condizioni, si provveda con norme più restrittive.

Per esempio, nella provincia di Torino

dove c'è esuberanza di movimento e agiatezza relativa, che permette ai cittadini di fare frequenti gite, facciano quello che vogliono; ma l'Italia non è tutta in Torino od in Milano, e disgraziatamente da noi non si bada abbastanza a fare delle disposizioni, che si adattino alle condizioni medie delle varie regioni e si prendono spesso, come base della nostra legislazione, le condizioni speciali di qualche regione privilegiata per vigore e risorse.

Il primo articolo è quello che dà il tono a tutta la legge. Il Governo dice: vi lascio intraprendere le tramvie a voi Comuni, a voi Provincie; ma l'autorizzazione dell'esercizio devo darla io, e prima di dare questa autorizzazione, voglio vedere come la tramvia sarà fatta: voglio vedere il progetto. Viene la Commissione e con moltissima abilità, scioglie su questo punto e dice: l'autorizzazione di esercizio sarà data quando sarà venuto il momento di aprire l'esercizio.

Bellissima cosa! E quando troverete che la linea sia fatta con pendenze inammissibili, con condizioni più o meno pericolose per la finanza pubblica, o con altri inconvenienti, come impedirete che la linea sia aperta all'esercizio?

Io vorrei sapere quale sarà il ministro, in Italia, che con le influenze parlamentari che abbiamo, potrà opporsi all'esercizio di una tramvia già costruita. Bisognerà esercitarla per forza. Così è avvenuto precisamente in certe tramvie dove sono accaduti gravi disastri. Ebbene l'Amministrazione lasciò che si aprissero all'esercizio; poi si fecero delle inchieste e si disse: bisogna chiudere l'esercizio. Ma l'esercizio non si chiuse e continuò come prima perchè il ministro del tempo non provvide.

Pertanto il voler far precedere l'approvazione del progetto della tramvia alla autorizzazione di esercizio è cosa assolutamente necessaria, secondo me, poichè il partito opposto distruggerebbe l'ingerenza governativa, che credo importantissima, per lo meno, per quello che riguarda la sicurezza pubblica.

Lo stesso concetto di larghezza si trova riguardo all'applicazione della legge per le espropriazioni. Io non so veramente perchè non si possa domandare l'espropriazione per pubblica utilità per lavori concernenti tramvie, dal momento che la legge ammette la

espropriazione per qualunque opera di cui possa essere dimostrata la pubblica utilità.

Ma veramente quando occorre l'espropriazione? Quando la tramvia deve passare fuori delle strade, poichè quando la tramvia passa sulle strade ordinarie non dà luogo ad espropriazione alcuna.

Ad ogni modo la differenza tra il progetto governativo e quello della Commissione sta in questo, che il primo lascia al Governo la facoltà di ammettere o no il procedimento di espropriazione per utilità pubblica. Ora anche in questo caso non si può dire che la facoltà, che il Governo ha chiesto, impedisca lo sviluppo delle tramvie; perchè finora il Governo questa facoltà ha avuto e tramvie se ne sono fatte anche più di quelle che occorrevano, tanto è vero che molte hanno fallito.

Risulta così che la affermazione che vi siano ostacoli da parte del Governo non è esatta, ed io domando che si lasci al Governo questa facoltà, inquantochè ne userà o non ne userà con quella larghezza intelligente e benevola, con cui ha proceduto finora riguardo a queste tramvie, che si sono costruite dove si è voluto.

Qui viene una distinzione abbastanza importante, che mi trae anche a dire qualche cosa su quello che ha osservato l'onorevole Chiaradia.

Si dice nel disegno di legge che c'è una definizione, che distingue la tramvia dalla ferrovia economica, ma io confesso che questa definizione non la trovo.

Secondo la Commissione, la tramvia è costituita o su sede stradale o su sede libera, e la ferrovia economica lo è o su sede propria o su sede stradale. In sostanza, dunque, l'una vale l'altra e sono tutte e due un adattamento di regoli di ferro, su cui passano dei veicoli tirati da macchine a vapore.

Veramente in una legge occorre di definire nettamente quello che si vuole, in modo che non possa nascere equivoco. Voi parlate di zona stradale separata e di zona comune a tramvie e carreggio. Questa comunità di zona nel fatto non sussiste. Come volete parlare di zona comune, quando non c'è il sistema di rotaie a incavo, col quale si può passar sopra in tutti i sensi; ma invece voi adottate le rotaie *Vignole*? Con esse, nel fatto, voi avete una zona isolata in modo assoluto, e dopo otto giorni d'esercizio, un carro non rie-

sce ad uscire fuori dalle rotaie, quando vi è entrato, perchè la rotaia è in risalto e la ruota di un veicolo ordinario tenta invano di superarla sotto l'angolo piccolissimo, che la larghezza del binario permette.

È evidente che con la larghezza effettivamente tolta dalla tramvia vi è una lesione del diritto alla strada, quando al carreggio non resta una zona libera sufficiente.

Se voi avete una strada larga cinque metri e ne occupate uno e mezzo col binario, potete ben dichiarare che si lascia la rotaia al piano della strada, ma essa non sarà tale che nel disegno. Nel fatto, voi troverete che restano al carreggio soli tre metri e mezzo che sono insufficienti, e ne avrete inconvenienti gravissimi.

Tutto il sistema del progetto della Commissione è fondato su questo concetto: che lo Stato non ha di suo che le strade nazionali; le altre strade, comunali e provinciali, non c'entrano; per conseguenza, tranne la sicurezza pubblica, nei riguardi della trazione, non dovrebbe lo Stato immischiarsene punto.

Osservo, a questo riguardo (sempre subordinatamente a quell'altro concetto economico che enunciai, e che credo debba tenersi presente), che anche questa osservazione non è esatta: perchè, per eseguire il tracciato di una strada provinciale, ci vuole l'approvazione per Decreto Reale ed anche la classificazione ne è approvata per Decreto Reale. Adunque, questa ingerenza dello Stato nelle strade provinciali, non nasce unicamente per le tramvie; nasce dalla legge organica del 1865, che è molto buona: perchè da tanti anni, salvo qualche modificazione, funziona bene, in corrispondenza delle nostre condizioni.

Voi volete lasciare all'ente proprietario la libertà assoluta di costruire delle tramvie? Almeno per le strade provinciali siete in contraddizione con la nostra legislazione stradale. Anche a questo riguardo adunque, parmi che si ecceda, lasciando, come dice il progetto, all'ente proprietario della strada di fissare le distanze, di fissare i limiti di sporgenza dei veicoli rispetto alla situazione degli edifici, di lasciare insomma all'ente proprietario di fissare le condizioni, che sono la vera garanzia della sicurezza pubblica e della viabilità ordinaria, che ha diritti precedenti e superiori a quelli delle tramvie.

Quanto alla disposizione generale per la

quale si vuole sostituire alla dizione: *autorità governativa*, l'altra: *autorità prefettizia*; si potrebbe passarci sopra; quantunque la dizione del progetto del Ministero (autorità governativa) prometta una tutela più valida di quella, che possa aspettarsi dall'autorità prefettizia: perchè questa è, disgraziatamente, molto più soggetta a pressioni, a coazioni, di quello che possa essere l'autorità centrale. Ad ogni modo, su questo punto, non ci sarebbe gran che da insistere.

