

CLXXIII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

BERTOLLO dichiara di ritirare anche in nome dei suoi colleghi la domanda di votazione nominale sulla mozione ELLENA che dovrebbe ripetersi.

SONNINO e PRESIDENTE fanno alcune osservazioni in seguito alle quali si delibera di rinnovare la votazione.

Si respinge la mozione ELLENA e si approva un ordine del giorno del deputato GRIMALDI.

MICELI presenta la relazione sul disegno di legge relativo agli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione di lavoro.

VISCHI presenta la relazione sulla sua proposta di legge diretta a dichiarare festa nazionale il giorno 20 settembre.

NICOTERA, ministro dell'interno, presenta il disegno di legge sullo stato degli impiegati civili.

Seguito della discussione del disegno di legge sulle tramvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche.

MARCHIORI, ARTOM DI SANT'AGNESE, ARNABOLDI, MARTINI F., CASANA, SELLA, PRINETTI, ENGEL, GIANOLIO, relatore, e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, prendono parte alla discussione.

CAMPI presenta la relazione sul disegno di legge relativo alla Convenzione per la tutela della proprietà industriale fra l'Italia e la Germania.

DI RUDINI, presidente del Consiglio, fa una proposta relativa al sistema da seguirsi per la votazione di 44 disegni di legge relativi ad eccedenze di impegni.

SONNINO, BERTOLLO e GIANOLIO parlano sulla proposta del presidente del Consiglio.

Comunicasi un'interrogazione del deputato RONCHETTI al ministro dei lavori pubblici.

la sua mozione e si associò a quella dell'onorevole Ellena, che è la seguente:

« La Camera, convinta della necessità di risparmiare nuovi aggravii alle Opere pie, invita il ministro a provvedere, nei limiti delle sue facoltà, od a presentare un disegno di legge che dichiararsi non applicabile alle Opere pie l'articolo 19, n. 20, della legge del 1874. »

L'onorevole Grimaldi presentò quest'altra mozione:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dal ministro delle finanze nella odierna seduta passa all'ordine del giorno. »

Siccome la mozione dell'onorevole Ellena era quella che più si avvicinava alla mozione dell'onorevole Stelluti-Scala, che fu ieri discussa, fu posta ai voti in precedenza e sopra di essa fu chiesta la votazione nominale. Esaurita la votazione si verificò che la Camera non era in numero. Perciò oggi conviene rinnovare la votazione.

Bertollo. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertollo.

Bertollo. A nome mio e dei colleghi che hanno firmata la domanda per la votazione nominale, siccome l'esito dell'esperimento in sostanza si è già conosciuto, dichiaro che ritiriamo la nostra domanda.

Presidente. L'onorevole Bertollo, a nome suo e dei colleghi che insieme con lui firmarono la domanda di votazione nominale sulla mozione dell'onorevole Ellena, dichiara che ritira la domanda. Se nessuno si oppone, si può evitare di rinnovare la votazione nominale come si è fatto altra volta. (*Commenti*).

La seduta comincia alle 2. 22 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Presidente. Nella seduta di ieri, l'onorevole Stelluti-Scala ritirò, come la Camera ricorda,

Sonnino. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sonnino. Domando, come questione di massima, se cominciata una votazione nominale, si possa o no ritirarne la domanda. Accertato che la Camera ieri non era in numero, i proponenti potevano ritirare la domanda della votazione nominale? No: non possono dunque ritirarla oggi. (*Commenti*).

Presidente. La questione è assai dubbia: essa sta innanzi alla Commissione pel Regolamento della Camera, perchè il Regolamento non prevede questo caso.

Se nella Camera non sorgeva opposizione si poteva accettare la proposta dell'onorevole Bertollo, ma siccome questa opposizione è sorta, conviene rinnovare la votazione.

Bertollo. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Bertollo. Se io mi sono permesso di ritirare la domanda di votazione nominale è stato perchè, quantunque non sia un vecchio parlamentare, mi rammento che vi è stato un altro precedente, nel quale la domanda di votazione nominale fu ritirata. (*Rumori*).

Presidente. Onorevole Bertollo, è inutile che Ella insista. Dal momento che è sorta nella Camera opposizione alla sua domanda, conviene procedere di nuovo alla votazione.

Si farà dunque la chiama per la votazione della mozione dell'onorevole Ellena.

Coloro che approvano la mozione dell'onorevole Ellena risponderanno sì, coloro che non l'approvano risponderanno no.

Adamoli, segretario, fa la chiama.

Rispondono sì:

Adamoli — Andolfato — Antonelli.
Bertollo — Bonajuto — Brin — Bufardecì.
Canzio — Carcano — Castoldi — Cefaly
— Cocco-Ortu — Colocci — Cucchi Luigi —
Cuccia.

Daneo — D'Ayala-Valva — De Murtas —
De Riseis Giuseppe — Di Sant'Onofrio.
Ellena — Engel.

Fabrizj — Ferrari Luigi — Finocchiaro-
Aprile — Franceschini.

Galli Roberto — Giampietro — Giova-
gnoli.

Lanzara — Luporini — Luzzati Ippolito.
Merzario — Miceli — Monticelli — Mo-
relli — Mussi.

Pais-Serra — Panizza Giacomo — Pan-
tano — Parpaglia — Passerini — Pellegrini
— Picardi — Piccolo-Cupani.

Ronchetti — Ruspoli.

Sani Giacomo — Santini — Sineo — Spi-
rito — Stelluti-Scala.

Vischi.

Zanolini — Zeppa.

Rispondono no:

Accinni — Adami — Afan de Rivera —
Angeloni — Arbib — Arcoleo — Arnaboldi
— Arrivabene — Artom di Sant'Agnese.

Beltrami — Berti Domenico — Bertolini
— Bettolo — Billi Pasquale — Bonacossa —
Bonasi — Bordonali — Borgatta — Borromeo
— Borsarelli — Branca — Buttini.

Cadolini — Campi — Cappelli — Carezzi
— Carmine — Casana — Cavalletto — Centi
— Chiala — Chiapusso — Chiesa — Chigi
— Chimirri — Chinaglia — Cibrario — Co-
lombo — Corsi — Costa Alessandro — Cu-
rioni.

D'Adda — Dal Verme — D'Arco — De
Bernardis — De Blasio Vincenzo — Del
Balzo — De Lieto — Delvecchio — De Mar-
tino — De Puppi — Di Belgioioso — Dini
Luigi — Di Rudini.

Falconi — Farina — Fede — Ferraris
Maggiorino — Fornari — Frascara — Frola.

Gallavresi — Gasco — Gianolio — Gio-
litti — Giordano Apostoli — Giorgi — Gri-
maldi — Guglielmini.

Indelli.

Leali — Levi — Lochis — Lucca — Lu-
cifero.

Maranca Antinori — Marazio Annibale —
Marazzi Fortunato — Marchiori — Martini
Ferdinando — Martini Gio. Battista — Mar-
zin — Massabò — Maurigi — Maury — Mel
— Menotti — Mestica — Minelli — Mon-
tagna.

Napodano — Nicotera — Nocito.

Omodei.

Palberti — Papadopoli — Pascolato —
Perrone — Plebano — Pompilj — Prinetti —
Pullè.

Quintieri.

Ricci — Rinaldi Antonio — Rizzo — Ro-
landi — Romanin-Jacur — Roncalli — Rospig-
liosi — Rossi Girolamo — Roux.

Salandra — Saporito — Sella — Simonelli
— Simonetti — Solinas Apostoli — Sonnino
— Squitti — Strani — Suardi Gianforte.

Tegas — Tiepolo — Tittoni — Toaldi — Tondi — Torelli — Torraca — Tripepi.

Valle Angelo — Valli Eugenio — Vendramini — Vetroni — Vienna — Vollaro — De Lieto Roberto.

Zainy.

Si astiene:

Di San Giuseppe.

Sono in congedo:

Alli-Maccarani — Amore.

Baroni — Bastogi — Berio — Bertolotti — Bianchi — Bobbio — Bonacci — Boselli — Broccoli.

Calpini — Calvanese — Capoduro — Carnazza-Amari — Castelli — Cavalli — Cozza — Corvetto — Cremonesi.

De Dominicis — De Pazzi — De Riseis Luigi — Di Collobiano.

Ercole.

Faggioli — Faina — Favale — Ferri — Fili-Astolfone — Fortunato — Franchetti — Franzi,

Ginori.

Maffi — Maluta — Mariotti Ruggero — Maurogordato — Mirabelli.

Nasi Carlo.

Orsini-Baroni.

Pandolfi — Patamia — Penserini — Poggi — Polvere — Ponti — Puccini — Pugliese. Quartieri.

Ridolfi — Rocco — Rubini.

Sacchetti — Sampieri — Sanguinetti Adolfo — Sardi — Siaci — Silvestri.

Tacconi — Tassi — Testasecca — Tommasi Crudeli — Torrigiani.

Vaccaj.

Zuccaro-Floresta — Zueconi.

Sono ammalati:

Barazzuoli.

Cagnola — Capilupi — Cavallotti — Cipelli — Cittadella — Clementini — Compans — Coppino — Corradini — Curati.

Danieli — Della Valle — Di Marzo — Di San Donato.

Ferracciù — Ferrari-Corbelli.

Gagliardo — Galimberti — Gentili — Giovanelli — Grassi Paolo — Guglielmi.

Imbriani Poerio.

Jannuzzi.

Laj — La Porta — Lorenzini — Lovito — Luciani — Lugli — Luzzatti Luigi.

Marinuzzi — Marselli — Martelli — Mazzoni — Mezzacapo — Mocenni — Molmenti — Mordini — Muratori.

Narducci.

Odescalchi.

Panattoni — Piccaroli — Pinchia — Prampolini.

Romano — Rosano — Rossi Rodolfo.

Sani Severino — Sciacca della Scala — Seismit-Doda — Serra — Sola — Speroni — Suardo Alessio.

Tenani — Trompeo.

Zappi.

Per ufficio pubblico:

Niccolini.

Rava.

Presidente. Comunico il risultamento della votazione nominale sulla mozione del deputato Ellena.

Votanti	193
Risposero <i>si</i>	55
Risposero <i>no</i>	137
Si astenne	1

(La Camera respinge la mozione dell'onorevole Ellena).

Pongo ora a partito la mozione dell'onorevole Grimaldi in questi termini:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze nell'odierna seduta, passa all'ordine del giorno. »

(È approvata).

Ora, se non vi sono osservazioni, s'intende approvato il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Si dia lettura del sunto delle petizioni.

D'Ayala-Valva, segretario, legge il seguente sunto di

Petizioni.

4970. La Deputazione provinciale di Cremona fa voti che l'articolo 208 della legge comunale e provinciale sia modificato in modo da lasciar maggiore libertà d'azione allo svolgimento dell'autonomia provinciale.

4971. La Giunta municipale di Parma chiede siano introdotte alcune modificazioni

nel disegno di legge sui provvedimenti intesi a migliorare le condizioni finanziarie delle Province e dei Comuni.

4972. La Giunta municipale di Zibello e la Deputazione provinciale di Pesaro-Urbino chiedono sia tenuto fermo il termine stabilito dall'articolo 272 della legge comunale e provinciale per il passaggio allo Stato delle spese comunali e provinciali.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Chiaradia, di giorni 15; Monti, di 15; Borsarelli, di 8; Casati, di 5. Per motivi di salute, gli onorevoli: Ruggieri, di giorni 30; De Giorgio, di 20.

(Sono conceduti).

Presentazione di relazioni.

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

Minelli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1889, n. 6216, riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e lavoro.

Presidente. Invito l'onorevole Vischi a presentare una relazione.

Vischi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge d'iniziativa parlamentare, per dichiarare festa nazionale il 20 settembre.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Nicotera, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge sullo stato degli impiegati civili, già approvato dal Senato del Regno nella tornata del 6 corrente.

Prego la Camera di dichiararlo urgente, perchè è un disegno di legge che si trascina ormai da anni ed anni nei due rami del Parlamento, ed a me pare conveniente che una

buona volta sia regolata questa importante materia.

Chiedo poi che questo disegno di legge segua la via degli Uffici.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

L'onorevole ministro chiede che esso sia dichiarato urgente. Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(L'urgenza è ammessa).

Seguito della discussione del disegno di legge sulle tramvie e le ferrovie economiche.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: *Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche*. Procedendo nella discussione generale, la facoltà di parlare spetta all'onorevole Marchiori.

Marchiori. Prima d'intraprendere l'esame di questo disegno di legge, mi consenta la Camera che io preghi la Commissione ed il Governo di voler accettare una mia osservazione quasi pregiudiziale. Questo disegno di legge si seguita ad intitolare: tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche. Ora non è certamente un veneto che possa venire qui a sollevare una questione filologica, ma una conversazione che ho avuto poco tempo fa con uno che è maestro in fatto di lingua, l'onorevole Martini, m'incoraggia a proporre di sostituire a quella di tramvie, la parola tranvai. Questa è denominazione usata in tutto il paese ed anche in Toscana; *tramvia*, a dir la verità, non vuole dir nulla; mentre, almeno, *tranvai* ha ricevuto la sanzione dell'uso popolare, specialmente in quella parte d'Italia dove è più viva la tradizione in materia di lingua.

Desidero che questa mia proposta pregiudiziale non sollevi obiezioni e sia accettata.

Fatta questa osservazione, confesso che mi sarebbe venuta meno la ragione di parlare dopo il discorso che ha pronunziato l'onorevole Artom, con la competenza che gli dà l'ingegno suo e la lunga pratica della materia ferroviaria; ma mi è parso che le risposte date con grande acutezza, bisogna dire il vero, dall'onorevole relatore (e glie ne faccio i miei complimenti), rendano forse op-

portuna una ulteriore parola su questo grave argomento.

Perchè il disegno che noi discutiamo contiene disposizioni, secondo me, assai gravi, disposizioni che dobbiamo esaminare in rapporto alle condizioni dei nostri Comuni e delle nostre Provincie, ed anche in rapporto alla libertà che ai medesimi si intende di mantenere su questa materia. E una grande importanza ha pure il disegno di legge, quando noi vogliamo determinare, quasi, una nuova categoria di ferrovie, senza determinarne i caratteri intrinseci, in rapporto specialmente dell'esercizio, che non può considerarsi distinto da tutto il sistema ferroviario del Regno.

L'onorevole relatore ha domandato: perchè volete negare ai Comuni e alle Provincie proprietari delle strade la facoltà di liberamente disporre di questi mezzi così efficaci per lo sviluppo dei loro commerci, dell'attività e della civiltà loro? Perchè volete adottare delle formule restrittive, accentratrici, perturbatrici persino? Questa parola non l'ha detta il relatore, ma era nel fondo del suo discorso.

Mi permetta l'onorevole Gianolio di dirgli che questa libertà in materia di tranvai (adopterò la parola almeno per conto mio) a me pare assai pericolosa, e tanto più pericolosa se noi non ne diamo una chiara definizione.

Non vorrei che questo disegno di legge, pur avendo lo intendimento di chiarire questa materia che da tanto tempo è *sub judice* e che per ragioni giuridiche, tecniche ed economiche deve esser risolta, avesse poi a terminare, col non chiarir nulla, col non risolvere nulla, anzi permettendo che lo stato di cose, che si è venuto formando, continui anche per l'avvenire.

Il grosso della questione, a parer mio, sta tutto nell'intendere bene che cosa è la tramvia... (*Ilarità*) ... mi correggo, che cosa è un tranvai. Perchè se noi ne daremo una chiara definizione, potremo anch'è lasciare la libertà ai Comuni ed alle Provincie di concederli; ma se ciò non faremo, lasceremo sussistere la possibilità che si continuino a costruire delle ferrovie in concorrenza colle ferrovie; è questa una libertà che è pericoloso concedere.

Già anche su questo punto della libertà avrei qualche osservazione da fare. A me sembra che con questo disegno di legge noi lasciamo la facoltà di costruire delle ferrovie

per i consiglieri provinciali, con quegli stessi criteri, con cui purtroppo abbiamo deliberato di costruire le maggiori ferrovie per conto dei deputati, e per gli interessi locali più che per i grandi interessi del paese.

Quando si viene a determinare la distinzione fra tranvai e ferrovie economiche sulla base della sede, a me pare che si ponga una base erronea di classificazione; perchè abbiamo veduto molte volte, che si è costruita una strada, che si è chiesta l'autorizzazione per farvi correre il tranvai, poi in realtà si è avuto l'esercizio di una vera e propria ferrovia.

Io credo invece che la distinzione fondamentale debba ricercarsi nell'indole e nella natura dell'esercizio. Ed in questa mia opinione mi confortano parecchi precedenti.

Già un disegno di legge presentato dal compianto Baccarini, pur tenendo conto della condizione tecnica della costruzione della linea, della sede, includeva il concetto dell'esercizio; perchè non è raro il caso che si abbia un esercizio di vera e propria ferrovia sopra una linea di tranvai, come non è raro il caso che ci sia un servizio da tranvai sopra una ferrovia.

E per definire i tranvai, con criteri normali, noi abbiamo all'estero, e negli autori più competenti, che si sono occupati di questa questione, criteri ben chiari e precisi.

Il tranvai non dovrebbe essere altro che un sistema di locomozione, fatto esclusivamente per i passeggeri e quasi eccezionalmente per le merci. È la locomotiva che trascina l'omnibus o la diligenza, l'antico mezzo ordinario di trasporto.

Nella relazione della Commissione d'inchiesta, che fu nominata dall'onorevole Genala, vi è un brano che a me pare indichi chiaramente, che cosa si debba intendere per tranvai. Mi permetta la Camera che legga questo breve brano:

« Il carattere è quello di potersi fermare in qualsiasi punto a lasciare ed a prendere passeggeri, caricare e scaricare le merci. Quel servizio così disciplinato, che si avvicina a quello del vetturale o del cavallante, che raccoglie la sua clientela quasi porta per porta, ed estende la sua azione entro un raggio limitato, perchè limitate debbano essere necessariamente la velocità e la composizione di un treno che percorre le strade ordinarie, in aggiunta agli ordinari veicoli. »

E posso aggiungere, per l'autorità del Congresso nel quale si è dibattuta questa grossa questione, e la importanza della regione nella quale si è dibattuta, il parere del Collegio degli ingegneri di Milano. In una conferenza tenuta, se non erro, nel 1886, il professore Loria, parlando dei tranvai diceva: « La limitazione della velocità è forse uno degli elementi principali e più razionali. » E più avanti usava un'altra frase ancor più importante, secondo me: « Le tramvie sono specialmente destinate al trasporto dei passeggeri. »

Ma vi è ancora di più. Le conclusioni del Congresso internazionale per le strade ferrate tenuto a Parigi nel 1889 erano così concepite:

« Sarebbe opportuno di abbandonare la denominazione di tramvia a vapore applicata sino ad oggi alle strade di ferro su strada, il vocabolo tramvia dovendo essere riservato alle linee che fanno semplicemente un servizio urbano o suburbano, con trazione a cavalli o con altri motori. La denominazione di ferrovia economica dovrebbe essere sostituita a quella di tranvai a vapore per tutte le linee ferrate stabilite su strade ordinarie anche parzialmente, e destinate ad allacciare diversi centri di popolazione. »

Ora se noi non introdurremo nella legge una chiara definizione del tranvai, distinguendolo dalla ferrovia economica, non avremo veramente fatta una buona legge; se approveremo i concetti della legge che ci è proposta (non parlo degli emendamenti che al disegno di legge ministeriale in questa materia ha portato la Commissione, perchè a giudizio mio su questo punto essi segnano un peggioramento) noi non potremo senza gravi inconvenienti arrivare alle conclusioni alle quali è arrivata la Commissione. Direi quasi che, nell'interesse stesso delle idee che patrocinava la Commissione, è opportuno la chiara distinzione fra i tranvai e le ferrovie, perchè è solo da questa distinzione che si potrà trarre la conseguenza che possa esser lasciata agli enti locali libertà di concessione.

Che se avesse a rimanere il dubbio e la confusione, allora mentre avete creduto di riservare allo Stato determinate facoltà, voi ne lo avreste invece spogliato, perchè sarebbe facile ai Comuni e alle Provincie il continuare a far passare per tranvai, vere e proprie strade ferrate,

E non c'illuda il criterio del calibro. Io l'ho sentito citare qui come elemento di grande importanza; ciò che non è. Una ferrovia potrebbe avere il calibro di 1,60, invece di quello di 1,44; senza cessare d'essere una ferrovia a mutare in alcuna guisa la sua natura.

Il calibro ha questa origine. Si è cominciato a costruire le ferrovie sulla base dell' 1,44, e per la questione dei servizi cumulativi lo si è dovuto mantenere su tutte le linee, che abbiamo costruito; ma il calibro non ha alcuna efficienza sul servizio; il servizio di una ferrovia è determinato da ben altre condizioni: dall'armamento, dal raggio delle curve, e dalle pendenze. Ma anche col calibro ridotto, però con l'armamento solido e pesante, con le curve larghe, voi potete ottenere le stesse velocità e compiere gli stessi servizi delle ferrovie ordinarie.

Vi sono naturalmente dei limiti oltre i quali l'equilibrio del treno in moto non permetterebbe di restringere il calibro perchè sposterebbe il centro di gravità; però, ripeto, esso non costituisce una caratteristica essenziale.

Ma la relazione stessa che ci sta dinanzi denota che l'animo del relatore non era perfettamente tranquillo su questo argomento. Difatti scrive:

« In pratica infatti si riscontrano esercizi economici applicati alle ferrovie normali; abbiamo linee costruite in sede propria, altre in sede stradale aventi caratteri, più o meno prossimi, alle ferrovie, e nelle une e nelle altre si effettua l'esercizio economico unicamente, o promiscuamente all'esercizio normale; e del pari abbiamo servizi locali applicati sulle ferrovie normali per fare concorrenza alle tramvie mirando così a surrogare queste ultime nelle loro funzioni economiche, di modo che chi volesse considerare tali funzioni come distintivo caratteristico, cadrebbe in un campo che male si presterebbe ad una definizione. »

Ho voluto accennare alla opinione della Giunta per dimostrare come essa non si sia sentita sicura di aver dato una definizione, che soddisfa veramente agli scopi di questa legge; nel dubbio, adunque, non avrebbe dovuto lasciare ai proprietari della strada la libertà che si vuol lasciar loro con le disposizioni di questo disegno di legge.

Credo sia un gravissimo errore quello di

non considerare il sistema ferroviario in tutto il suo complesso.

E questo errore diventa più grave per ciò che concerne le ferrovie economiche, e mi piace dirlo fin d'ora.

Si dice: non ostacolate questo sviluppo, non assoggettatelo alle approvazioni governative, perchè la burocrazia molte volte non s'ispira a quel concetto vivo che sentono le popolazioni e i corpi locali che sono immediatamente al contatto degli interessi e dei bisogni. Prima di tutto io credo che vi siano a questo riguardo delle grandi esagerazioni. Credo che sia un santo principio questo di diffondere i tranvai, e le ferrovie, e che nessuno possa venire qui a discutere della loro suprema utilità; ma questi fattori potenti di civiltà devono essere commisurati a considerazioni e a condizioni che molte volte sono sfuggite al Parlamento come sono sfuggite e sfuggiranno molto più facilmente ai corpi locali.

Vi è la fortuna delle parole. Pare che quando in Italia si è detto ferrovia, o bonifica, o strada, la ricchezza, la prosperità, l'energia siano belle e sviluppate subito che l'opera sia compiuta; e non si considerano gli sforzi che occorrono a compiere queste opere; non si considera quale capitale si sottragga alla attività, individuale che unica e sola può fecondare questi mezzi e farli fruttare a incremento della prosperità del paese.

Ma un'altra considerazione mi consenta la Camera di fare. Non preoccupatevi, dice la Commissione, delle conseguenze; creiamo questi mezzi tranvai, creiamoli all'infinito, quantunque se ne possa discutere l'utilità. Anzi l'onorevole relatore ha voluto aggiungere: non vi preoccupate anche se l'impresa non fosse delle più utili e delle più remuneratrici; essa fallirà, ma l'opera resterà e così rimarrà assicurato al paese questo mezzo di comunicazione.

Ora io credo che in nessun paese del mondo si sia esaminato il problema ferroviario senza un criterio generale, senza un criterio unico che abbracci tutte le varie forme della potenzialità ferroviaria. Non è vero che se noi creiamo, a mo' d'esempio, una serie di ferrovie concorrenti, che vivano di un traffico rubato alla linea principale, dobbiamo compiacercene; perchè non è vero che l'attività locale sarà permanente, perchè la permanenza

di tale attività in un paese dipende da fattori più complessi.

In questa Camera io ho paragonato altra volta il sistema ferroviario al sistema idraulico. Se voi mantenete al canale principale tutto il volume di acqua di cui esso è capace, voi ne mantenete la velocità e così potrete mantenere l'alveo, nelle condizioni più favorevoli al buon regime delle acque; se invece lo impoverite di acqua, il grande emissario s'interrerà e tutto il sistema idraulico di quel bacino sarà profondamente perturbato.

È dalle buone condizioni del fiume che voi avrete il buon regime di tutti quanti i confluenti; ma se quello perturbate, voi creere dei moti veloci in qualche punto, ma essi si arresteranno di fronte al rincollo irruente delle acque non trovanti più il loro sfogo, il loro naturale deflusso.

Così è delle ferrovie. Voi dovete considerare queste ferrovie principali, siano delle Società o dello Stato, che sono da riguardare come un grande patrimonio, come un grande elemento della ricchezza del paese, con criteri non diversi da quelli che ho esposto con il mio esempio; perchè è semplicemente dai grandi traffici, mantenuti da queste linee principali e dalla loro potenzialità, che mette capo agli sbocchi del commercio nazionale, che si vivificano le piccole zone dove si lavora e dove si produce.

E quando queste grandi arterie siano rese sofferenti dalla concorrenza di cui tanto vi compiaccete, avrete avvantaggiato degli interessi parziali per brevissimo tempo, ma avrete anche profondamente danneggiato gli interessi generali del paese.

Un'altra osservazione debbo fare a questo proposito. Noi siamo avvezzi a considerare il problema ferroviario molto superficialmente: una macchina, dei vagoni, dei carri; si attaccano, si corre, e il passeggero e la merce arrivano alla loro destinazione. No, o signori, quella merce non arriva coi termini di resa richiesti, il passeggero non arriva con la sicurezza necessaria. Il movimento perfetto non lo avrete che con mezzi ferroviari bene proporzionati e razionalmente coordinati. E il problema diventa di una gravità eccezionale, quando si consideri l'indole dei traffici italiani, che hanno bisogno di grande velocità, e di grande sicurezza di resa. Io potrei citarvi moltissimi esempi di commerci e industrie che si sono voluti tentare e che non

hanno potuto continuare appunto per questa mancanza di sicurezza di resa, dovuta alla sofferenza in cui molte volte lasciamo alcuni elementi sostanziali del problema ferroviario.

Quindi questa grande libertà che intendiamo lasciare, per me ha tutta l'apparenza di una soddisfazione all'interesse singolo, ma ripeto, non ci avvicina alla soluzione del gran problema finanziario.

Non voglio fare della facile erudizione, ed invero sarebbe facilissima in questa materia, discussa e trattata da tanti autori, per dimostrare quali siano gli ultimi portati della scienza e come siano applicati in altri paesi; e la tralascio per non tediare la Camera.

Ma non posso esimermi dall'accennare alle legislazioni ferroviarie di altri paesi. Io credo che non vi sia nessun paese che abbia fatto una legge simile alla nostra. Neanche l'Inghilterra, la libera Inghilterra, che ha quello che non abbiamo noi, cioè traffici cospicui, vere concessioni di ferrovie senza sussidio, iniziativa privata, è arrivata a dare una così sconfinata libertà! Lo stesso dicasi della Francia. Nemmeno il Belgio, dal quale tante volte abbiamo attinto le nostre disposizioni legislative in materia ferroviaria, lascia la libertà che lasciamo noi. Il Belgio distingue i tranvai dei Comuni, da quelli delle Provincie e dagli interprovinciali; l'intervento dello Stato, in tutte queste categorie, vi è assai più vigoroso di quello che noi ammettiamo in questa legge.

La legislazione e la consuetudine, sì in Austria che in Germania, assegnano al tranvai un carattere che è quello che io sostanzialmente ho cercato di descrivervi, lo tengono, cioè, come un mezzo, più che altro, suburbano.

Un acutissimo ingegno ha detto in quest'Aula, che noi siamo italiani per le ferrovie, americani per i tranvai: nelle ferrovie l'eccesso delle prescrizioni, nei tranvai l'eccesso della libertà.

Potrei citare anche vari esempi per provare che la ragione della sede non può essere criterio sostanziale per giudicare della distinzione fra il tranvai e la ferrovia economica.

Ma ne porto uno che credo sia il più appariscente di tutti. L'attuale comunicazione tra Sampierdarena ed il porto di Genova è stata in origine una concessione di trazione a cavalli; e adesso su quella linea corrono le macchine più poderose ed i treni più pesanti;

e, come ho già detto, questo non è il solo caso di concessioni che hanno mutato natura.