Riassumendo quel che ho detto sulle tramvie, credo che non corrisponda al concetto di quel che è veramente l'armamento di esse, l'affermare che questo non isoli la propria sede.

Ritengo che, per la sicurezza pubblica e per riguardo degl'interessi generali dello Stato, che il Governo deve tutelare, si debba lasciare la dizione più restrittiva e non lasciare incominciare i lavori se non a progetti completamente approvati.

In quanto alle ferrovie economiche dirò molto poco. La espressione di ferrovia economica non include un concetto ben definito. L'onorevole Casana ha indicato come criterio caratteristico ed opportuno la velocità dei treni; questo dato però è contingente e non permanente nè sostanziale. Citerò un esempio pratico. La velocità sulle ferrovie, che conducono a Roma, da otto anni a questa parte è accresciuta del 40 per cento.

Si potevano queste ferrovie considerare economiche, perchè non avevano treni di velocità maggiore di 40 chilometri all'ora?

Distinzioni al riguardo non si possono fare, perchè in sede legislativa, specialmente, occorre che siano distinzioni chiare e nette, e se tali non possono essere, per legge non si debbono fare.

A me pare che il solo carattere permanente, preciso, spiccato per una distinzione, sia quello della sezione, sicchè precisa sarebbe una definizione che dicesse economiche le ferrovie a sezione ridotta. Ma poi, qualunque ferrovia, anche ordinaria, si può esercitare più o meno velocemente, secondo le pendenze e le distanze. Alla Porretta bisogna contentarsi di 26 chilometri all'ora, e anche di meno!

Se si volesse, si potrebbe dunque statuire che ferrovie economiche sono quelle, che hanno un calibro minore di quello delle ferrovie ordinarie.

Del resto, la sezione è un elemento molto variabile, perchè dipendente dalla entità del

traffico e da altre circostanze. Per conseguenza, senza voler fare proposte formali, io vorrei che Governo e Commissione vedessero se il criterio di definire unicamente le ferrovie secondo il calibro loro, non sia un riferirsi al solo dato non contingente su cui si possa con sicurezza contare. Per lo meno chiederò che, se definizione ci ha da essere, riesca quale il carattere di una legge esige, cioè netta e precisa.

Io ho finito, perchè entrare in particolari sarebbe un far precedere quello che più utilmente si potrà dire nella discussione degli articoli. E così mi riassumo in due parole dicendo: credo che non si possa isolare dalle altre l'attribuzione di tutelare la sicurezza pubblica, che è oggi assegnata allo Stato; ritengo che per quanto riguarda il servizio delle macchine a vapore su linee a rotaie, bisogna che lo Stato abbia a portare su questi mezzi di traffico, così simili in efficacia ed in influenza alle ferrovie ordinarie, la sua azione intiera, cosicchè essa non sparisca quando vi possa essere evidente danno dell'erario e della libera viabilità.

Una limitazione di quell'azione non sarebbe opera saggia, poichè pur troppo, in fatto di opere improduttive o dannose, sarebbe ora di fermarsi, invece di *pousser à la roue*.

Molte utopie sono oggi svanite. Fu già tempo che si stampò in un rapporto ufficiale che ogni chilometro di strada aumentava il reddito nazionale di parecchie migliaia di lire all'anno. Io ho però veduto, o signori, delle strade fatte da sette od otto anni con la massicciata ancora vergine di ruota.

E con le ferrovie che cosa si è fatto? Si sono fatte delle ferrovie, che non solo non producono, ma anzi non pagano le spese di esercizio, e non danno o non daranno il modo di pagare quel tanto di canone, che lo Stato deve pagare alla Società a complemento della metà del prodotto.

Noi ci troveremo fra poco con degli aggravati per parecchie centinaia di chilometri e dovremo pagare dei supplementi di spese di esercizio ben gravi.

Lo stesso mi pare si tenda a fare per tramvie a vapore e ferrovie economiche. Non togliamo tutti gl'inciampi; non eccitiamo la calda fantasia di qualche Consiglio provinciale, il sentimento dell'iniziativa di qualche Comune, lo slancio di chi cerca nuovi ardimenti con accompagnamento di popolarità;

non spingiamo tutti a seguire la via per la quale siamo andati finora di galoppo! Ciò non può continuare coi tempi che corrono e dopo le lezioni, che ci avrebbero dovuto molto insegnare. A me pare che il mettere un po' di freno, come si possa, sarebbe salutare.

Ciò poco danno può recare a Torino od a Milano, ma gioverà a qualcun' altro, ai più. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

Arnaboldi. L'oratore che mi ha preceduto, avendo già manifestato alla Camera molte delle idee, sulle quali voleva appunto fermare la sua attenzione, non mi intratterò molto a lungo a discorrere su questo disegno di legge.

Io mi era iscritto a favore, poichè mi compiacevo ed approvavo che dopo tanti anni si venisse con una forma legislativa a mettere un po' d'ordine a questi impianti di tramvie e di ferrovie economiche, che si erano lasciate molto in abbandono, rispetto alla legalità. Ma poi, mano mano, esaminando meglio il disegno di legge, mi sono accorto che, secondo il mio modo di vedere, erano tali e tanti gli emendamenti da apportare, che pur essendomi iscritto a favore, debbo dichiarare, a titolo di lealtà, che sono pienamente contrario al disegno di legge presentato.

E soprattutto tengo a dichiararlo fin d'ora, perchè non si abbia poi nel seguire il mio discorso, a trovare una contraddizione fra l'iscrizione, e quanto sto per dire.

Aggiungo ancora, che siccome il disegno di legge sul quale si discute, è precisamente quello della Commissione, per le nuove proposte introdottevi troppo larghe, avrei, fra i due presentati, preferito quello formulato dal ministro, specialmente per ciò che riguarda l'impianto, la costruzione, i contratti che la Commissione ha creduto opportuno di facilitare in modo affatto eccezionale e che non mi paiono di utilità per nessuno.

Mi si dirà: ma lo spirito del progetto di legge della Commissione si vede chiaro, è quello di lasciar adito al possibile e continuo aumento delle tramvie a trazione meccanica, e delle ferrovie economiche; basandosi sul principio dello sviluppo dei commerci locali, su quello che è stato fatto da noi, in tutti questi anni trascorsi, su certi risultati ottenuti e più specialmente col confronto di quello che si fa altrove, fuori di

paese, ma soprattutto tenendo calcolo ancora dell'influenza ed aiuto che possono dare in determinati centri di commercio, in cui non sono ancora costruite le ferrovie, che le allacciano con le reti principali.

Orbene, esaminando prima di tutto, le disposizioni di legge che riguardano l'impianto di queste tramvie, parmi che la legge non viene per nulla a mettere ordine, ma lascia le cose proseguano come pel passato. Confesso essere la prima volta, che un disegno di legge mi fa l'effetto curioso, che, invece di imporre ben ordinate disposizioni le quali correggano i mali o gli abusi, per cui si è creduto di ricorrere al provvedimento stesso, si è accettato un cumulo di illegalità esistenti, a questo proposito, e se ne è fatto una legge.