Ora a questo bisogna por mente, che ogni gruppo di ferrovie, trovi in ragione del suo esercizio speciale il proprio profitto. Non bisogna d'altro canto che le ferrovie ordinarie pretendano di fare la concorrenza a questi tranvai: a ciascheduno il suo.

Ma qualche cosa di più grave, vi è forse quando noi veniamo ad esaminare la distinzione che intende di fare la Commissione sulla materia delle ferrovie economiche. Già io credo che in Italia le ferrovie economiche corrispondano sempre a questa grande illusione: che le ferrovie, considerate come un fattore di benessere economico, bisogna farle, ma un bel giorno ci siamo accorti che queste ferrovie richiedevano parecchi milioni, e ci siamo dati ai tranvai ed alle ferrovie economiche. Con le ferrovie abbiamo perduto il giusto concetto dei milioni: non c'è cosa che faccia meno impressione alla Camera italiana, dei milioni specialmente quando sono accumulati in un grosso numero.

Adottando i concetti della Commissione, da un lato noi verremo ad avere la più sfrenata libertà e la massima larghezza per le ferrovie locali, mentre avremo per le ferrovie le prescrizioni più severe, sia riguardo alla sicurezza che alla costruzione.

Io non esito ad affermare che le prescrizioni della legge del 1865 hanno concorso in moltissimi casi a rendere più gravi le spese di costruzione e di esercizio delle ferrovie della rete principale e secondaria; la legge naturalmente aveva il suo obiettivo, quello di garantire l'incolumità e la sicurezza dei cittadini, ma io non so capire perchè una testa od una gamba rotta non rappresentino lo stesso danno sopra una ferrovia ordinaria o sopra una ferrovia economica.

Poi c'è un'altra cosa più grave. Da un lato la ferrovia deve pagare l'imposta, e non lieve imposta (del 13, mi pare), che è imposta dalla legge del 1879, dall'altro la tassa sui biglietti, e la Commissione, logica nel suo principio di fare di questi mezzi di trasporto questione di civiltà, di lasciarli sviluppare quanto vogliono e finchè vogliono, non ha accettato neanche le disposizioni ministeriali.

Ora, mi pare che il solo enunciare queste due condizioni di fatto per le ferrovie, e le condizioni che veniamo a creare, con questo disegno, alle ferrovie economiche, coi tranvai,

debba far riflettere la Camera, prima di accettare il disegno di legge formulato dalla Commissione.

Io non domanderò che alle ferrovie economiche ed ai tranvai siano applicate le tasse delle ferrovie ordinarie; ma certo, il fatto merita un attento esame e le riflessioni della Camera.

Io sono disposto a votare imposte, quando siano veramente necessarie; ma ritengo che il passato debba essere rispettato nel limite del quando è ragionevole; l'avvenire possiamo determinarlo nella forma che reputiamo migliore. E perciò sarebbe da studiare se le disposizioni che noi faremo, e che io spero la Commissione vorrà proporre in una forma più severa di quella adottata nel suo disegno, non debbano essere applicate alle ferrovie che costruiremo nell'avvenire, piuttosto che dar loro forza retroattiva. Ed ho fede che tanto il relatore quanto il ministro vorranno accettare il mio concetto.

Del resto, per me, con questa legge, non diamo oneri; anzi ne leviamo così che un proprietario di una linea finirà col dire: la mia linea è anche una ferrovia economica o meglio è una tranvia. Il servizio cumulativo non è impedito in nulla, e ciò io non capisco nè finanziariamente, nè economicamente. Quindi voglio sperare che almeno questa disposizione scompaia dal disegno di legge.

Ma mi si è risposto: le grandi linee sono state costruite con le larghe sovvenzioni dello Stato, mentre le ferrovie economiche, in molti casi, non hanno avuto sovvenzione. Ma mi ricordo che la legge del 1879 che accorda una sovvenzione di 3,000 lire a chilometro, contempla anche le ferrovie economiche. Dunque neanche questa osservazione ha tutta la sua ragione d'essere, onorevole Marazio! (*Interruzione*). Io ho detto chiaro il mio pensiero; vuol dire che partiamo da un punto di vista diverso. Del resto noi dobbiamo fare la legge per l'avvenire; e sebbene lo Stato ha concesso questi sussidii nel passato, ha sempre il diritto di prendere una determinazione diversa.

Noi tutti i giorni notiamo grandi differenze per spese maggiori che risultano dalla costruzione di una o di un'altra ferrovia della nostra rete sia principale che complementare, e tutti i giorni disputiamo su questi deplorabili risultati.

Naturalmente ne diamo la colpa ai Corpi tecnici; i quali, alla lor volta, hanno poi ra-

gione di dire: è stato il Parlamento e molte volte anche l'ambiente politico che ha imposto quasi erronei o difficili tracciati. Il vero è che, se voi esaminate il costo delle nostre ferrovie, o costruite dallo Stato, o costruite dalle Società, o per annualità, o per concessione diretta, voi troverete che le cifre che pur troppo ci vengono dinanzi ad ogni tratto non sono quelle dalle leggi votate, ma rappresentano quei consuntivi, che ragguagliati fra loro dimostrano che poi le accuse che si sono rivolte all'amministrazione dello Stato ed ai suoi corpi tecnici non sono sempre giustificate.

Certo errori sono stati commessi. Ma qui non è il caso di parlarne.

Ma la questione delle ferrovie economiche diventa gravissima quando pensiamo al traffico sulle nostre ferrovie.

Noi costruiamo ferrovie che debbono dare maggior vita e impulso alla ricchezza del paese e invece il loro prodotto chilometrico seguita a discendere, e non per causa della crisi, perchè discendeva anche prima. Ciò vuol dire che una quantità di traffico aumenta con una data proporzione che è ben diversa da quella con cui noi svolgiamo la rete ferroviaria. Vi è sbilancio a danno delle ferrovie.

E questa legge non farà che aumentare il numero delle ferrovie economiche, accrescendo così la concorrenza che esse fanno alle ferrovie ordinarie, voi dite che ciò non importa.

Ma vi sono, signori, parecchie questioni da esaminare, quando si parla di concorrenza! Prima, la condizione del traffico. E non mi dilungo per non stancare più oltre la Camera, che ha dimostrata tanta benevolenza nell'ascoltarmi.

Ma la questione del traffico è in ragione di tutti quei miliardi che abbiamo fatto spendere allo Stato per le ferrovie! E mi sento ben tranquillo a difendere questa causa, perchè il carico che abbiamo messo sulle spalle dello Stato è enorme. La conseguenza di questa legge è che non avranno più le linee dello Stato quell'aumento di traffico che noi avevamo immaginato, diminuiranno i proventi e non funzioneranno quei congegni finanziari che noi credevamo che avrebbero rappresentata la perfetta sicurezza dei redditi, che devono iscriversi sul bilancio dello Stato.

E poi, permettetemi di dirlo perchè sono uso di esprimere netto il mio pensiero, noi abbiamo dinanzi un contratto. Io credo che

nella legge delle Convenzioni, credo che ci siano quante mai armi si vogliono, per difendere gli interessi legittimi del paese, ma ad un patto. I contratti bisogna anche interpretarli per quello che sono, giustamente ed in buona fede; ed anche gli interessi di questi signori, che sotto l'egida di un contratto svolgono la loro attività e hanno impegnato i loro capitali, hanno pur diritto di tutela da parte dello Stato.

Noi dovremmo esser chiari sopra un punto, cioè, che le ferrovie veramente confluenti possono avere il sussidio dello Stato, ma non le altre, e ciò sarà un bene perchè sarà un modo di incoraggiare solo ciò che lo deve essere. Ma non basta, perchè per le linee che non chiedono sussidi si potrà fare tutto ciò che si vuole. Bisogna pensare a determinar bene le funzioni e le facoltà per non creare il danno di tutti e due i sistemi. È facile sapere come queste ferrovie qualche volta si domandano e si costruiscono.

Non sempre una ferrovia economica gioverà agli interessi collettivi di una provincia; spesso basterà che due o tre mandamenti si coalizzino perchè la ottengano, e sarà difficile che il Governo, stretto dalle sollecitazioni dei deputati del luogo, non conceda l'autorizzazione.

E quando dico Governo non parlo del presente Ministero, parlo del Governo parlamentare il quale è fatto così; e nonostante le dichiarazioni di resistenza, molte volte all'atto pratico, non può fare a meno di cedere ad interessi locali che spesso non armonizzano con gli interessi generali del paese.

Se poi si adotteranno le disposizioni che riguardano la distinzione tra il tranvai e la ferrovia economica così come sono, vi torno a ripetere, si costruiranno tranvai che saranno delle ferrovie economiche, si daranno anche sovvenzioni incoraggiando così le Provincie (come la mia) a seguire un sistema che non è il più conveniente, e sarà in molti casi rovinoso.

Parecchie altre osservazioni riguardo al disegno di legge mi riservo di fare nella discussione degli articoli. Ma voglio accennare, perchè se ne è già parlato l'altro giorno, al decreto di espropriazione per utilità pubblica. A me pare che si abusi del principio di espropriazione per utilità pubblica. Posso ammetterlo quando si tratta di piccole deviazioni, di una curva di una strada ordinaria

sulla quale non sia possibile far percorrere la ferrovia, ma non esageriamo l'applicazione di codesto principio.

Capisco che l'utilità pubblica, dalla legge del 1865, ha già avuto grandi correttivi, ma è un fatto che vennero pagate indennità, che non rappresentavano nè il dissesto degli interessi, nè il valore della cosa espropriata.

Io, di fronte a grandi interessi, non nego l'opportunità del decreto di utilità pubblica; anzi in una recente discussione ho difeso il disegno di legge che proponeva di estendere la legge di Napoli ai Comuni, che ne avevano fatto domanda per iscopo di igiene; ma nel caso presente, non esiste un grande interesse pubblico, nazionale.

Queste espropriazioni, che si concedono ogni giorno per cause le più varie, questo accesso e molestia alla proprietà, per la fillosera, domani per la *diapsis pentagona*, cominciano ad essere un grande flagello per la proprietà rurale che è diventata proprio un vero Lazzaro!

Eppure essa avrebbe diritto ad essere più rispettata dal Parlamento, se si tien conto della imposta fondiaria che, in alcune Provincie, va oltre il corrispettivo del servizio che le presta lo Stato.

Oltre a ciò non dimentichiamo che codesta proprietà non è proprio costituita da grandi possessi; beati coloro che sono grandi proprietari!

In Italia la piccola e la media possidenza va scomparendo!

A me fa dolore il doverlo notare di fronte a tutto il problema sociale; ed è questo un male gravissimo, al quale bisogna pensare seriamente, un poco più di quello, che facciamo qualche volta, quando diam vita ad interessi di utilità pubblica là dove non esistono affatto.

Non scemiamo l'amore alla terra, questo amore alla terra che è così fecondo di bene, a questa terra dalla quale ci ripromettiamo il nostro risorgimento economico. Bisogna pur tornare un poco fisiocratici. Io ho udito esporre tante teorie economiche, ma mi pare che uno dei fattori principali dell'attività agricola, è precisamente quello di mantenere alto e vivo il sentimento di affetto alla terra. È così che voi la feconderete. Ho sentito dire da un nostro collega una frase arditissima: la terra è la sepoltura del capitale. Ed ha ragione! Se tenete conto del capitale che vi s'impiega, io

non so che reddito ad esso rimanga. È noto a tutti il conto fatto dal compianto Jacini della proprietà fondiaria della Lombardia. Il valore presente non paga le spese sostenute per l'irrigazione e per i fabbricati. Dunque, io non credo che il tranvai, soprattutto quando è mantenuta la distinzione come l'ha posta la Commissione, possa essere concesso così a cuor leggero. Richiamo semplicemente su ciò l'attenzione della Commissione.

Ora la conclusione del mio discorso è ben semplice. Il progetto della Commissione, a mio modo di vedere, ha peggiorato il progetto del Governo. Il progetto del Governo ha bisogno di essere emendato, e di essere emendato con quei criteri sani che rappresentino una efficace tutela dell'interesse dello Stato, che rappresentino una guida sicura data allo svolgimento anche di questi mezzi sussidiari alla grande rete ferroviaria, ma presentino una garanzia che il capitale che vi s'impiega possa trovare la sua remunerazione, assicurino soprattutto che i mezzi nuovi che noi andiamo creando, non vivano, piante parassite, a danno degli altri, ma concorrano efficacemente a cementare la unità nel senso politico, concorrano potentemente a svolgere l'attività degli scambi, non mai creando pericolose concorrenze, non mai esagerando nell'impiego di un capitale che non troverebbe la sua remunerazione e porterebbe alle Provincie e a i Comuni conseguenze gravi e dannose alla pubblica economia. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole Brunialti è presente?

(*Non è presente.*)

Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

Artom di Sant' Agnese. Dopo il discorso, così importante, dell'onorevole Marchiori, non avrei da svolgere altre considerazioni, in aggiunta a quelle che ho svolte l'altro ieri.

Quindi mi riservo di parlare nella discussione degli articoli.

Presidente. L'onorevole Arnaboldi ha facoltà di parlare.

Arnaboldi. Sono stato indotto a parlare nuovamente dopo alcune frasi pronunziate dagli onorevoli Casana e Gianolio, ma non intendo rientrare nella discussione generale, specialmente dopo quello che è stato detto, testè, dall'onorevole Marchiori.

Sebbene io sia persuaso che nè l'onorevole Casana, nè l'onorevole Gianolio col loro animo

gentile abbiano avuto in mente di muovermi un appunto diretto, pure, siccome le parole che si pronunziarono in quest'Aula possono, alle volte, avere, fuori di qui, una interpretazione diversa da quella che corrisponde esattamente all'intendimento di chi le pronunziava, non posso a meno di fare qualche rettificazione a ciò che essi hanno detto.

L'onorevole Casana ha soggiunto che io mi sono fermato, sopra un solo punto: i tranvai, come l'onorevole Marchiori vuole che si chiamino, servono solo ad uso delle popolazioni, quando si recano da un paese all'altro in occasione di feste e in occasione di fiere.

È vero, ho accennato a questo fatto; però non ho inteso dargli un'importanza eccezionale tanto da meritarsi esclusivamente gli onori della discussione generale il che ammettendo sarebbe stato direi quasi puerile. Ma se l'onorevole Casana vorrà avere la compiacenza di esaminare il resoconto parlamentare, vedrà che ad altre obiezioni ho accennato che mi sembra abbiano una non indifferente importanza.

L'onorevole relatore Gianolio ha, poi, detto che, a mio parere, in generale quelli che vanno in carrozza si lamentano dei tranvai. Onorevole Gianolio, il fatto per sè stesso è vero, ma ho pur detto che i tranvai hanno talmente danneggiato le strade comunali e provinciali, contrariamente al disposto dell'articolo 17 della legge sui lavori pubblici, che tutto il servizio dei commerci rotabili ne risente gravi danni.

Del resto l'onorevole Gianolio sa che non sono solo i pochi gaudenti quelli che vanno in carrozza, ma ci vanno anche i fittabili, la gente di campagna, la quale si serve dei cavalli non solo per lavori campestri ma anche per recarsi dall'uno all'altro Comune o ai mercati che ordinariamente si tengono nei capiluoghi di Provincia i quali fanno loro un doppio servizio e rappresenta in pari tempo un'economia.

Dunque non era supponibile che io intendessi, per il comodo di pochi gaudenti, privare di una cosa utile intere popolazioni, ma bensì riferirmi a tutti coloro che si servono di vetture o di carri, e nelle popolazioni rurali son molti, per compiere i propri affari.

Ciò tengo a dichiarare, perchè non vorrei che, fuori di quest'Aula, si desse alle mie parole una interpretazione diversa da quella che ho voluto dar loro.

Aggiungo, poi, che nel mio discorso di sabato, non ho combattuto in modo assoluto i tranvai; ho solamente detto: guardate a quello che fate. Capisco che, al punto in cui siamo, non si può distruggere tutto quello che esiste, ma mi permetto aggiungere che, trattandosi di formulare una legge che metta ordine maggiore a quello che si è fatto, è assai opportuno di non spingere le cose al di là della giusta misura, poichè il presente disegno di legge verrebbe, non solo a dare un soverchio sviluppo ai tranvai, ma a permettere altresì che si istituiscano, nelle strade comunali e provinciali, ferrovie, le quali, sebbene voi le chiamate ferrovie economiche, sono vere e proprie ferrovie.

Questo era il mio concetto.

Io sono qui pronto ad aiutare la Commissione per migliorare il disegno di legge, ma non posso dare il mio voto ad una legge la quale allarga di troppo il sistema di trazione meccanica e che secondo il mio giudizio non può esser infine che di danno ai bilanci dei Comuni, delle Provincie e dello Stato.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Marchiori ha fatto una questione preliminare di proprietà di linguaggio. Di questo parlerò più oltre. Ma intanto debbo fare un'altra questione preliminare, che è la ragione d'essere di questa discussione.

È necessario, è utile un disegno di legge sulle tramvie? Prima di tutto mi si consenta un brevissimo cenno di storia.

Come è noto, questo disegno di legge, del quale nè io, nè il presente Gabinetto abbiamo l'onore della paternità, nasce da una Commissione d'inchiesta nominata dall'onorevole ministro Genala, composta di uomini eminenti, tecnici e parlamentari.

Il disegno di legge fu poi da un altro ministro dei lavori pubblici presentato, e il Parlamento, dopo la chiusura della Sessione, ne riprese la discussione. Sulla relazione già fatta dalla Commissione parlamentare, si rifecce il disegno di legge, e l'onorevole mio predecessore lo ripresentò alla Camera.

Dunque, non è un disegno di legge a caso, e che si possa rimandare, ma esso risponde, come dimostrerò anche meglio in seguito, ad una necessità urgente.

Circa i caratteri che debba avere il disegno di legge, ho detto fin dall'altro giorno

che, pur accettando molte parti del disegno della Commissione, in tutto ciò che è facilitazione di formalità, in alcuni punti sostanziali ritengo si debba mantenere integro il disegno di legge del mio predecessore.

Ma entrando nel midollo dell'argomento a proposito della convenienza del disegno di legge, debbo valermi, anzitutto, di un esempio citato dall'onorevole Marchiori: la tramvia di Sampierdarena concessuta per trazione a cavalli, si era poi mutata in una vera e grossa ferrovia. Ma, sotto quale legislazione, ciò è avvenuto? Sotto quella ancora da farsi o sotto la legislazione presente? Ed io, con questo, metto innanzi alla Camera il vero punto della questione.

Qui si parla di pericoli che possono derivare dalla definizione della legge, quale si presenta. Ma a quest'ora si sono già costruite parecchie migliaia di chilometri di tranvie. Una legge che li governi non esiste per le tranvie. Abbiamo però la grande legge delle ferrovie del 29 luglio 1879, la quale nell'articolo 16 stabilisce quali sono i caratteri delle ferrovie economiche, caratteri che si trovano, altresì, descritti nel presente disegno di legge.

La principale distinzione della legislazione presente fra tranvie e ferrovie economiche è questa: che sono chiamate tranvie o ferrovie economiche, secondo che esse sono costruite sopra sede stradale già esistente, o sopra sede propria. Questo è lo stato della legislazione presente, in base alla quale alcune migliaia di chilometri di tranvie si sono costruite.

Debbo, anzi, dire che durante la mia breve amministrazione alcune centinaia se ne sono concesse in seguito a vivissime istanze degli Enti locali, dopo udito il parere dei Corpi consulenti ed anzitutto quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Quindi la vera questione preliminare è questa, ed è l'argomento che mi ha indotto ad adottare un disegno di legge non mio, cioè, che, a quest'ora, noi abbiamo una specie di legge rudimentale per le ferrovie economiche, e nessuna la quale risponda allo sviluppo che le tranvie hanno preso. Questa è la verità. E il ministro dei lavori pubblici (questo o quel ministro) che dice: discutete, discutete in piena libertà; non fa altro che spogliarsi di una specie di diritto discrezionale che ha (perchè, infine, tutti i

Corpi consulenti non possono dare che semplici pareri) per sostituirvi una legge controllata dai poteri legittimi dello Stato.

Ecco qual'è la vera questione preliminare.

Ora io non per me, ma per i miei predecessori, debbo dire che se l'articolo 16 della legge del 1879 introdotto quasi per consolazione di coloro che in quel lauto banchetto non godettero nessuna briciola, potè passare quasi inavvertito; dopo le tranvie si sono svolte in modo così meraviglioso, e in alcuni luoghi sono diventate vere ferrovie secondarie, le quali, come osservava bene l'onorevole Marchiori, fanno la concorrenza alle grandi ferrovie, che rappresentano un capitale nazionale di 6 miliardi, tantochè una legge è necessaria. E, poichè vi sono due tendenze nettamente determinate, l'una che vorrebbe una libertà assoluta, quale non risponde a tutte le massime del nostro diritto pubblico, e l'altra la quale, viceversa, non vorrebbe nemmeno, direi così, un forte principio di autorità o di restrizione, che limiti, ma la continuazione di un potere discrezionale; debbo dichiarare, per quanto mi riguarda, che il fardello di questo potere discrezionale, con l'importanza che ha assunto la questione, non mi sentirei di sostenerlo. Poichè è così grave la moltitudine degli interessi, e gli urti oramai diventano così frequenti, che occorre che il Parlamento si pronunzi in proposito.

Ora, venendo più da vicino ad esaminare il disegno di legge, ripeto che accetto alcune delle facilitazioni proposte dalla Commissione, ma non credo possa cader dubbio di sorta sul principio informatore della legge, il quale riserva allo Stato il diritto dell'autorizzazione dell'esercizio delle tramvie prima dell'incominciamento dei lavori. Ho inteso dire che lo Stato non deve limitare l'autorizzazione se non per ragioni di sicurezza. L'onorevole Marchiori, quasi accogliendo egli medesimo questo concetto, mentre sembrava contrariarlo per altro verso, diceva: ma forse la sicurezza delle tramvie non è eguale a quella delle ferrovie! Ma, a mio avviso, vi sono altre ragioni e molto più gravi le quali escludono questa libertà assoluta di autorizzazione che si domanda, e queste ragioni stanno in tutto il nostro diritto pubblico.

La legge sui lavori pubblici, agli articoli 22 e 28 e poi in tutto il titolo della polizia stradale, viene a stabilire un diritto eminente dello Stato rispetto alle strade, non solo

per ciò che sia sicurezza, ma anche pel mantenimento delle strade stesse che rappresentano una parte del demanio pubblico. Perchè se il suolo della strada comunale, provinciale e nazionale è del Comune, della Provincia e dello Stato, è allo Stato che spetta l'alta vigilanza perchè è lo Stato che ha l'alta vigilanza su tutte le strade di uso pubblico; così se sopravviene un ingombro in una strada comunale o provinciale, l'autorità pubblica ha subito il diritto di farle sgombrare come se si trattasse di strada nazionale. E quindi come si può rovesciare d'un tratto tutto il diritto pubblico già esistente, rovesciarlo con questo disegno di legge? Io capirei che, in una nuova legge organica, si venisse con un concetto di decentramento a dire: queste alte funzioni di diritto pubblico debbono o non debbono essere tutte esercitate dal Governo o da altri enti. Ma bisogna, innanzi tutto, definire e sciogliere una grande questione di diritto pubblico.

Per ciò mi auguro che la Commissione consenta a mantenere integro l'articolo ministeriale. Il Governo, si dice, non può agire che in forza della sicurezza pubblica. Ma tutto questo suppone l'adempimento di tutte le altre condizioni che sono nelle nostre leggi, specialmente quella sulle opere pubbliche del 1865, che è il vero codice sulla materia. Io, quindi, in queste brevi parole credo di aver dimostrata la necessità che la legge presente abbia il suo svolgimento. Essa rappresenta due tendenze, le quali come sono nel Parlamento sono nel paese; perchè, mentre da una parte lo Stato e le grandi Società ferroviarie hanno un patrimonio considerevole da difendere, che è nel tempo stesso il patrimonio dei contribuenti, dall'altra vi sono interessi sociali e locali che vogliono affermarsi.

Ora questo disegno di legge ha la singolare fortuna di essere sostenuto da un Ministero che non l'ha proposto, di guisa che la questione subiettiva non viene a complicarsi con la questione obiettiva. Noi lo discuteremo dunque obiettivamente; e dopo la discussione in questa Camera, se, in qualche parte, la legge potrà riuscire difettosa, l'altro ramo del Parlamento vi apporgerà i suoi lumi in proposito.

Prego, dunque, la Commissione e la Camera, inoltrandosi nella discussione, di tener conto delle doppie esigenze che ci si presentano, e di portare in essa uno spirito di grande

equanimità e di grande diligenza appunto per la difficoltà dell'argomento.

Bisogna, poi, considerare che, le tramvie richiedono di essere regolate da una legge, perchè, se come ha detto l'onorevole Marchiori, le condizioni delle ferrovie non sono assolutamente floride, anche fra le tramvie ve ne sono di quelle che versano in condizioni tutt'altro che soddisfacenti.

Ora il determinare alcune norme costanti, se gioverà per un verso a migliorare il patrimonio delle tramvie, potrà giovare anche per l'altro a trovare una migliore guarentigia per le ferrovie dello Stato, tanto più che il trattamento rispetto alle imposte è assolutamente diverso. E non dirò una parificazione, chè non è possibile, ma una certa armonia si dovrebbe introdurre; tanto più che nelle stesse tramvie v'è una grande disparità, poichè vi sono di quelle che pagano e di quelle che non pagano affatto secondo i diversi casi.

Infatti avendo voluto assumere informazioni dal ministro delle finanze, ho visto che le tramvie danno già circa 60 mila lire di reddito, ma sono ripartite in modo assolutamente disuguale, imperocchè secondo che si tratti di un vero biglietto, o di marche che si prendono negli stessi scompartimenti della tranvia, si paga o non si paga la tassa. Ora anche per questo lato, su questa disuguaglianza di trattamento che hanno cittadini i quali si servono dello stesso mezzo di locomozione, è necessario ed urgente che il Parlamento si pronunzi.

Non aggiungerò altro perchè intendo di esaminare le questioni, di mano in mano che si presenteranno, articolo per articolo, secondo la dichiarazione che feci l'altro giorno.

E chiudo queste mie brevi parole, con un breve cenno sulla questione preliminare di lingua fatta dall'onorevole Marchiori. Egli ha citato l'autorità dell'onorevole Martini, autorità certo molto stimata e competente; ed avrebbe potuto citare anche quella molto competente dell'onorevole Minghetti, il quale, quando, per la prima volta, si venne a parlare, a proposito del progetto Baccarini sulle tramvie, ripeté il ritornello della famosa canzonetta toscana:

Isolina dove vai
Vo' a Peretola in tranvai.

(*Si ride*).

L'onorevole Minghetti la ripeté in questa Camera per dire, che, ormai, la sola vera culla

della lingua viva aveva battezzato il nuovo mezzo di comunicazione, e che quindi tranvai aveva il battesimo dell'italianità, e non l'aveva avuto tramvia.

Però l'industria tranviaria ha corso di gran carriera in 10 anni, e non meno carriera ha fatto il linguaggio, perchè oggi ha cittadinanza di lingua, non solo la parola tramvia, ma molto più l'aggettivo tramviaria. Io non solo non mi misuro con le competenze che ho citato, ma dichiaro di essere uno dei meno competenti in questioni di lingua. Desidererei, però, che il proponente mi dicesse, all'aggettivo tranviario quale si potrebbe sostituire che derivi da tranvai. Perchè, come diceva, ormai nel linguaggio l'aggettivo tranviario ha avuto cittadinanza. Io lascio di questa questione di linguaggio giudice la Camera, ma ho voluto, com'era mio dovere, dire che, nel linguaggio non solo comune, ma anche ufficiale, non è entrata soltanto la parola tramvia, ma sono entrati anche i suoi derivati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini Ferdinando.

Martini Ferdinando. Io aveva tutt'altra intenzione che di parlare intorno ai tranvai. E dico *tranvai*, perchè non c'è ugola italiana che possa pronunziare *tramvia*, visto che l'*m* avanti il *e*, non solo nella lingua italiana, ma in nessun dialetto d'Italia, si trova in alcuna parola. L'onorevole ministro ha detto: ormai tramvia è parola consacrata nel linguaggio ufficiale. Onorevole ministro, il male è appunto quello di credere che si possa inventare un linguaggio ufficiale. C'è una parte dell'azione democratica che è, grazie a Dio, riconosciuta da Plutarco in poi, ed è questa che il solo legislatore, in fatto di lingua, è il popolo e, ad onta di tutti gli sforzi burocratici possibili, il popolo non adotta le parole se non quando le conia lui, e dice tranvai in Piemonte e dice tranvai in Toscana. E nelle Provincie meridionali d'Italia, dove la forma più breve è sempre la più accettata si dice tram. Ora dite tranvai, dite tram, ma non dite tramvia, perchè questa parola, ripeto, ripugna alle orecchie e all'ugola italiana. Del resto la questione, purtroppo è malinconica, perchè, disgraziatamente, noi che non inventiamo più nulla in Italia, siamo costretti ad adottare le parole con le quali hanno già battezzate le loro invenzioni, popoli stranieri. Comunque sia, ripeto, dite tranvai

dite tranvai, e magari tram, a me poco importa, io combatto soltanto la pretesa di inventare un linguaggio ufficiale e di sovrapporlo a quello, che il popolo fa da sè stesso.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io ho già detto all'onorevole Martini che non intendevo sollevare una questione di linguaggio: ma, appunto perchè il linguaggio lo fa il popolo (me ne appello ai ricordi giovanili, e rammento che Cesarotti diceva che l'uso è il gran maestro del linguaggio), osservo che la parola tranvia è quasi usata, quanto la parola tranvai.