Infatti la legge dei lavori pubblici all'articolo 17, dice chiaramente, come debbano essere contratte le strade comunali e provinciali, ne indica la lunghezza, la larghezza, enumera disposizioni tassive e precise; ebbene, voi sapete che, sino dall'epoca, in cui vennero in voga le costruzioni delle tramvie, si è perfettamente illuso il principio, lo spirito di quest'articolo, poichè si permise che si occupassero le strade comunali e provinciali in tutta la loro lunghezza con rotaie in ferro pel servizio delle tramvie, le quali potranno aver portato qualche beneficio da una parte, ma hanno recato anche un gran danno dall'altra, distruggendo il principio del rispetto alla legge da parte dell'autorità, ed alienando una parte delle strade al commercio rotabile, pel quale vennero aperte, con non indifferenti sovraimposte comunali e provinciali. Infatti, come diceva benissimo l'oratore che mi ha preceduto, onorevole Artom, il commercio, fatto coi carri, non è vero che possa essere ugualmente compiuto, senza danni e disturbi, quando sulle strade sulle quali si svolge vi è un impianto di tramvie, poichè i grossi carichi una volta, che per scambio, o per altro cadono nella sede delle tramvie, è ben difficile, per non dire impossibile, che possano uscirne, se non dopo una quantità di sforzi, di seccature, di peripezie che spesso portano loro danni materiali sensibili. Voi, Commissione, facilitate queste costruzioni, allettati da quello che si fa altrove, ma io mi permetterei di chiedervi se voi avete un giusto concetto di confronto fra l'influenza, l'efficacia, lo scopo di queste tramvie costrutte

ed in esercizio da noi e quello ben determinato che hanno in altri paesi.

È vero che queste tramvie possano servire ad aiutare lo sviluppo in modo potente del commercio come le ferrovie ordinarie?

Io non lo credo, per quello che è a mia conoscenza, ho quasi sempre visto che qualche volta scorrono su queste rotaie carri carichi di merci, ma sono rarissimi e pochissimi: e per la massima parte non servono che a passeggeri, ben pochi anche quelli, salvo linee speciali.

Ed in questo stato di cose mi son spesso domandato se valeva realmente la pena di far tante concessioni, spese, le quali poi vengono sempre, in un modo o in un altro, a riflettersi sui bilanci dei Comuni e delle Provincie.

Dirò di più, che queste tramvie, non hanno fatto di vero, che aumentare i frutti del capitale d'impiego alle Società che le hanno impiantate, perchè, bisogna convenirne, esse sanno fare; ma per la gran parte delle linee non riuscirono che di danno all'economia delle popolazioni rurali e degli operai, anzichè ad una vera utilità di commercio. Non mancano mai occasioni alle Società per fare della *réclame*.

Le popolazioni accorrono ai Comuni limitrofi, ai capiluoghi di Provincia, in occasioni di feste speciali, di mercati, ebbene è appunto in questi periodi, che le Società ne approfittano e incassano, annunciando con speciali avvisi, non solo la festa, ma la riduzione dei prezzi, le corse speciali, tutte le facilitazioni possibili, perchè il popolo accorra.

Ecco a che si riducono, per la massima parte, i servizi dei tram da noi; ed allora vi domando se con tali effetti, valga la pena di legalizzare tante concessioni ed allargarle maggiormente?

Consideriamo, se volete, la cosa anche da un altro lato. Ammettendo il principio della libertà di commercio ma che non deve incepparsi col concedere privilegi, io vedo che nel presente disegno di legge, il principio stesso sia scosso, perchè se domani sorgessero altre Società le quali volessero far concorrenza a quelle già esistenti, come trovate voi la maniera di sordisfarle? Volete voi concedere un altro tratto di strada comunale o provinciale? Allora tutto quello che è commercio rotabile, non sarà più possibile e meglio sarebbe distruggere gli articoli della legge sui lavori pubblici che riflettono l'obbligatorietà delle strade.

Non vorrete concederlo, e voi costituendo il privilegio, vi metterete in contraddizione con tutto quello che avete fino ad ora accordato.

Qui la Commissione mi potrà rispondere: ma nel caso accennato si accumulano gli esercizi, e mediante un accordo fra le Società con inteso contributo, i convogli senza la creazione di un'altra linea possono correre sulle rotaie già esistenti. Ma voi lo sapete che quando si tratta di due Società le quali si vogliono far concorrenza, difficilmente sono possibili gli accordi, ma anche quando lo fossero, nascono poi sempre combinazioni ed attriti, che finiscono quasi sempre ad essere di danno ai terzi, ed in questo caso alle popolazioni, a beneficio delle quali, secondo voi, queste tramvie sono state create.

Dunque, anche da questo lato, mi sembrano giuste le mie obiezioni. Io dico la verità: per codeste tramvie a trazione meccanica impiantate nel modo che lo sono, non ho mai avuto una grande simpatia. Non è che io abbia idee retrograde e non intenda il movimento dei tempi, così nella vita amministrativa come nella vita politica, non è ch'io non capisca il progresso che sotto diverse forme, ha dato nuovo impulso e servito ad aiutare lo sviluppo di tutto ciò che è vita nazionale, e non conosca che molte popolazioni, se non erano le reti di tramvie a trazione meccanica, potevano attendere ancora di molto prima di sentire alcuni benefici; ma noi non possiamo restringerci in questo solo concetto e limitarci a considerazioni di vantaggi parziali, quando si tratta di concretare disposizioni speciali, quando si tratta di legalizzare, di fare infine una legge, la sua azione deve generalizzarsi.

Quando si riconosce non esservi stato un passato legale, e si crede di regolarne l'avvenire, non si può limitarci a guardare solo i benefici di una parte, ma pensare all'interesse di tutto il paese, perchè non solamente in determinate provincie, ma in tutto il Paese, deve la legge imperare.

Nella relazione, con molta cura e diligenza redatta, si viene a parlare anche delle ferrovie economiche propriamente dette, e si cita un parere emesso dal Congresso delle Società di tramvie, tenutosi in Torino nel 1886, sul quesito: che cosa s'intende per ferrovie economiche?

Io dovrei inchinarmi davanti al parere di quel Congresso, solito come sono al rispetto

delle opinioni altrui, ma, con buona licenza di quel Congresso, mi permetto dichiarare che sono di parere perfettamente opposto a quello da esso manifestato, riguardo al modo di definire codeste ferrovie economiche. Il Congresso di Torino, dice che debbonsi intendere per ferrovie economiche, tutte quelle che vengono aperte sopra strade ordinarie e il cui materiale, nel suo complesso, sia, in proporzione, più piccolo di quello usato dalle strade ferrate ordinarie. Verrebbe così, in certo qual modo, ad avvicinare queste ferrovie economiche, più alle tramvie, che alle ferrovie.

Ora il mio pensiero è precisamente l'opposto, perchè, è la maggior velocità, che nel progetto stesso si è stabilito di dare a queste ferrovie economiche, il materiale che per peso, capacità e costruzione è tanto diverso da quello delle tramvie, la facoltà, che vien loro data di esser costrutte in sede propria, concedendole il passo, solamente per certi tratti, su strade comunali o provinciali ordinarie, tutto questo insieme, dico, costituisce uno speciale carattere, che le avvicina più alle ferrovie ordinarie che alle tramvie.

Io dunque che, pure essendo contrario alla legge, vorrei esser largo con la Commissione, dico: ebbene ammettiamo, per un supposto, tutto quanto avete stabilito riguardo alle tramvie, ma, quando avrete tanto allargata la mano per queste, non vi basta ancora, non vi pare sufficiente lo strappo alla legge sui lavori pubblici, volete proprio alienare, distruggere le viabilità delle Province facendovi correre in tutti i sensi nuove ferrovie?