Martini Ferdinando. Dai capi sezione!

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non dai soli capi sezione.

L'uso, non la burocrazia, ha creato dei derivati della parola tranvia, come l'aggettivo tranviario, così, per esempio, legislazione, industria tranviaria. Ora io vorrei sapere dall'onorevole Martini come dalla parola tranvai si possa fare un derivato, che possa servire da aggettivo. Ma, esposta la questione, me ne rimetto all'onorevole Martini e non insisto.

Gianolio, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. Anzitutto una parola all'onorevole Arnaboldi, il quale mi pare sia stato un poco scosso da una voce, a me sfuggita, dalla voce « gaudenti. »

Non vi era in me, e di ciò può essere convinto, intenzione alcuna di dir cosa che potesse toccare la suscettività sua.

Io so che quanti sono in quest'Aula, allorché si tratta di far leggi, non guardano all'individuo proprio, guardano all'interesse di coloro a cui la legge si può riferire, all'interesse del maggior numero; e so bene che l'onorevole Arnaboldi, per quanto sia fra i felici, in fatto di fortuna, non ha mai dimenticato i disgraziati.

Ho detto « gaudenti, » ma ogni parola si riferisce all'oggetto di cui parlate. Si gode di tutto. E qui proprio la parola si riferiva a quel certo attrito che vi può essere fra chi gode della vettura e chi è costretto ad andare in tram.

All'onorevole Artom dirò (e del resto ha già risposto a lui l'onorevole ministro), che

non possiamo accettare un rinvio per nuovi studi. Quando venissimo con nuovi studi, non so se arriveremmo con qualche cosa di meglio di quello che si è fatto oggi.

E poche parole dirò anche all'onorevole Marchiori.

L'onorevole Marchiori ha portato qui delle idee, le quali oggidi sono un po' tardive, dopo lo sviluppo che hanno preso i tranvai o le tranvie (chiamateli come volete).

E a questo proposito dirò che quaranta anni or sono ho studiato un po' di grammatica, che poi ho fatto un po' di letteratura, e poi non mi sono occupato niente di lingua. Quindi lascio che coloro che ne sanno in questa materia risolvano la questione a modo loro. Certo ha ragione l'onorevole Martini: quel tram-via nella nostra lingua va male, non lo potete pronunziare come una parola sola, e siete costretti a dividerla e farne *tram* e *via*, o altrimenti a trasformare l'*m* in *n* e fare una *trancia*.

Ma lasciamo questa cosa e veniamo all'onorevole Marchieri.

L'onorevole Marchiori, dicevo, è venuto tardi con le sue osservazioni. Oggidi abbiamo 3,000 chilometri di tranvai o tranvie costruiti (non so più come dire). Abbiamo 3,000 chilometri, e non se ne faranno poi tanti. E quindi il venire oggi ad invocare una specie di alto diritto che abbiano le ferrovie di non ricevere concorrenza dai tranvai è cosa che non può più avere importanza pratica.

Ma credete voi, o signori, che al giorno d'oggi, dopo tutte le delusioni, che vi sono state, possa venire in animo ad alcuno di fare dei tranvai in concorrenza alle ferrovie? Ma nessuno li farà. Potrà avvenire che due punti siano toccati dai tranvai e dalla ferrovia, ma ciò avverrà, perchè vi sono dei punti intermedi, e perchè oltre quel punto il tranvai si estenderà a località che non sono toccate dalla ferrovia. Sapete che cosa è avvenuto? In quell'orgia di ferrovie, che ebbe la sua origine dalla legge del 1879, noi siamo venuti a creare molte strade ferrate che fanno concorrenza a tranvie le quali già esistevano; ciò è successo per molte tranvie, a cominciare da quella, che, se non erro, è la prima delle tranvie che si sia costruita in Italia, e costruita in strada nazionale da Cuneo a Borgo San Dalmazzo, tranvia concessa dal Governo, come proprietario della strada.

Ebbene, oggidi vi è pure una strada fer-

rata che va da Cuneo a Borgo San Dalmazzo: ma in quell'epoca nessuno supponeva che si sarebbe fatto la follia di costruire una Cuneo-Ventimiglia, che non si sa come andrà a finire.

Una voce. E la Cuneo-Saluzzo?

Gianolio, relatore. La Cuneo-Saluzzo è un'altra follia!

Dunque questa delle linee di tranvai concorrenti con una linea ferroviaria, sarà un'accidentalità che avverrà dove vi sia proprio esuberanza di traffico, ma che del resto non potrà verificarsi se non in casi anormali, o quando vi sia un maniaco che la voglia. Ma i maniaci sono eccezioni e non è il caso di occuparsene.

L'onorevole Marchiori ha portato qui una specie di definizione del tranvai, che non è in nessun modo da accettarsi.

Il tranvai, egli dice, deve servire per il trasporto dei viaggiatori, non per trasporto delle merci.

La Commissione non crede che ciò sia esatto.

Il tranvai può servire anche per trasporto di merci. Perchè, quando vi sia un tranvai fra due località, non volete ammettere che esso trasporti delle merci?

Perchè volete far consistere la distinzione fra tranvai e ferrovia in questo: che uno sia destinato a trasportare passeggeri soltanto e l'altra a trasportare passeggeri e merci?

Il carattere vero ed unico che separa il tranvai dalla ferrovia, è quello che ha detto la Commissione e che il Consiglio di Stato aveva già messo in rilievo in un parere del 28 febbraio 1880, cioè che è tranvai quello che corre su strade ordinarie senza separazione di sede, tranne casi eccezionali, in cui, o per pendenze o per condizioni dell'abitato, occorre separarsi dalla strada ordinaria; che, invece, è ferrovia, economica o ordinaria poco monta, quella che corre assolutamente con sede separata.

All'infuori di questa distinzione non ve n'è altra.

Del resto, credete a me, se oggidi vi è una concorrenza alle ferrovie, questa non è fatta dalle tranvie. Vi potrei citare parecchi esempi. Per esempio in Piemonte è avvenuto questo fenomeno che in un raggio di 50 o 60 chilometri attorno a Torino, mentre molti anni fa i vetturali erano scomparsi, oggi sono ritornati e fanno buoni affari. Al mio paese natio

vi sono tre o quattro vetturali che fanno tre viaggi la settimana per Torino, che dista 50 chilometri, e guadagnano denari facendo concorrenza alla ferrovia.

Perchè succede questo? Perchè coi trasporti fatti dai vetturali voi avete la garanzia che non vi è manipolazione di cose, che non si sottrae, che non si guasta nulla, perchè il vetturale è responsabile in proprio, ed è lui che viene a prendere la roba a casa vostra e la consegna al destinatario, e perchè principalmente la roba consegnata oggi a mezzodi, arriva a Torino domani alle 8. Questa è la vera concorrenza che si fa alle ferrovie nelle vicinanze delle grandi città.

L'onorevole Marchiori si è lungamente diffuso a parlare delle ferrovie economiche, e ha mostrato di preoccuparsi di queste ferrovie che possono far concorrenza alle ferrovie principali. Ma la Commissione non ha toccato per niente le ferrovie economiche. La concessione di queste ferrovie si dà dallo Stato, che è sempre arbitro di darla o non darla. Per quanto riguarda la concorrenza noi non abbiamo in nessun modo derogato agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici, i quali contemplan appunto l'ipotesi di una ferrovia nuova che si dia in concorrenza ad un'altra già esistente, e determinano i modi di stabilire l'indennità.

Bisogna distinguere tra tranvie e ferrovie anche quando voi volete parlare dei redditi che lo Stato deve prendere, e bisogna far distinzione anche perchè finora lo Stato non ha dato un soldo per nessuna tranvia.

Ma se non date niente, non avete diritto di pretendere tutto ciò che volete pretendere dalle strade ferrate.

Lasciate la libertà. Del resto quando voi venite a farne una questione di concorrenza di redditi maggiori o minori delle ferrovie o delle tranvie, voi rimpicciolite la cosa, voi venite ad ostacolare in qualche modo quel risveglio economico che è necessario sia nella nazione.

Lasciate che la gente si muova. Per i regolamenti della tranvia passano persone ed affari, passeranno pochi, passeranno molti, adopereranno più un mezzo che l'altro, ma ne passeranno sempre più se ci avete i due mezzi; e quindi ne avrete sempre un vantaggio.

L'onorevole Marchiori ha toccato anche articoli speciali.

Ha parlato del diritto all'utilità pubblica.

Ma, quando voi avete un tranvai che è deliberato da una Provincia o da un Comune a servizio del pubblico, ci avete un vero *opus publicum*.

Se v'è caso in cui il tranvai si debba scostare dalla strada ordinaria per meglio servire al suo scopo, per evitare forti pendenze per non addentrarsi nell'abitato, non vi è ragione per negare la declaratoria di utilità pubblica.

Del resto non si dia fastidio l'onorevole Marchiori, in genere i proprietari sono felici di essere espropriati.

Io credo che quando si fa un tramvia, se i beni immobili potessero farsi diventare mobili, molti cercherebbero proprio di mettersi sulla linea delle espropriazioni.

Ad ogni modo, quando espropriate, e date al proprietario tutto quanto importa, non c'è danno alcuno per lui.

Noi discuteremo il progetto, e vedremo le modificazioni che si proporranno. Certo si è che, se prevalessero certe idee, che da taluni si sono manifestate, sarebbe meglio di far nulla. Attualmente come ci troviamo?

Le tramvie sono venute su, fenomeno che la legge non aveva preveduto, sono venute su con un sistema di libertà; il Governo è entrato là per un buco ad approvare la trazione meccanica sulle strade ordinarie; e quando facesse di più, commetterebbe un abuso, imperocchè non è vero in modo alcuno che il Governo abbia sulle strade comunali e provinciali un diritto eminente. Non ne ha nessuno. Esso ha solo sopra di esse un diritto di polizia stradale e niente altro.

La legge stessa dei lavori pubblici vi dice che i regolamenti per la costruzione, sistemazione e manutenzione delle strade provinciali, sono fatti dalle Provincie e dovevano farsi entro il giugno 1867. Quanto faccia il Governo, all'infuori della sicurezza e polizia stradale, è una usurpazione, è un abuso di potere che non si legittima che dal fatto che siete Governo, e che quindi avete i carabinieri a vostra disposizione. (*Si ride*).

Detto ciò lascio che si chiuda la discussione generale. Quando si dovesse venire ad una legge restrittiva della libertà dei Comuni e delle Provincie che impedisse loro di usare delle loro strade apponendovi dei regoli di ferro, facendovi correre delle locomotive, salvo al Governo come autorità di sicurezza pubblica di dare esso i provvedimenti che

credesse opportuni, quando dovessimo venire a questo, respinga la Camera la legge; farà opera buona, perchè camminiamo per la via della libertà. (*Bravo! bene!*)

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Perdoni la Camera, ma io debbo aggiungere qualche cosa alle osservazioni fatte dall'onorevole Gianolio.

Siamo sempre alle solite: lasciate ampia la via alla libertà!

Io non sono certo di quelli che vogliono chiudere gli occhi alla luce della libertà, ma io dico: esaminiamo il problema ferroviario in sé e per sé e con criteri ferroviari, non facciamo delle teoriche astratte. Io la libertà l'amo e l'adoro, ma desidero che essa sia invocata a proposito.

Non è libertà vera la facoltà di sovrapporsi l'uno all'altro, non è libertà il dare ad un ente la facoltà di usurpare le competenze di un altro. No, onorevole Gianolio, Ella non difende la libertà quando chiede questo; Ella difende la licenza e dico licenza nel senso più temperato della parola.

Qui dobbiamo esaminare il problema ferroviario nei suoi rapporti e nella sua economia; non dobbiamo fare teoriche di libertà.

Perchè è solo così che si avrà un vero vantaggio per i Corpi locali e per la nazione.

D'altronde, vediamo le legislazioni degli altri paesi. Cito la Svizzera. La Svizzera, che è venuta ultima in materia, ha voluto attribuire al Governo la legislazione dei tranvai. Così ha fatto pure l'Inghilterra. Ma mi citi un paese l'onorevole Gianolio dove sia lasciata ai Corpi locali tanta libertà quanta se ne viene a domandare con questo disegno di legge! Io credo che sia questo l'unico esempio di una legge che lasci la briglia sciolta ai Corpi locali, in questo grave problema. Guardi l'ultimo *atto*, del 1870, dell'Inghilterra, e vedrà che cosa è prescritto in questa materia. Nessuna delle prescrizioni di questo *atto* è stata imitata in questo disegno di legge.

L'onorevole Gianolio dice che è inutile fare osservazioni, oggi, dopo che quasi 3000 chilometri di tranvai sono stati costruiti in Italia! È proprio chiudere la stalla, quando son fuggiti i buoi!

Ecco: io rispondo che, quando si è fatto male, non si deve continuare a farlo. Poi, badi che tutto questo sviluppo dei tranvai che l'onorevole Gianolio ha accennato, non è

che in una parte d'Italia, nel Piemonte e nella Lombardia; nel resto non v'è quasi niente.

L'Italia non si limita alla valle del Po, e dobbiamo sperare che anche le altre regioni parteciperanno efficacemente alla nuova vita economica; ed allora si vedrà che questa questione dei tranvai è ancora da risolvere. Dunque, vede l'onorevole Gianolio che abbiamo un problema grosso avanti a noi; ed è bene che la legge preveda l'avvenire, perchè l'avvenire è degno della osservazione del Parlamento.

È strano, poi, che si faccia prima sviluppare un istituto al di fuori della legge, e poi si dica: non fate più la legge. Così si viene ad eternare lo stato illegale, che si è creato.

Io non potrei seguire l'onorevole Gianolio, per quanto sia l'omaggio che faccia all'ingegno suo, in questo ragionamento.

Si nega poi che i tranvai possano fare concorrenza alla ferrovia. I tranvai si sono sviluppati splendidamente nell'Alta Italia senza danno delle ferrovie. Ma sa perchè si sono sviluppati? Perchè la loro costruzione non costa che 30,000 o 34,000 lire a chilometro, compresa la strada! È vero che le ferrovie sono state sussidiate dal Governo, ma i tranvai lo furono dai Comuni e dalle Provincie.

Marazio. Ma non sempre!

Marchiori. In moltissimi casi però sì. Eppoi non devono sottostare ad alcun limite, o prescrizione.

È naturale che i tranvai prosperino! Giacchè si esercitano nel modo più economico, ed hanno poche spese d'impianto e nessuna imposta.

Vediamo poi se non fanno concorrenza alle ferrovie. Io non parlo e non faccio mai cifre della cui esattezza non sia certissimo. Ma da parecchie pubblicazioni risulta che molti tranvai si sono costruiti proprio in concorrenza non di quelle ferrovie che danno le 1800 lire a chilometro, ma attorno a quelle che danno 100,000 lire a chilometro.

Li si è rivolta la speculazione e svolta attirando a sé una parte del traffico. L'onorevole Gianolio ha detto: io ho veduti ritornare i carri ordinari. Ma non quando in una data plaga non ci sia una grande intensità di traffico.

Perchè anche qui bisogna intenderci bene; c'è un fatto che va accennato.

In Inghilterra, in Francia, in Germania,

le ferrovie non hanno tolto il traffico alla navigazione dei fiumi e dei canali, ma sono paesi che hanno un grande movimento commerciale.

Se questo ci fosse in Italia non mi spaventerebbe il tranvai concorrente.

Ripeto: io non le ho qui, ma esistono al Ministero statistiche le quali dimostrano che parecchie linee hanno scemato di traffico immediatamente dopo lo impianto del tranvai parallelo, o quasi parallelo.

È strano che in Italia non vogliamo che il tranvai compia le sue funzioni e compia invece quelle della ferrovia.

Io, signori, sarei lietissimo se sapessi che i tranvai avessero eccitato delle energie nuove e dei traffici nuovi, ma così non fu in molti casi. (*Interruzioni*).

Sarà anche che le ferrovie non compiono in tutti i casi il loro dovere. Ma, o signori, pensate che se i tranvai fanno la concorrenza, la concorrenza in fine dei conti ricade a danno dello Stato.

Qualcuno ha detto: ma vedete che sono sorte delle ferrovie a far concorrenza ai tranvai? Ma qui confondiamo i termini. Le ferrovie hanno funzioni preponderanti di Stato e di grande interesse economico e politico da compiere. Ammetto che qualche errore sia stato fatto in materia di ferrovie. Ma questo non è un argomento per combattere il servizio delle ferrovie dello Stato.

Non mi dilungo di più sull'argomento. Dico soltanto che l'argomento della libertà non entra punto in questa discussione ed in secondo luogo che il disegno di legge, così come è stato presentato, non distinguendo esattamente i tranvai dalle ferrovie economiche, crea una condizione di cose assai pregiudicevole.

Io credo che si possano chiuder gli occhi sul passato, perchè ormai quel che è fatto è fatto, ma bisogna pensare all'avvenire.

Quanto alla distinzione da ferrovie economiche a *tranvai*, a chi dice che non è possibile, io rispondo che c'è un disegno di legge dell'onorevole Baccarini del 1880 in cui la questione è ben chiarita. Dunque con un po' di buona volontà si potrebbe far lo stesso in questo disegno di legge.

La definizione di ciò che sia il *tranvai* è indicata nella legislazione di tutti i paesi del mondo. E potrei leggere tutto quello che hanno scritto quelli che si sono occupati della

materia per dimostrare che non esiste confusione nel determinare quale sia un tranvai o una strada ferrata, sia pure economica.

Quindi per queste ragioni io dico, che non potrei mai accettare il disegno di legge della Commissione; e non mi sentirei di accettare quello del Governo, altro che quando sarà essenzialmente modificato in molte delle sue parti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. La battaglia si è accesa molto viva, come se i *tramways* e le ferrovie economiche dovessero necessariamente essere sempre in concorrenza alle strade ferrate. Credo che la questione in questo modo sia grandemente spostata. L'onorevole ministro aveva posta la questione molto nettamente, ed a mio avviso in modo chiaro. Sta di fatto che v'è una legislazione effettiva, che ha regolato fin qui la costruzione e l'esercizio dei *tramways*; sta pure di fatto che le ferrovie economiche furono oggetto di parecchie disposizioni legislative intese a promuoverle, come avvenne nelle leggi del '79, '81 e '89; ma non è men vero che queste ferrovie economiche, mentre ebbero facilitazioni dalle leggi che ho citate, si trovarono ostacolate da un'antica legge del '65, le modalità tecniche della quale erano plasmate a quella sola forma di strade ferrate, che allora si potevano considerare; cioè le strade ferrate ordinarie, che hanno per obiettivo non solo il trasporto a piccole distanze, ma anche e specialmente quello a grandi distanze. È in questo senso che è essenzialmente necessario che una legge intervenga; e mirano a questo scopo tanto il progetto ministeriale quanto le varianti introdotte dalla Commissione.

Si citano sovente gli esempi esteri, ma io non posso a meno di associarmi a quello che il relatore della precedente Commissione parlamentare aveva detto; che i tranvai presso di noi hanno assunto una fisionomia propria, affatto italiana, che li distingue in modo molto ben chiaro da quelli degli altri paesi. Ed io quindi farei ben volentieri mie le parole dell'onorevole Ferdinando Martini, se non temessi di sciuparle, invocando anche dai colleghi un poco più di sentimento italiano.

Ricordiamo il motto di Michelangiolo: chi va dietro agli altri mai non avanza.

Furono citati gli esempi di altri paesi dove furono precedute le strade ferrate da

canali di navigazione. Io vorrei domandare all'onorevole Marchiori: ma consta a Lei che in quei paesi, quando si trattava di costruire delle strade ferrate nella costruzione di esse siano stati trattenuti dal timore di diminuire il movimento su quei canali di navigazione? A me non consta, ed oso audacemente affermare che certamente ciò non avvenne. L'onorevole Marchiori d'altronde accennò in forma molto poetica al traffico delle ferrovie, paragonandolo alle acque dei grandi fiumi che affluiscono nel mare. Io resto nella stessa metafora, e faccio presente quale grande vantaggio i tranvai e le ferrovie economiche possano arrecare alle strade ferrate ordinarie, perchè sono precisamente i rivoli, che faranno accorrere un maggior traffico ai grandi fiumi delle strade ferrate ordinarie.

Si incomincia la discussione degli articoli.

Presidente. Non essendovi alcuna proposta sospensiva, passeremo alla discussione degli articoli.

Il Governo ha accettato che la discussione abbia luogo sul disegno di legge della Commissione.

« Art. 1. La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tranvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non potrà avere durata maggiore di anni novanta.

« L'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica è riservata al Governo, che provvede con Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici ».

L'onorevole Sella ha presentato il seguente emendamento a quest'articolo:

« L'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica, in quanto riguarda la sicurezza pubblica, è riservata al Governo, che provvede con Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, precedentemente all'inizio dei lavori. »

Ha facoltà di parlare per svolgerlo.

Sella. A quest'articolo, soprattutto dopo i discorsi che sono stati fatti, era opportuno portare le necessarie dilucidazioni. Ed io propongo un emendamento, che credo sia necessario, affinché si sia bene intesi su quel che votiamo. Io ho aggiunto che l'autorizzazione dell'esercizio, da parte del Governo, dev'esser data « in quanto riguarda la sicurezza pubblica. » La differenza poi che in quest'arti-

colo si presenta, fra il progetto della Commissione e quello del Governo, è di un'importanza capitale; tanto che la discussione di quest'articolo finirà per diventare una specie di piccola discussione generale, ed in parte lo è già diventata. La divergenza sta nella risposta da darsi alla seguente domanda: per qual ragione il Governo può negare ad una tranvia la facoltà della trazione meccanica? Secondo la Commissione, questa facoltà non si poteva negare senonchè per ragioni di sicurezza pubblica, ed implicitamente l'ha detto; perchè sopprimendo l'inciso proposto dal Governo « precedentemente all'inizio dei lavori » era evidente che esso intendeva che la tranvia ad ogni modo non si sarebbe potuta proibire: solo il Governo avrebbe potuto disciplinarne le norme di esercizio.

Invece il Governo, per bocca dell'onorevole ministro, vuol riservarsi la facoltà di negare l'autorizzazione a costruire le tranvie per qualunque ragione. Di queste ragioni ne ho intese citare parecchie. La prima è quella della sicurezza pubblica. Tutti siamo d'accordo nel ritenere, che è una funzione che deve avere il Governo quella di tutelare la sicurezza per i viaggiatori e per i viandanti, tanto più che i Comuni e le Provincie non hanno sempre il personale tecnico competente.

Poi si sono ancora addotte delle altre ragioni, la ragione, per esempio, della utilità economica di queste tranvie, cioè, se potranno essere una buona o cattiva speculazione.

Qui, intendiamoci bene, si parla di voler tutelare l'interesse delle Provincie e dei Comuni? Si teme fin d'ora che le Provincie ed i Comuni daranno dei sussidi, troppo lauti per le loro finanze, a tranvie che non sono di grande utilità?

Ma a me pare che a queste deliberazioni inconsulte, se mai, dei Comuni e delle Provincie provveda la Giunta amministrativa. Dunque noi non dobbiamo ammettere che anche il Ministero dei lavori pubblici debba entrare in questione per vedere se un Comune, votando un sussidio, fa bene o male. Questa non è una mansione che a lui sia affidata.

E non c'è neppure da temere che i Comuni e le Provincie si ingolfino in spese, che non si sappia precisamente che cosa siano; abbiamo l'articolo 2 di questa legge, che dice che le tranvie non potranno mai essere eser-

citare direttamente nè indirettamente dalle Provincie e dai Comuni. Quindi, secondo me, la Giunta amministrativa dovrebbe sempre negare la sua approvazione a deliberazioni in cui si garantisse un dato prodotto chilometrico.

La garanzia di un dato prodotto chilometrico è, per me, molto peggiore che il diretto esercizio, perchè quando la Società esercente vede che, per quanto faccia bene, l'esercizio non giunge al prodotto garantito, avendo la garanzia, non ha più alcun interesse di far meglio.

E credo che anche il Governo ne sappia qualche cosa delle conseguenze che sono venute dallo aver garantito un prodotto chilometrico ad alcune ferrovie.

Dal lato dunque delle Provincie e dei Comuni, mi pare che non è in questa legge che dobbiamo occuparci se spendano troppo o spendano male.

Non credo poi neppure di dover discutere se si debba o no ricercare, nel caso di privati assuntori, se sarà o no buona la speculazione. Si entrerebbe in un campo, in cui credo che nè Governo nè Camera vorrebbero entrare; si giungerebbe a voler tutelare ogni iniziativa privata.

Si potrebbe temere anche un'altra cosa. Che le Provincie ed i Comuni diano l'autorizzazione ad una tranvia, la quale ingombri la strada ed impedisca la viabilità generale senza che la tranvia abbia un'utilità sufficiente. Ma prima di tutto, l'ingombro della strada è molto minore di quello che si voglia a volte far vedere. L'onorevole Artom l'altro giorno diceva che gli era successo di vedere, che delle vetture non avevano più potuto uscire dal binario del tranvai. Invece io ho visto, specialmente dalle nostre parti, che avviene questo: le Provincie ed i Comuni inghiaiano le strade, per la loro parte, molto prima di quello che l'inghiai il tranvai, il quale ha la manutenzione della sua zona. Ebbene, quando la strada è inghiajata, allora succede sempre che i carri camminano nella zona occupata dal tranvai senza nessuno inconveniente. Quindi il dire che questa zona è separata dal carreggio ordinario non è affatto esatto. Se poi noi avremo un tranvai così poco utile da non compensare il piccolo incomodo che ne viene al pubblico sopra la strada, allora potete star certi che questo

tranvai non rende neppure le spese di esercizio e finirà per esser tolto.

Veniamo alla questione della concorrenza. Si è detto: noi vogliamo impedire che si faccia la concorrenza alle grandi linee ferroviarie, in cui lo Stato ha un grandissimo interesse. Ma badate: con questa parola concorrenza si finisce per andare troppo in là. Supponiamo di avere due punti già uniti con linea ferroviaria, e che fra i due punti si metta un tranvai, il quale percorra un tracciato diverso; allora, a rigore, questa linea è concorrente; e volete voi per ciò proibirla? Citerò un caso della mia Provincia.

C'è un tranvai da Borgo Sesia a Vercelli. Questo *tram* può dirsi che fa la concorrenza alla linea ferroviaria Borgo Sesia-Novara; e dirò anzi che un pochettino di concorrenza effettivamente glie la fa; ma dirò anche che questo tranvai traversa dei Comuni importantissimi; uno dei quali ha quasi 10,000 abitanti, e che credo qualche collega abbia sentito nominare, cioè Gattinara.

Ora, vorreste voi proibire, per esempio, questo tranvai per la ragione che fa un poco di concorrenza alla Novara-Borgo Sesia? Volete che le popolazioni di quei Comuni non possano sperare una linea tranviaria? Così spingerete quei Comuni ad insistere verso i deputati, ecc., per avere una linea ferroviaria; e voi, per non dare una linea tranviaria concorrente, finirete per fare, a vostre spese, una linea ferroviaria concorrente, come avete già fatto molte volte.

Non deve poi il Governo guardare queste cose dal limitato punto di vista da cui può guardarle una Società ferroviaria. Le Società ferroviarie guardano soltanto i loro affari a distanza di pochi anni, perchè i direttori, essendo mobili, essenzialmente tendono a far vedere che il traffico aumenta, o almeno che non diminuisce, momentaneamente.

Il Governo deve guardare le cose da un altro punto di vista; e, per esempio, quando vi sono dei Comuni, i quali non potrebbero essere uniti da linee ferroviarie, se non creando una piccola concorrenza alle ferrovie, non vedo perchè il Governo non debba permetterlo.

Per conto mio, non nego al Governo tutti i mezzi per provvedere ai necessari servizi pubblici, ma che i mezzi debbano essere appunto questi d'impedire a molti Comuni la facilitazione delle comunicazioni, non lo posso consentire.

Le Società ferroviarie possono esse vincere la concorrenza dei tranvai? A me pare di sì: tutto dipende dal fare un buon servizio. Bisogna che esse facciano un servizio un poco industriale.

Se domani occorresse, per avvantaggiare i piccoli traffici, di trasportare delle merci pesanti, poichè, legati come siamo da quella catena, che mi permetterei di chiamare vera catena da galeotto, che sono le Convenzioni ferroviarie, non si possono variare le tariffe, il trasporto, che non potrebbe farsi con le ferrovie ordinarie, si potrà fare col tranvai. Succede molte volte, nei nostri paesi, che delle masse di contadini devono recarsi in luoghi lontani, per lavori agricoli; se questa gente trova una Società tranviaria che fa loro dei ribassi fortissimi, che non sono concessi dalle grandi ferrovie, si serve della tranvia, altrimenti va a piedi.