Io non so allora dove andremo a finire, e quali conseguenze se ne ricaveranno, poichè credo che anche rispettivamente a quello che è concorrenza, non so, dico, cosa ne diranno le Società concessionarie delle ferrovie, le quali, se hanno degli obblighi portati dalla legge delle Convenzioni, hanno pure il diritto di chiedere al Governo di attenersi ai patti stabiliti in esse, dei quali l'accennato non parmi sia tutt'affatto estraneo.

Io intendo come tutto ciò poteva stabilirsi prima ancora di decidere il completamento della nostra rete ferroviaria colle ferrovie a scartamento ridotto; ma oggi, quando tanto rimane a farsi, e deve farsi per attenersi alla legge e per le sollecitudini di molti, se voi venite a facilitare la costruzione di altre nuove ferrovie, oltre a quelle ordinarie (poichè, per me, ripeto, non sono dissimili dalle ordinarie

che per le proporzioni minori del materiale e della velocità) oltre alla rovina che ne avverrà di tutte le strade, la concorrenza che si faranno sarà tale e così malsana, che nessuno ne ricaverà giovamento, nè produttori, nè industriali, nè agricoltori, nè tutti coloro i quali hanno bisogno di mandare i loro prodotti sui diversi mercati.

Questo, in linea generale. Nè io starò ora a passare in rivista tutti gli articoli della legge, nè ad enumerarne i difetti che vi si riscontrano, come hanno già fatto altri colleghi. Ma, però, cominciando dall'articolo dove si dà la concessione, dichiaro che mi ha fatto una certa sorpresa vedere estendere queste concessioni a 70 anni per le tramvie, ed a 90 anni per le ferrovie economiche, quando il disegno ministeriale lo concedeva già per un numero di anni sufficiente, quale è quello di 40.

Si capisce che un determinato centro comunale o provinciale posto in una posizione topografica fuori delle comunicazioni ferroviarie, vedendo la possibilità di avere una tramvia, e sollecitato dalle stesse Società, cerchi ottenerla, impegnandosi per più anni, senza guardare alle conseguenze che ne possono derivare in seguito; siccome però ogni medaglia ha il suo rovescio, e a quelle amministrazioni debbono necessariamente succedere altre le quali possono essere contrarie alle convenzioni così largamente favorite, per sventure o responsabilità amministrative, voi esagerate nei vincoli, dai quali non si possono più sbarazzare che a troppo lunga scadenza.

Riconosco pel primo come questi contratti debbono estendersi ad un certo numero di anni, per lasciare che le Società si costituiscono non solo, ma anche tenendo calcolo del valore capitale che debbono impiegare per l'impianto di queste tramvie o ferrovie economiche, dove è pure giusto abbiano una certa garanzia preventiva di ricavare, non solo un equo interesse, ma anche l'adeguata ammortizzazione del capitale impiegato; ma non mettiamo, per favorire troppo queste Società, in imbarazzo le Amministrazioni comunali e provinciali, le quali può darsi benissimo trovino che i progetti che presentatisi in principio tanto sorridenti, abbiano poi ad essere in pratica tutti diversi, e non trovino il modo di sbarazzarsi di questi contratti i quali peseranno per lunga pezza sui loro bilanci.

C'è poi un'altra questione che riguarda ancora le strade, quando si parla delle rotaie a livello: e che si connette appunto col commercio rotabile fatto sulle strade ordinarie.

Anche su questo punto mi pare che sia molto conveniente l'intendersi. Perchè se voi per rotaie a livello definite quelle che esistono ora, io mi permetto di osservarvi che le attuali non sono a livello, tali sono quelle le quali s'incontrano con altre strade o che si attraversano, mentre lungo il percorso di tutte le altre strade, non sono a livello; saranno a livello dal lato della strada carreggiabile, ma non lo sono in quella parte che rimane sede della tramvia economica; e siccome io ho accennato che uno dei motivi, fra i tanti, per cui non sono favorevole al progetto di legge è appunto per l'imbarazzo che si porta al commercio rotabile per questa maniera d'impianto, così vorrei che si trovasse modo o di modificare l'articolo dalla Commissione, qualora entri nel mio pensiero, obbligando le Società a mettere lungo le rotaie attuali, altre rotaie per modo che non esistano più salti a danno dei rotabili, o quanto meno, se la Commissione intende di lasciarle nel modo che è detto nel progetto stesso corregga la dicitura dell'articolo, in quanto che, ripeto, secondo il mio modo di vedere, le rotaie attuali non sono niente affatto a livello.

Riguardo alle ferrovie economiche, poi, nell'articolo è detto che si potranno lasciare su sede ordinaria, su sede propria, od anche solo in parte, su sedi di strade ordinarie. Ora, ammettendo che il disegno abbia a passare, vorrei, che almeno, per portare un miglioramento al disegno stesso, si dicesse che queste ferrovie economiche, avendo un carattere tutto affatto speciale, debbano essere costruite sempre su sede propria; ammettendo, che, solo qualche volta, possano per necessità percorrere o attraversare qualche breve tratto di strada ordinaria; sarebbe quindi necessario che si modificasse l'articolo, anche perchè è detto che il Governo potrà concorrere nelle spese d'impianto di queste ferrovie. Il mio concetto sarebbe, che il Governo dovesse solo concorrere, quando fosse ammesso il principio della costruzione in sede propria.

Ecco le principali osservazioni che intendo fare al disegno di legge presentatoci. Non voglio dilungarmi a dire di altri emendamenti, e molti, che vorrei mettere in evi-

denza alla Camera; tanto più che son persuaso che la Commissione difficilmente potrebbe accoglierli, non già per uno speciale spirito di contrarietà, ma per un principio direi quasi qui invalso, che gli emendamenti difficilmente vengano accolti. Mi limiterò quindi, caso mai si passasse alla discussione degli articoli, di presentare un articolo aggiuntivo, che mi pare bene inserire nel disegno, per salvaguardare meglio la vita dei viaggiatori.

Probabilmente se la discussione continuerà riprenderò a parlare, ma per ora mi limito a questo articolo che suona così:

« Art. 52. Il materiale in servizio dei passeggeri, tanto per le tramvie a trazione meccanica, come per le ferrovie economiche, dovrà sempre essere munito di ripari per modo di impedire ai viaggiatori di salirvi o discendere quando i convogli sono in moto, con evidente pericolo della loro vita. »

Nel disegno di legge in discussione non è detto nulla in riguardo a questo punto. E gli onorevoli colleghi sanno quante disgrazie sono avvenute in questi primi tempi di tramvie e di ferrovie economiche, in seguito ai pochi o nessun ripari del materiale viaggiatori. Infatti le carrozze, specialmente quelle d'estate, sono costrutte in modo, che non un riparo qualunque, non una sbarra vi si trova; e nelle occasioni di festa o di agglomerazione di gente vi nascono frequenti disgrazie, di cui la statistica ci darebbe cifre ben dolorose. Concludendo dirò (ma vorrei che Commissione e Ministero non se ne avessero a male) che e l'uno e l'altro progetto meritano tali e tanti emendamenti che il meglio sarebbe di riterrarli per vedere se fosse possibile ripresentarli in forma più sana e più utile. Ma qualora il progetto di legge non si volesse ritirare io non potrei approvarlo nelle condizioni attuali, e pregherei allora Commissione e ministro di voler tener conto delle poche osservazioni che mi sono permesso di fare, ed accettare l'articolo aggiuntivo che ho sottoposto alla considerazione della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Io dirò soltanto qualche parola sul merito generale della legge proposta.