In fine dei conti dunque un poco di concorrenza non fa male, anche per il miglioramento dei servizi ferroviari.

L'onorevole Gianolio ha già accennato a tutti i gravi inconvenienti, che si hanno nei termini di resa per la mano disattenta o vandalica degli agenti ferroviari.

È un fatto che tali inconvenienti nei *tramways* succedono molto più raramente, perchè il personale è molto più ristretto e i colpevoli, se ve ne fossero, sarebbero scoperti più facilmente.

In queste linee concorrenti, poi, c'è un'altra cosa da osservare. Una linea ferroviaria si addentrerà in una valle fino ad un certo punto e al di là non può continuare, non sarebbe conveniente neppure di fare una ferrovia, e perciò non si potrà fare che un tranvai il quale talora dovrà scendere un po' a valle della testa di linea della ferrovia per essere remuneratore e quindi avere un certo tratto parallelo alla ferrovia.

Se voi non permettete questo tranvai; avverrà che tutte le località oltre l'estremo della linea si troveranno senza comunicazioni economiche.

Si è detto poi che non vi è distinzione tra tranvia e ferrovia. Questo io non riesco a capirlo. Si potranno immaginare delle linee, che siano qualche cosa d'intermedio, ma non bisogna fare del bizantinismo; bisogna pigliare le cose come sono. Novantanove volte su 100, portati davanti ad una linea noi sappiamo dire se è ferrovia o tranvia, ma se una volta

dovremo discutere, allora risolveremo il caso speciale. Insomma io voglio sperare proprio che il Governo non vorrà continuare a vedere nelle tranvie un nemico dei propri redditi e dell'economia nazionale.

Mi ha fatto veramente senso sentire l'onorevole Marchiori parlare dei grandissimi inconvenienti arrecati dai tranvai, augurandosi che non succedano nella bassa Italia dove sono poco sviluppati, tutti quei mali che sono accaduti nell'alta Italia.

Io per mio conto auguro alla bassa Italia il gran male di avere tutti i tranvai, che ci sono nell'alta Italia (*Bravo!*) e spero che la Camera vorrà entrare nell'ordine d'idee della Commissione. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Mi scuserà la Camera, ma dopo di aver già esposto le mie idee su questo disegno di legge, ho l'obbligo di concretarle anche nella discussione dei singoli articoli.

Qui si fa una strana confusione; sarà mia colpa, perchè mi sarò male espresso. Ma l'onorevole Sella non mi faccia passare nè per gretto, nè per bizantino, perchè nessuno di questi due titoli mi si confà.

Vi è una prima questione. Io non ho detto: non fate tranvai, non fate ferrovie economiche. Ho detto: badate, perchè la situazione odierna è questa. Da un lato avete le ferrovie che hanno determinati obblighi per legge, obblighi di costruzioni, obblighi di esercizio, obblighi d'imposte, ecc., dall'altro tranvai senza obbligo d'oneri.

Or questo capitale che si trova investito nelle ferrovie e che deve sottostare a pesanti imposte ed a pesanti necessità di costruzione e di esercizio, non è giusto che abbia la concorrenza di un altro capitale, che non paga imposte e può usare di un materiale assai meno costoso.

Qui si è fatta l'osservazione che per le tranvie non c'è sussidio da parte dello Stato. Ed io ho detto che anche questo non è perfettamente vero; perchè per le strade su cui molte di queste tranvie sono state costruite, l'argine stradale è stato largamente sussidiato dal Governo; ed ho osservato che i Corpi locali hanno dato molte volte lauti sussidi.

Si metta dunque in chiaro la condizione delle cose, d'un ente che fa un servizio caricato degli oneri che son venute esponendo, e dall'altro, un ente analogo che con materiale

di poco valore e senza oneri fa lo stesso servizio.

Luporini. È il progresso.

Marchiori. Sta bene, il progresso; ma però siccome le ferrovie le ha costruite lo Stato, e ne ha in parte esso la responsabilità economica, mi pare che non debba dire: me ne lavo le mani, non ci penso.

Luporini. Ci sono i contribuenti.

Marchiori. Vengo ai contribuenti. Forse Lei non c'era quando ho parlato.

Ma crede Lei, onorevole Luporini, che creando questo disastro, o, se volete, questo danno, per le Società ferroviarie, si venga a fare il vantaggio dei contribuenti?

Ma badi che certe liquidazioni ferroviarie vanno poi a cadere addosso ai contribuenti.

Ebbene, io ho cercato di dimostrare che, col voler tutelare solo gli interessi locali, si può correre il pericolo di danneggiare quelli generali.

È questa una questione per altri disputabile, per me indiscutibile.

Io che della questione ferroviaria mi occupo con molto amore, resto nella mia convinzione e non credo di essere punto gretto se dico: questo problema esaminiamolo con calma e sotto tutti i suoi aspetti.

Veniamo a un'altra osservazione che mi si è fatta. Ho forse detto che non si debbano fare i *tramways*? No, io ho detto che se voi volete lo sviluppo di essi, se volete che il vostro concetto abbia una larga esplicazione, non potete sottrarli però all'osservanza di quegli obblighi, all'armonia di quegli interessi generali dei quali non potete chiamare giudici il Comune o la Provincia. Io credo che l'unico giudice ne debba essere lo Stato. Quindi non dico che concessioni non si debbano fare, dico solo che le deve fare lo Stato.

Io ho detto che bisogna distinguere esattamente i tranvai dalle ferrovie economiche. Voi mi avete risposto che non è possibile; io non capisco perchè non si possa fare questa distinzione; tutto il mondo l'ha fatta e noi soli non siamo capaci di farla: diciamo più francamente che non vogliamo farla.

Si obietta che già tremila chilometri di tranvie sono stati costruiti. Ma allora io dico: non facciamo neanche la legge; lasciamo le cose quali sono, è molto meglio. Noi invece vogliamo avere l'aria di regolare, di salvaguardare l'interesse di tutti, e poi quando

siamo all'atto pratico non regoliamo nulla, non salvaguardiamo nulla.

Si inneggia alla libertà ed ai benefici della concorrenza: è naturale che mi mettete così in una condizione difficile per combattere.

L'onorevole Sella ha poi detto che le Società ferroviarie sono strapotenti e che sapranno tutelare i loro interessi. Or io non difendo, nè combatto nessuno; io so però che quando il Governo ha fatto dei contratti, gli incombe l'obbligo di rispettarli lealmente. Le Convenzioni nostre, hanno tanti articoli, che non sono da confrontare con quelle francesi nella efficacia possibile rapporto ai generali interessi.

Io non faccio accusa all'attuale ministro; abbiamo peccato tutti, ma è certo che cominciando dall'organizzazione dell'ispettorato, in tutto siamo rimasti in uno stato di debolezza.

Facciamo dunque rispettare i contratti; ma soprattutto non allontaniamoci mai dal sentimento dell'equità verso di tutti.

Potranno queste essere delle idee che appaiono forse ingenui, ma non credo poi che siano grette e meno poi inutili.

Dunque, per applicare i concetti che ho avuto l'onore di esporre, non dico altro che questo.

Voletè che siano i Comuni che diano la concessione dei tranvai, o le Provincie? Dittelo. E indichiamo nettamente che cosa intendiamo per tranvai: perchè non possiamo rimanere con la indicazione che ne date nella legge. Io domando a tutti se questa indicazione sia precisa: « *Le tranvie daranno, nella maggior parte del loro percorso, ecc.* » Maggior parte! Ma di quanta parte s'intende parlare?

Non discuto poi neanche l'altra questione, che si debba cioè domandare l'autorizzazione per l'esercizio dopo che il tranvai è costruito.

Ma facciamo qualche cosa di organico. Teniamo pur conto di tutti gli interessi; ma non crediamo di aver risolto il problema, di aver utilmente legiferato, dopo tanti anni, su questa materia, quando noi non diamo alla legge alcuna precisione.

Quale sia la distinzione fra le tranvie e le ferrovie lo si sa chiaramente in tutti i paesi del mondo. Quanto invece alle ferrovie economiche, la cosa è meno facile.

Non facciamo leggi quando non sieno chiare e ben fatte, attendiamo, non per questo cascherà il mondo.

Ma si dice: voi volete una legge perchè la parte d'Italia, che non ha ancora questi mezzi di locomozione non possa mai ottenerli! No, onorevoli colleghi, io non voglio questo; e credo di aver dimostrato nella mia modestissima vita parlamentare come io non mi sia occupato mai di alcun argomento con parzialità verso quella o questa regione d'Italia, ma ispirandomi sempre, com'è dovere di chi siede in Parlamento, al concetto dell'interesse generale dello Stato.

Tuttavia vi è una considerazione sulla quale mi permetto di richiamare per un istante la vostra attenzione. Nell'Alta Italia v'è intensità di traffici e di vita; e quando v'è intensità di traffico, onorevole Casana, la lotta succede fra i vari mezzi di trasporto senza che l'uno distrugga l'altro, mentre uno deve cedere necessariamente quando i traffici siano esigui e forse tutti e due conducono una vita misera. Io ho citate, a questo proposito, Francia ed Inghilterra. Ma in Italia è forse lo stesso? Quando abbiamo le nostre ferrovie a 19,000 lire a chilometro, come volete confrontarle con quelle di altri paesi, che hanno un rendimento di 40, di 60, di 80 mila lire al chilometro?

È dunque ben naturale che in siffatti paesi tutti i mezzi di trasporto trovino il modo di vivere, e non vivano alle spalle gli uni degli altri.

In Italia invece il problema deve essere esaminato con molta cura, perchè molte delle nuove forme che noi diamo ai traffici non vivono di vita propria, accrescendo la ricchezza del paese, ma vivono a danno di quello che abbiamo fatto precedentemente. (*Interruzioni*).

Presidente. Non rientriamo nella discussione generale!

Marchiori. Ormai è forse un po' tardi per proporre un emendamento, tuttavia concretarei la mia idea a questo modo; consentirei che la concessione fosse lasciata esclusivamente al proprietario della via, quando si tratta di un servizio urbano o suburbano; ma in ogni altro caso vorrei che la concessione, data dagli enti locali, fosse omologata dal Governo. (*Interruzioni*)

Mi si muove l'obiezione che così si viene a creare un altro accentramento di funzioni. Ma io non intendo, con la parola Governo, di indicare proprio il Governo centrale. Questa facoltà di concessione può essere delegata

agli organi governativi locali, i quali possono rendere più spedita la pratica.

Questa, del resto, è una questione che potrà essere risolta in seguito.

Quindi io proporrei che alla fine del primo comma dell'articolo 1° fosse aggiunto:

« Quando il servizio compiuto dalla tranvia sia urbano o suburbano. In ogni altro caso la concessione sarà omologata dal Governo. »

Credano, l'onorevole Sella e l'onorevole Casana, che non è nell'animo mio di mettere ostacoli alla vita economica del nostro paese.

Io dico questo solo: Il Parlamento vuol fare una legge? Faccia una legge che veramente regoli questa materia: non una legge che, avendo l'aria di regolare, lasci continuare lo stato presente. In questo caso sarebbe meglio non farne niente; questa è la mia opinione.

Presidente. L'onorevole Prinetti ha facoltà di parlare.

Prinetti. L'onorevole Marchiori ha detto replicatamente nella discussione generale, ed ora ha ripetuto: non facciamo la legge; ed io convengo con lui che questa legge è inutile, che non risponde a nessun bisogno, e quindi, essendo inutile, è anche dannosa.

Solamente mi permetto di osservare all'onorevole Marchiori che, se la mia memoria non m'inganna, questa legge fu sempre invocata precisamente da tutto quell'ordine di interessi, legittimi, alti, ma pure interessi, di cui l'onorevole Marchiori ha raccomandato alla Camera di tener conto. Questa legge fu precisamente promossa da quelle Società ferroviarie, che nella concorrenza delle tranvie e delle ferrovie economiche hanno trovato una causa di diminuzione dei loro redditi; una concorrenza, che le obbligava a diminuire le loro tariffe, ed a migliorare le condizioni del servizio. Ma oggi questa legge si esplica dalla attuale Commissione in confini diversi da quelli che erano desiderati da coloro che la invocavano, e perciò ora si dice: non facciamo più la legge.

Ed io, ripeto, convengo pienamente di non fare la legge, perchè non deploro niente affatto i servizi, che i *tramvais* e le ferrovie economiche hanno reso al paese, anzi ne vado lieto.

Senza alcuna sanzione, senza alcuna legge speciale, è nata in Italia una rete non piccola di ferrovie economiche e di tranvie, che ha portato il traffico in molti siti dove non

arrivava, che ha reso molti servizi senza alcun grave inconveniente, si da rendere necessaria una legge speciale.

Certo, qualche caso di una concorrenza dannosa non basta a giustificare la legge. Ammetto che in qualche luogo, a fianco di una ferrovia di grande traffico, sia sorta qualche tranvia, che ha speculato su quel traffico, che spettava alla ferrovia, onde questo è diminuito. Ammetto, per esempio, che lungo la ferrovia dei Giovi e lungo la linea da Milano a Gallarate, siano sorte delle tranvie, che costeggiano la ferrovia continuamente; e questo è certo un inconveniente; fu un utile impiego del capitale nazionale.

Ma, se questo è vero, non perciò credo sia dovere del Governo di farsi tutore del capitale privato. Possiamo deplorare che il capitale privato faccia cattivi affari, ma non spetta a noi impedire che li faccia.

Anzi, dirò di più: se questi inconvenienti si sono verificati, si è in gran parte per colpa di quelle stesse ferrovie, che oggi se ne lamentano: perchè, se avessero a tempo opportuno modificato le loro tariffe, i loro orari ed il loro servizio, queste tranvie non sarebbero sorte.

E di fatto, quando la concorrenza le obbligò a fare queste modificazioni, noi abbiamo visto che le tranvie fecero dei pessimi affari.

Come vede dunque l'onorevole Marchiori, questi inconvenienti singoli, che si deplorano, hanno subito trovato in sé stessi la loro punizione e il rimedio per l'avvenire.

Io sono tranquillissimo che per l'avvenire tranvie, completamente parallele alle ferrovie esistenti, non sorgeranno; se questo pericolo ci fosse ancora, giungerei fino ad accettare e votare gli emendamenti, che cercano di evitarlo.

Poichè capisco che questo parallelismo completo sia un inconveniente; non bisogna però esagerare, perchè è evidente che se una ferrovia od un tranvai partendo da uno stesso punto arrivano ad un altro punto pure comune, ma percorrendo tracciati non paralleli, essi servono a traffici diversi e in questo fatto non vedo alcun inconveniente.