A me pare che il mettere fuori tanti scrupoli e tante difficoltà per fatti che sono già diventati comuni sia proprio un fuor d'opera.

Io sono favorevole a tutto ciò che è iniziativa ed operosità del paese. Il paese deve essere giudice del proprio tornaconto. Lo Stato farebbe male se agevolasse e promuovesse ar-

tificialmente questa operosità; ma quando essa sorge spontanea dagli interessati, sieno essi Province, Comuni o privati, lo Stato non deve incepparla; deve esercitare soltanto la sua azione con lo stabilire discipline che tutelino l'interesse di tutti; ma del resto deve lasciare libertà, e libertà abbastanza larga all'iniziativa e all'azione degli operosi. Noi non dobbiamo tenere questo nostro paese sempre sotto diffidente e scrupolosa tutela per il timore che si danneggi. La libertà corregge se stessa nei suoi eventuali errori. La migliore correzione è quella di lasciar fare delle esperienze. Il Governo, ripeto, non deve che esercitare una sorveglianza nell'interesse pubblico, e nella difesa dei diritti altrui.

Di tramvie e di ferrovie economiche ne sono state già eseguite molte, in parecchie delle nostre Province, a non parlare dell'estero. Ora sentivasi fra noi il bisogno di una legge, che le disciplinasse, ma non già che difficoltaesse il loro sviluppo.

Dunque, quando si stabilisca che i progetti tecnici siano esaminati dai corpi competenti tecnici, specialmente sotto il riguardo della sicurezza pubblica, noi non dobbiamo più andare a vedere se quelli che vogliono fare queste ferrovie economiche e tramvie ne traggono largo vantaggio oppure ne subiscano qualche discapito.

Lo stato non deve occuparsi di ciò minutamente. Forse quando si facesse una speculazione che tornasse a vero evidente danno di una Provincia si potrebbe sconsigliarla; ma impedire l'operosità del paese sarebbe un errore. Io appartengo ad una Provincia che per iniziativa propria ha fatto qualche ferrovia interprovinciale e delle tramvie a trazione meccanica.

Io appartengo alla città di Padova, la cui Provincia, oltre le ferrovie interprovinciali ha fatto tre tramvie; due che si estendono dal capoluogo della Provincia quasi al suo confine e la terza che allaccia la città di Padova con la provincia di Venezia sino al margine della laguna e con piroscafi sino alla piazza di San Marco di Venezia, ed inconvenienti finora non ho veduti nell'esercizio di queste tramvie. Tutti questi timori che si mettono innanzi io non li ravviso in atto pratico. Lodo quei corpi morali che hanno fatto queste opere. Oggidì facilitare i trasporti, agevolare il commercio, è una necessità. Noi

abbiamo fatto molte ferrovie, ne abbiamo fatte forse anche troppe, perchè le finanze nostre se ne risentono; ma quei paesi che non sono provvisti di ferrovie, se non provvedono ad accelerare i trasporti delle loro merci, si trovano ad una disuguaglianza economica che diventa veramente ad essi dannosa; quindi ne viene la necessità di facilitare i mezzi di trasporto, fra i paesi che sono forniti di ferrovie, ed i paesi che non le hanno; altrimenti avremo, ripeto, una disuguaglianza economica grandissima fra provincia e provincia, circondari e circondari con gravissimo danno economico dei mancanti di facili vie di comunicazioni e di abbastanza celeri mezzi di trasporto.

Quindi sotto questo riguardo, io credo che sia lodevole ed utile questo sistema delle ferrovie economiche e delle tramvie che provvedono alla necessità che oramai si sente da quasi tutto il nostro paese allo stato presente del suo sistema ferroviario.

Facilitiamo queste opere e lasciamo che giudici della loro opportunità, o no, siano i corpi interessati.

Noi col presente disegno di legge non dobbiamo far altro che disciplinare queste opere nella tutela specialmente della sicurezza pubblica e dei diritti altrui; soltanto può indirettamente lo Stato influire, nei limiti delle nostre leggi, a sconsigliare quelle opere che evidentemente tornerebbero a grave danno dei corpi morali che intendono intraprenderle, ma ciò sempre in via secondaria e di consiglio. La cosa principale da osservarsi è la libertà; con la libertà faremo il vantaggio del paese senza tanti timori e diffidenze, senza tante discipline, senza tanti ostacoli, e senza voler considerare questo nostro paese come un eterno pupillo. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Casana, ha facoltà di parlare.

Casana. Mi recò grande conforto sentire l'autorevole, veneranda parola dell'onorevole Cavalletto venire in appoggio di quelle teorie liberali economiche, delle quali io mi era fatto modesto fautore. Nonostante la competenza dell'onorevole Artom, io che già in quest'Aula aveva creduto di combattere un disegno di legge, che voleva avocare al Governo l'esercizio dei telefoni, persisto in questa occasione ad essere fedele a quella teoria, per la quale lo Stato deve limitare il suo intervento il più possibile, restringendolo solo

a tutto quanto concerne la pubblica sicurezza. L'onorevole Arnaboldi rilevò uno dei caratteri delle tramvie a trazione meccanica, che a preferenza colpì la sua immaginazione.

Egli considerò quei giorni di festa, in cui, per mezzo di queste tramvie accorrono da un paese all'altro masse numerose di popolazione. Ebbene, onorevole Arnaboldi, anche questo è un indizio, che quelle tramvie e quelle ferrovie economiche rispondono ad uno dei bisogni del luogo. Ma ben altri risultati, oltre questo, dalle tramvie si possono aspettare.

Esse sono un mezzo potente di espansione, di irradiazione dalle città di quel fermento di idee, quel fermento di operosità, che è più che mai necessario nelle campagne, onde risvegliare anche lì la vivacità di idee, l'operosità economica.

E danno ancora un altro vantaggio; esse riparano ad uno dei grandi inconvenienti, che nel nostro paese dalle cento città è più che mai sentito, cioè la tendenza ad accentrarsi; imperocchè per mezzo delle tramvie e delle ferrovie economiche è permesso agli uomini della campagna di partecipare agli affari, di valersi delle scuole delle città, senza per questo abbandonare quella campagna, che ha diritto a tutto il nostro affetto.

Si è accennato alle statistiche delle disgrazie. Senza alcun dubbio tutti gli uomini di cuore compiangeranno sempre le vittime, in qualunque modo le disgrazie accadano, e dovrà esser sempre cura degli uomini di cuore di prevedere e provvedere perchè vittime non vi siano; ma Dio mio, se il pensiero delle vittime ci avesse dovuto trattenere dal fare le strade ferrate, in qual condizione si troverebbe il paese oggidì?

L'onorevole Artom si è schierato in un campo, dal quale io sono assolutamente lontano. Ma mi conforta, me lo consenta l'onorevole Artom, sapere che egli si trova quasi solo in quel campo. Egli disse che per lui le ferrovie economiche sono soltanto quelle nelle quali la larghezza del binario è ridotta. Io ho letto i poderosi studi fatti dalla Commissione del 1879, composta di quanto vi era allora di più eletto (poichè purtroppo alcuni ora non sono più) di quanto vi era di più eletto nel campo tecnico. Io rammento le leggi del 1879 e del 1881. Sempre vi si è anche considerato come ferrovie economiche quelle con scartamento ordinario.

Io per conseguenza mi convinco sempre più nella bontà del progetto, che ci sta davanti, ed in questa idea mi confermo anche maggiormente quando rifletto che la mia opinione è confortata dal parere unanime di due Commissioni (meno una egregia e distinta persona che oggi ha fatto sentire il suo avviso contrario), e di tre ministri che successivamente hanno il disegno di legge presentato: gli onorevoli Baccarini, Finali e Branca.

E della costanza che ha avuto l'onorevole Branca a ripresentarlo va data a lui grande e non limitata lode; perchè so perfettamente in quale contrasto i suoi sentimenti liberali si troveranno di fronte ad opposizioni, che, mi si lasci dire, non emanano che da parte di quell'eterno nemico di molte cose buone, la burocrazia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom di Sant'Agnese.

Artom di Sant'Agnese. Ho chiesto di parlare per chiarire le parole da me dette prima e che probabilmente non sono state espresse in modo molto preciso, dal momento che non sono state capite secondo il mio intendimento.

Io non ho detto altro che questo: che, quando si deve fissare il criterio discriminante fra ferrovie economiche ed altre ferrovie, questo criterio in senso preciso e ben definito non può essere che quello dello scartamento.

Evidentemente ci possono essere delle ferrovie esercitate con procedimenti economici, ma in sede di legge, una distinzione che si fondi su elementi precisi di comparazione e di confronto, non può essere veramente che quella dello scartamento.

Presidente. Onorevole relatore, vuol parlare?
Voci. A domani! a domani!

Presidente. Se il relatore e il ministro vogliono parlare adesso, si può chiudere la discussione generale.

Voci. No, no; domani!

Presidente. Onorevole ministro, desidera di parlare?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non intendo di parlare nella discussione generale; parlerò sul primo articolo.

Presidente. L'onorevole relatore...?

Gianolio, relatore. Io sono a disposizione della Camera.

Presidente. Dunque parli!

Gianolio, relatore. Mi duole, onorevoli colleghi, di dover parlare.

Voci. Parlerà domani.

Gionolio, relatore. Dunque oggi o domani?

Presidente. Parli, onorevole relatore.

Gionolio, relatore. Ci sono di quelli che gridano a domani; se il presidente vuol che parli stasera, interponga la sua autorità.

Presidente. Facciano silenzio!

Ha facoltà di parlare, onorevole relatore.

Gionolio, relatore. A me duole, onorevoli colleghi, di parlare in sostegno di questo disegno di legge surrogando un collega carissimo, che, per ragioni di salute, non ha potuto portare a compimento il mandato, che la Commissione gli aveva dato. E me ne duole anche per la Camera che avrebbe avuto nell'onorevole Lugli un relatore più autorevole ed esperto di quello che io non sia.

Dirò tuttavia le ragioni per le quali ritengo che questo disegno di legge, salvo alcune modificazioni, merita di essere accolto dalla Camera.

L'onorevole Chiaradia ha mostrato meraviglia perchè questo progetto viene in discussione. L'onorevole Arnaboldi ha mostrato desiderio che sia ritirato. Sono anni ed anni che si parla della necessità di una legge sulle tramvie, necessità riconosciuta anche dal Consiglio di Stato.

Attualmente le tramvie sono qualche cosa *ex lege*: sono venute su con la libertà. Questa libertà ha potuto giovare al loro sviluppo, ma non è men vero che quando manca la legge, e la libertà non può essere intera e sconfinata e l'autorità deve in qualche parte intervenire, l'assenza di legge molte volte non è più libertà, ma arbitrio e disparità di trattamento.

Ora questa è cosa, che si deve assolutamente evitare. L'onorevole Chiaradia ha portato un sistema suo che aveva proposto nella Commissione di cui faceva parte, e della quale fu relatore il collega Vigoni, e che neppure allora fu accolto. A che pro distinguere, dice l'onorevole Chiaradia, le tramvie dalle ferrovie economiche e queste dalle ferrovie in genere? Le tramvie, diceva ripetendo un detto arguto dell'onorevole Gabelli, sono ferrovie che sfuggono alla legge. Ebbene, onorevole Chiaradia, tra tramvie e ferrovie vi sono differenze grandissime, anche dal lato dei cetti giuridici.

Le tramvie sono mezzi coi quali meglio si utilizzano le strade ordinarie di proprietà nazionale, comunale o provinciale.

Le ferrovie appartengono invece al grande Demanio nazionale. Colui che ottiene una concessione di ferrovie, la ha per un determinato numero d'anni; dopo questo lasso di tempo la ferrovia passa al Governo.

E sono note le molte e gravi questioni che si sono dibattute sull'ipotocabilità delle strade ferrate, precisamente perchè non spettano al concessionario. Ed è pur noto che eminenti scrittori il diritto del concessionario hanno definito così: il diritto di percepire un pedaggio, e nulla più, perchè le strade ferrate, quali le consideriamo noi, sono proprietà del Demanio nazionale.

Ora le tramvie sono messe sopra una strada ordinaria, e vuole l'onorevole Chiaradia che noi veniamo ad indemanare anche alla scadenza della concessione tutte queste strade, che appartengono al Comune, ed alla Provincia solo perchè sono solcate da regoli di ferro?

Evidentemente no. La distinzione dunque esiste tanto dal lato giuridico che dal lato tecnico. Perchè la ferrovia, anche economica, è una ferrovia che ha sede propria, sede esclusiva a sè. Anche quando consentite che la ferrovia economica sia posta sopra una strada ordinaria, quella zona cessa d'avere la destinazione a strada ordinaria, e passa ad avere una destinazione esclusiva a ferrovia.

Col tramvia invece non fate altro che applicare un metodo più perfezionato per utilizzare una strada nazionale, che resta a servizio promiscuo del vapore, dei passeggeri e dei carri.

E anche nelle funzioni economiche corre divario.

È proprio delle ferrovie di servire ai centri maggiori, mentre è proprio delle tramvie, come ben diceva il collega Casana, mettere in rapporto il contado con la città, raccogliere, dirò così, tutti i passeggeri sull'uscio di casa, servire ai piccoli gruppi di casa, e ad un mondo di piccole comunicazioni, a cui le ferrovie sono insufficienti.

Certamente, quando prendete delle cose che hanno delle affinità tra loro, in quanto appartengono ad un genere istesso, come sono in genere le strade ferrate, vi è sempre un punto in cui non è più facile distinguere l'una cosa dall'altra. E, Dio buono, anche nella teorica di Darwin troviamo degli animali che, secondo essa, vengono a confon-

dersi con l'uomo, in dati punti, ma che uomini non sono.

Quindi, ritenga l'onorevole Chiaradia, che la differenza c'è. Sarà forse più sentita di quanto non sia possibile tradurla in parola. E noi abbiamo voluto evitare di dare delle definizioni, perchè abbiamo ricordato che la antica sapienza romana insegnava: *omnis definitio in iure periculosa*.

Io credo, quindi, che non si possa accettare l'ingegnoso sistema dell'onorevole Chiaradia, che lo si possa accettar meno ancora, quando egli viene a dirci: voglio applicarlo alle tramvie future e non alle fatte. Abbiamo, su per giù, 3000 chilometri di tramvie costrutte, e credo che non avremo più un largo sviluppo di costruzioni tramviarie: le delusioni furono già tali e tante, che gli speculatori rifuggono da simile intrapresa. Ora, per alcune poche tranvie che verranno a costruirsi, vorremmo creare una legislazione speciale, lasciando il più gran numero fuori della legge?

Detto ciò, studiandomi di essere brevisimo, mi occuperò di un'osservazione dell'onorevole Casana.

Per lui, il criterio distintivo delle ferrovie economiche sta nella limitazione della velocità. È certo che sopra le ferrovie economiche non si può correre con una grande celerità. Ed è pur certo che la riduzione dei binari, di per sé stessa, importa una diminuzione di velocità. Diminuzione di velocità importano le modalità di costruzione, le qualità del materiale e le condizioni speciali di esercizio che possono introdursi per ragioni di economia. Ma a me pare questo concetto un po' pericoloso. Secondo me la limitazione della velocità è una conseguenza della costruzione economica e della riduzione del binario, ma non è un carattere distintivo, perchè (e lo diceva benissimo il collega Artom) anche in una ferrovia fatta senza verun'ombra di economia, potete trovarvi in condizioni tali da dover prescrivere una minor velocità. Vedremo a suo tempo l'emendamento proposto al riguardo dal collega ed amico Casana, ma credo che non sia conveniente introdurre un criterio preciso di separazione e sia meglio lasciar passare la cosa senza dare alcuna definizione.

Nel collega Artom si sente l'individuo, che già da lunghi anni occupa un'alta e meritata posizione nell'Amministrazione dei lavori pubblici. Egli ha un alto concetto dello Stato e

delle funzioni sue, forse anco al di là di quello che sia ragionevole di avere.

Noi concordiamo perfettamente con le parole del ministro: vogliamo riservata all'Amministrazione governativa, o si espliciti al centro o si espliciti per mezzo dei prefetti, una ingerenza per tutto quanto riguarda la sicurezza pubblica e l'alta polizia sulla viabilità. Perfettamente d'accordo in tutto ciò, credo che non ci siamo col nostro disegno di legge in alcun modo allontanati da questo concetto, che noi dividiamo.

Ma l'onorevole Artom ha fatto censure ad articoli speciali, basandosi sui quali, ha attribuito alla Commissione un'idea diversa da quella che essa ha.

Ebbene, noi non crediamo che questi articoli vengano in alcun modo a giustificare la sua opinione.

La concessione, è ammesso da tutti, si dà dall'ente proprietario. Sarà lo Stato, saranno le Provincie o i Comuni.

L'autorizzazione si dà dal Ministero. La sola cosa che la Commissione ha fatto, e ne ho spiegata la ragione, sta in ciò, che siccome le pratiche per avere questa autorizzazione si protraggono soverchiamente in lungo, si è creduto di lasciare che l'intraprenditore a suo rischio e pericolo facesse i lavori, salvo poi ad avere, prima dell'esercizio, l'autorizzazione del Governo.

Molte volte la questione della costruzione di una tramvia è questione del momento. Se si lascia sfuggire l'occasione nella quale si ha un capitalista o un impresario che è disposto a mettere lì i suoi danari, e la cosa si trascina in lungo, soventi volte l'occasione è perduta. Ciò è accaduto e se ne potrebbero citare esempi.

Del resto noi ammettiamo ed abbiamo ammesso che vi sia la necessità dell'autorizzazione del Governo perchè si apra all'esercizio.

L'onorevole Artom dice: ma vedete che cosa è avvenuto? Si sono fatte delle tramvie, le quali non rispondevano alle condizioni di sicurezza pubblica e se ne è permesso l'esercizio.

Si è fatto male, onorevole Artom. Se Ella ebbe incarico di occuparsi di queste tramvie, doveva adoperarsi perchè non si concedesse l'apertura dell'esercizio a nessun costo. L'incolumità delle persone è superiore ad ogni interesse.

Artom. Chiedo di parlare.

Gianolio, relatore. L'onorevole Artom teme che le tramvie facciano concorrenza alle ferrovie.

I casi che egli ha citato sono precisamente a rovescio. La Moretta-Saluzzo e la Saluzzo-Cuneo sono ferrovie la cui costruzione fu deliberata quando già erano in esercizio le tramvie. Questo lo si sapeva; ma intanto si fecero o si stanno facendo quelle ferrovie.

Non fu quindi per colpa sua se l'impresario della tramvia continuò a fare il suo esercizio in concorrenza alla ferrovia, dimezzando così quel traffico, che non è sufficiente per la tramvia e la ferrovia insieme, e che basterebbe ad alimentare o l'una o l'altra, se una sola ne esistesse.

A me pare che l'onorevole Artom voglia creare una nuova forma di tutela sui Comuni e sulle Provincie. Abbiamo già provveduto con leggi; e stiamo studiando con apposita Commissione una nuova legge per circoscrivere sempre più la podestà dei Comuni e delle Provincie. Lasciamo che a questa tutela provvedano i Collegi a tal uopo istituiti; ma non veniamo noi qui a creare una nuova forma di tutela data ad un prefetto o ad un ministro.

Non è vero, onorevole Artom, che il Governo mantien dei diritti sulle strade provinciali.

Il Governo ne approva la classificazione; approva in genere i tracciati, ma là finisce il suo compito. Quando la strada è classificata, quando il tracciato in massima è approvato, il Governo non ha più verun diritto su quella strada, nè in via di polizia nè in via di proprietà.

Del resto poi, se fosse esatto questo ragionamento, siccome per le strade comunali il Governo non c'entra, ma chi approva i progetti è la Deputazione provinciale, dovremo dire che per tutta questa parte il Governo non avrebbe più nessun potere; perchè non si possono invocare pei Comuni le disposizioni della legge che danno al Governo il diritto di intervenire nella classificazione e nell'approvazione dei progetti di strade provinciali.

L'onorevole Artom si è occupato dell'articolo, che riguarda le espropriazioni; ma questo articolo vi era già nel disegno ministeriale, vi era sotto forma di facoltà, che dovea avere il Governo, di consentire la espropriazione a titolo di pubblica utilità.

La differenza fra i due progetti sta solo

in ciò, che in quello ministeriale sembrava facoltativo al Governo concedere o no la declaratoria di espropriazione per pubblica utilità, mentre in quello della Commissione, data la concessione, v'è il diritto a quella declaratoria. Ma, signori, quando voi ammettete che la concessione la dà la Provincia, la dà il Comune, la dà all'ente proprietario della strada, non so come possiate venire a dire che in queste opere, che Provincie e Comuni credono di concedere, non sia insito un criterio di utilità pubblica, e che quindi debba ancora dipendere dal beneplacito del Governo il concedere o no il diritto d'espropriazione forzata.

Io ritengo che sia molto discutibile, allo stato attuale della legislazione, se ci sia diritto ad espropriazione forzata.

Fatto è che la giurisprudenza amministrativa si è spiegata in senso contrario. Vogliamo colmare una lacuna, e con ciò, notate, non vogliamo derogare per nulla alla legge di espropriazione per utilità pubblica.

Se un concessionario di tramvie chiederà l'autorizzazione di fare una deviazione, oppure, anzichè far passare la tramvia, per entro un paese, dove vi sarebbero dei pericoli, vorrà fare una strada di circonvallazione, allora si metterà in moto tutta la procedura di espropriazione, e si vedrà se sia il caso o no di toccare, per ragione di pubblica utilità, questa o quella proprietà di un privato.

L'onorevole Artom ha lamentato le strade ordinarie inutili, le strade ferrate inutili, le tramvie inutili; ed egli ha perfettamente ragione.

Specialmente dopo la legge del 1868 si sono spinti i Comuni a fare strade, che li hanno rovinati, e sulle quali non passa nessuno. Si sono fatte delle ferrovie, e se ne fanno ancora, le quali non rendono; lo stesso è avvenuto per le tramvie.

E che perciò? Avverrà sempre, fino che il mondo girerà, che alcune imprese andranno bene, altre andranno male. Ma, badate, quando un Comune od una Provincia vogliono procurarsi una linea di tramvia non mirano a fare una speculazione, ma procurano alle popolazioni un mezzo nuovo e più perfezionato di trasporto.

Il concessionario che costruirà la tramvia farà una speculazione buona o cattiva; se è cattiva, fallirà; ma tutto ciò non monta.

Perchè resta una cosa, resta il beneficio di quella linea di comunicazione, che continuerà ad esercitarsi. Quindi per la Provincia, pel Comune il beneficio c'è, e duraturo. Che qualche sussidio vada perduto, che una, o più persone ne risentano sul momento danno, sono accidentalità, perchè lo scopo vero esiste integralmente.

L'onorevole Arnaboldi, ed ho finito, ha accennato agli inconvenienti, che portano le tramvie. Inconvenienti ve ne sono, certamente. Se poteste, egli ha detto, fare a meno di mettere i binari sulle strade ordinarie, sarebbe meglio.

Ma calcolate un poco anche tutti i vantaggi, andate a far la somma di tutte quelle persone, che godono di questi mezzi di comunicazione, di tutti i traffici che si fanno, di tutti i rapporti giornalieri ai quali serve questa tramvia, che corre su quei regoli posti lì sulla strada, e vedete quanto movimento con questa tramvia si risparmia di carri, di vetture, di gente a piedi. Tutto ciò vi compensa largamente di quel po' d'inconveniente, che può accadere qualche volta, quando un vetturale mal pratico si lascia impigliare dentro le rotaie e non può uscirne; a me è successo di percorrere tante volte strade solcate da binari di tramvie, di entrare nei binari, e ne son sempre uscito con tutta facilità. La guerra, che si fa alle tramvie, le molte volte parte da coloro che hanno carrozza. È sempre successo così; abbiamo sempre sentito un po' gridare tutti quelli i quali di tramvie non hanno bisogno; che quelle piccole distanze, che si percorrono in tram le fanno meglio e più comodamente in una vettura. Abbiamo sempre sentito costoro a dir male delle tramvie, e per lo spavento che può venirne ai cavalli, e qualche volta per la difficoltà, che c'è, ad uscirne una volta entrati nel binario della tramvia. Ma, Dio buono, il numero di questi gaudenti i quali hanno il vantaggio di avere e le vetture e tutti questi comodi è così scarso in confronto al gran numero di coloro, che usano della tramvia, che riescono proprio una quantità da trascurarsi.

Io spero che l'onorevole Arnaboldi pel primo, poichè si tratta di cosa, che particolarmente gl'interessa, riconoscerà giuste queste osservazioni.

Quanto ai termini, quanto alle osservazioni speciali su questo o su quello articolo permetterà la Camera, che anche per l'ora tarda

in cui siamo, non me ne occupi, imperocchè troveranno certo sede più acconcia quando avremo a discutere dei singoli articoli.

Ripeto: l'idea della Commissione è che il Governo abbia e conservi, sulle tramvie, la sua ingerenza, anche minuta, per tutto ciò che riguarda la pubblica sicurezza, l'incolumità pubblica e la polizia stradale. Vogliamo, e crediamo che nel resto non si debbano restringere di soverchio i freni, e, poichè abbiamo lasciato per l'addietro che tante Provincie e Comuni si provvedessero di questo mezzo di locomozione; procuriamo e lasciamo che quelli, che non l'hanno ancora, solo perchè giungono gli ultimi, non siano i reietti di questo banchetto. (*Bravo! Benissimo! — Vivi segni di approvazione.*)

Voci. A domani! a domani!

Presidente. L'onorevole Marchiori si è iscritto nella discussione generale.

Molte voci. A domani! a domani!

Presidente. È inutile che facciano chiasso. Onorevole Marchiori, desidera di parlare ora?

Marchiori. Pregherei la Camera, vista l'ora tarda, di permettermi di rimandare il mio discorso ad altra seduta.

Presidente. Sono le sei e mezzo. È nel suo diritto!

Il seguito di questa discussione sarà rinviato a martedì.

Presentazione di una domanda d'interrogazione.

Presidente. Gli onorevoli Mussi e Cavallotti hanno presentato la seguente interrogazione:

« I sottoscritti domandano d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e dei lavori pubblici in merito alla dimostrazione dei disoccupati di Milano e agli incidenti, cui dette luogo, e ai provvedimenti del caso. »

Questa interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle 6.40.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1. Votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge: Disposizioni per garantire il ricupero delle spese di giustizia penale;

Abolizione delle servitù di legnatico nel territorio di Tatti (Massa Marittima).

2. Svolgimento d'interpellanze.

3. Seguito della discussione del disegno di legge: Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. (70)

Discussione dei disegni di legge:

4. Domande di autorizzazione a procedere per titolo di duello contro vari deputati. (243, 245 a 250, 252, 281)

5. Per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86. (271)

6. Trasferimento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1891-1892. (256).

7. Approvazione della spesa di lire 9,326.66 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 43 « Fitto dei locali (Demanio) » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90. (233)

8. Approvazione della spesa di lire 401.22 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 3 « Dispacci telegrafici governativi (spesa d'ordine) » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90. (234)

9. Approvazione della spesa di lire 22,005.72 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 19 « Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e « genio » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90. (235)

10. Autorizzazione di maggiori assegnazioni nella somma di lire 92,900 e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equi-

valente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1892-93. (229)

11. Approvazione dell'eccedenza d'impegni su capitoli di spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per l'anno 1890-91, risultanti dal Rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso. (184)

12. Approvazione della spesa di lire 1,752.60 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 56 « Fitto di locali, non demaniali per le tesorerie « provinciali » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90. (232)

13. Sugli Atti giudiziari e servizi di cancelleria. (237-A)

14. Alienazione e ripartizione del bosco demaniale inalienabile del Montello. (282)

15. Rinvio agli esercizi avvenire degli stanziamenti determinati per l'esercizio finanziario 1892-93 dalle leggi 31 maggio 1887, numero 4511, 26 luglio 1888, n. 5600, 26 giugno 1887, n. 4644 concernente i sussidi ai danneggiati dai terremoti della Liguria e dalla frana di Campomaggiore; e l'acquisto dei cavalli stalloni. (278)

16. Autorizzazione della maggiore spesa di lire 136,611.78 da portarsi in aumento al capitolo n. 103 « Concorso a favore dei consorzi d'irrigazione » per sussidiare il Consorzio dei Comuni per l'incremento dell'irrigazione del territorio Cremonese, da prelevarsi dal fondo di riserva per le spese impreviste. (231)

PROF. GIACOMO VENIALI

per il Direttore dell'Ufficio di Revisione.

Roma, 1892. — Tip. della Camera dei Deputati.