Dunque, all'infuori di questa questione della concorrenza, non vedo proprio nessuna ragione, per cui la legge si faccia. Infatti perchè in occasione dell'articolo primo siamo rientrati nella discussione generale? perchè, dopo tutto, l'emendamento dell'onorevole Sella da una parte, ed il controemendamento del-

l'onorevole Marchiori dall'altra, mettono sotto gli occhi il problema vero; quel problema, che ha indotto il Governo a presentare questa legge, ed ha sollevato tutta questa discussione; tutto il resto scompare. Qui sta il vero nodo della questione.

Da una parte ci sono coloro che hanno invocato la legge per impedire che le ferrovie economiche e le tranvie facciano concorrenza alle linee ferroviarie; dall'altra ci sono coloro, i quali ravvisano in queste tranvie, in queste ferrovie economiche, dei benefici i quali superano di molto gli inconvenienti, che hanno potuto produrre: e perciò, dovendosi fare una nuova legge, domandano che si faccia in modo che confermi lo stato di fatto attuale, e lasci che queste reti ferroviarie molto meno di lusso, molto meno grandiose, ma tante volte più utili delle grandi ferrovie, continuino a svolgersi ed a rendere servigi al paese. Ora per raggiungere questo scopo capisco anch'io che non c'è bisogno di una nuova legge, visto che la legislazione attuale ci serve; e quindi convengo con l'onorevole Marchiori: non facciamo la legge e lasciamo le cose come sono.

Poichè ho facoltà di parlare, devo fare ancora una osservazione all'onorevole Marchiori, e poi ho finito.

Si domanda: come si distingueranno le ferrovie economiche e le tranvie dalle ferrovie ordinarie. Ma è una distinzione semplicissima. Le tranvie, le ferrovie economiche, che non domandano la concessione dello Stato, rinunziano implicitamente ad avere nelle espropriazioni tutte quelle facilitazioni, quei diritti, quei benefici, che dà loro la concessione dello Stato ed è giusto ne evitino gli oneri.

Sonnino. È così nella legge!

Prinetti. Non siamo ancora arrivati a questo articolo; ma intanto la legge, riservando allo Stato la concessione, viene a concedere anche questi benefici. Se voi invece lasciate lo stato di cose attuale, avrete che, quando le tranvie e le ferrovie economiche non domandano la concessione dello Stato, rinunziano a valersi del diritto di espropriazione per pubblica utilità. Qui sta la vera distinzione. In compenso di questa distinzione sta l'esenzione da quelle imposte speciali, che gravitano sulle ferrovie.

Concludendo, per parte mia, pur partendo da un punto di vista affatto opposto, convengo anche io con l'onorevole Marchiori: non facciamo la legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

Artom. Io non rientrerò, in occasione di questo primo articolo, nella discussione generale, per quanto, come bene ha osservato l'onorevole Prinetti, tutto il fondamento della legge e lo spirito speciale che l'informa si concentrino in questo articolo primo.

Limitandomi invece ad esaminare la dizione di questo articolo, proporrei che si accettasse la redazione proposta nel disegno governativo.

Ho già detto nella discussione generale come io creda poco corretto e ragionevole l'autorizzare l'esecuzione di lavori relativi ad una tranvia, mentre poi l'esercizio può essere, o no, autorizzato dal Governo; perchè, quando i lavori siano compiuti, non si sa chi pagherà le spese, nel caso l'autorizzazione non venga accordata. Perciò, io vorrei ridurre l'autorizzazione indicata all'articolo 1° del disegno governativo ad un semplice criterio di apprezzamento.

Lo stesso onorevole Sella, che vuol ampliare molto l'opera del Governo, pure si accosta a questa idea.

Circa la proposta dell'onorevole Sella, da lui svolta con molta efficacia ed eloquenza, debbo osservare che veramente la tutela della sicurezza pubblica, affidata dalle leggi generali allo Stato, ha, per riguardo al servizio dei tram a vapore, due aiuti molto più potenti che la vigilanza dello Stato, e questi aiuti sono il Codice civile ed il Codice penale. Gli esercenti tranvie, più che nel controllo governativo, non sempre completo, hanno un freno sicuro nella paura del processo e soprattutto del risarcimento di danni.

Quindi, mentre l'onorevole Sella concentra tutta l'azione governativa, circa l'esercizio delle tranvie a vapore, in questa tutela della sicurezza pubblica, io osservo che la tutela della sicurezza pubblica è bensì cosa importantissima, ma la sua guarentigia più efficace sta nel fatto che ci sono i tribunali per iniziare i procedimenti.

Riguardo alla questione della concorrenza, ben disse l'onorevole Sella che le tranvie non sono tutte concorrenti, nè parallele alle ferrovie ordinarie.

Ma, se si costruisce una tranvia parallela ad una ferrovia esistente, si apre il campo ad una concorrenza fra la tranvia che esercita il traffico con velocità presso a poco uguali, ma con spese d'impianto e di esercizio di

gran lunga minori, e la ferrovia, concorrenza che può tornare assolutamente rovinosa.

Si è detto che le tranvie si fanno perchè le ferrovie sono male esercitate, ed in parte può esser vero. Io per esempio sono tutt'altro che entusiasta del modo come le amministrazioni ferroviarie italiane, e specialmente la Mediterranea, esercitano le loro reti. Ma le ferrovie italiane spendono per l'esercizio il 60 o il 70 per cento del prodotto lordo, mentre le tranvie si esercitano in modo molto più economico. Quindi le tranvie, che hanno anche costato poco nell'impianto potranno certamente fare maggiori agevolanze che non le ferrovie.

Ad ogni modo, non bisogna dimenticare che l'industria ferroviaria in Italia si esercita coll'eventuale partecipazione al beneficio per parte dello Stato, sia per la partecipazione diretta al prodotto lordo, sia per l'aumento dei fondi per la cassa patrimoniale, sia per altre convenzioni stipulate tra lo Stato e le Società esercenti.

Io dunque, in sostanza, mi acconcio a quello che disse l'onorevole Prinetti relativamente alla concorrenza. Naturalmente c'è un limite. L'ho già detto l'altro giorno; in un paese ricco dove c'è traffico potente, c'è campo per tutti, per tranvie e per ferrovie; ma in un paese povero talora è anche di troppo una linea sola.

Dunque io vorrei che all'articolo del progetto ministeriale si facesse questa aggiunta.

« Non vi ha luogo ad autorizzazione di esercizio di linee di tranvie a vapore, che tocchino gli stessi centri abitati e facciano concorrenza a linee ferroviarie (e qui viene la condizione, alla quale accennava l'onorevole Prinetti) le quali abbiano un reddito annuo lordo inferiore alle lire 20,000 per chilometro. » (*Oh! oh! — Rumori*)

Se non volete la cifra di 20,000 lire, potrete mettere meno. Mi pare che in questo modo si verrebbe a definire questo punto di somma importanza.

Desidero di sapere se la Commissione entra in quest'ordine di idee, salvo poi a discutere sul limite, il quale potrà anche essere modificato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. L'onorevole Artom ha parlato con quella competenza e con quella equanimità di giudizio, che lo distinguono; ma mi pare che

la conclusione, alla quale è giunto, vada più in là della sua premessa. Mi pare poi che egli dia alle mie parole un significato più ampio di quello, che io ho inteso di darvi.

Io ho detto che avrei compreso fin dall'origine una disposizione, la quale non avesse lasciato sorgere dei tranvia assolutamente paralleli ad una linea ferroviaria; l'avrei compresa allora, non più ora, perchè le strade ferroviarie, quando videro sorgere questa concorrenza, fecero, naturalmente, quanto era loro possibile per vincerla, ed hanno quindi ridotto il traffico di questi tranvia in condizioni tali, che difficilmente ci sarà chi vorrà imitarne l'esempio. E potrei citare parecchi casi in cui le Società rimpiangono ora d'essersi lasciate sedurre da simili tentazioni.

L'onorevole Artom dice che qualche volta può sorgere una tranvia anche accanto ad una ferrovia, che faccia pochi affari: e perciò pone il limite di 20,000 lire; ma stia tranquillo che dove la ferrovia fa pochi affari, il tranvia non sorgerà.

Lasciate al giudizio, all'iniziativa privata piena libertà. Potrà forse anche darsi che in taluni casi, poichè ve ne sono di tutti i generi, i più variati, i più difficili ad immaginarsi, possa sorgere a fianco d'una ferrovia, che fa un piccolo traffico, una tranvia che faccia un buon traffico.

La ferrovia è la parte di un tutto vasto, di un tutto complesso; la ferrovia riguarda il grande traffico. Voi potete avere una linea ferroviaria, che nel complesso fa un incasso piccolo mentre in una parte piccola del suo percorso una o due grosse borgate possono alimentare il traffico di natura locale di un *tram*.

Lasciate dunque che il capitale privato cerchi esso la sua remunerazione, il suo impiego. Ripeto quello che ho detto poc'anzi; questa legge è nata da preoccupazioni d'interessi affatto opposti a quelli che oggi intendiamo a difendere; da preoccupazioni d'interessi che non erano certo ispirati a libertà economica; da preoccupazioni d'interessi i quali, non sentendosi capaci di vincere una concorrenza libera, vorrebbero strozzare questa concorrenza con un artificio di legge e con una somma di influenze, che è bene non seguire.

La Commissione, ed il Ministero, hanno dovuto convincersi che in questa via non si poteva camminare, e fortunatamente ci hanno

presentato una legge, che press'a poco si limita a consolidare lo *statu quo*. Per parte mia sarei anche più radicale; non farei nessuna legge. Ma per lo meno, ripeto, non ci lasciamo adescare da quelle preoccupazioni, da quelle agitazioni, che hanno promosso questo disegno di legge, e che oggi per fortuna siamo tutti concordi a non prendere in considerazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Non aggiungerò molte parole a quelle che sono state già dette; ma mi pare che in questa discussione si sia un poco perduto di vista quello che è il più importante, cioè l'interesse del pubblico. Questo è veramente l'obbiettivo, al quale, più che ad ogni altro, noi dobbiamo mirare; ed io credo che l'interesse del pubblico viaggiante esiga appunto che vicino alle ferrovie esistano anche le tranvie; credo anzi che, a lungo andare, sia nell'interesse stesso delle ferrovie che vicino ad esse corrano anche le tranvie, perchè questi due mezzi di locomozione, checchè si voglia dire e checchè abbia detto la legge, sono perfettamente distinti fra loro.

È un fatto dimostrato dall'esperienza che il *tram* non supplisce la ferrovia: oltre i 20 o 25 chilometri, nessuno più viaggia col *tram*. Un tempo si è temuto che si sviluppasse in Italia una rete secondaria, la quale potesse surrogare la rete ferroviaria principale; ma il fatto non ha dato ragione a questi timori. Citerò il *tram* che va da Bergamo a Milano; è un fatto che attraverso l'Adda non se ne serve nessuno, perchè il *tram* serve pei piccoli centri, che sono a poca distanza, pel traffico locale; ma nessuno va più da Bergamo a Milano col *tram*; l'indole stesso del *tram* esclude un servizio così lungo.

Credo anzi che anche le preoccupazioni siano diminuite grandemente; perchè, per qualche tempo, i *tram* hanno avuto una certa attrattiva anche sul pubblico; ma poi le cose sono ritornate al loro posto, e ognuno è rientrato nella sua sfera d'azione.

La proposta di escludere l'impianto dei *tram* lungo le linee di piccolo traffico, mi sembra esiziale per gli interessi del pubblico per questa semplicissima ragione, che nelle linee di piccolo traffico il numero dei treni è limitatissimo. Si tratta generalmente di tre corse al giorno; ed anche queste, subordinate a considerazioni, che non sono affatto d'indole locale. Si fanno tre corse, e si vede di metterle in coincidenza con la linea maggiore.

Quindi, queste povere popolazioni, che stanno lungo queste linee secondarie, si vedrebbero private d'un mezzo di locomozione democratico, umile fin che si vuole, ma di grandissima utilità. Provino i signori, che si occupano di questa materia a sentire quale sarebbe la impressione di questi piccoli centri, se si venisse con un provvedimento qualunque a rendere impossibile il servizio del tranvai! Sarebbe per quelle popolazioni una vera disperazione perchè i *tram* offrono al pubblico un rilevante numero di treni, con grandissimo suo vantaggio.

Credo quindi che il concetto generale di questa legge sia poco plausibile. Anche nella relazione della Giunta d'inchiesta e dalla stessa Commissione parlamentare si dice che si fa una legge perchè legge non c'era. Ora, io avrei capito che avessero detto che si fa una legge, perchè ci sono degl'inconvenienti. Ma poichè questi non ci sono, lasciamo un po' andare quello che va, naturalmente, senza inconvenienti e senza scosse. Facciamo, se si vuole, la legge per regolare, per sistemare le cose, ma non disturbiamo un cumulo di interessi che hanno le loro buone e plausibili ragioni d'essere. (*Bravo!*)

Presidente. Sono stati presentati emendamenti dall'onorevole Marchiori e dall'onorevole Artom. Se la Camera crede, di rinviare a domani...

Gianolio, relatore. La Commissione domanda di poter riferire domani sui diversi emendamenti.

Presidente. Prego gli onorevoli deputati, che volessero proporre altri emendamenti, di presentarli sollecitamente, in modo che la Segreteria possa provvedere per la stampa di essi, e la Commissione possa prenderne notizia e riferirne nella seduta stessa di domani.

Il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Presentazione di una relazione.

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

Campi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Convenzione per la tutela della proprietà industriale fra l'Italia e la Germania. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Osservazioni sull'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio propone e prega la Camera di voler deliberare che sia iscritta nell'ordine del giorno, immediatamente dopo questo disegno di legge sulle tranvie, la discussione dei disegni di legge (sono quarantaquattro) relativi a maggiori eccedenze sui diversi bilanci. Ora stanno al numero 17 dell'ordine del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Io faccio appunto la proposta annunciata dall'onorevole presidente, cioè che i disegni di legge iscritti al numero 17 dell'ordine del giorno sieno discussi dalla Camera subito dopo la legge, che è ora in discussione.

Sono disegni di legge, che non credo possano incontrare opposizione; ma sono di notevole urgenza, perchè l'Amministrazione ha bisogno che essi siano approvati.

Però io pongo, a proposito di questi disegni di legge, una questione, che già è stata sollevata altra volta. Questi quarantaquattro disegni di legge debbono essere votati a scrutinio segreto uno per uno in quarantaquattro votazioni distinte?

Se vogliamo stare al rigore della legge, bisognerebbe rispondere affermativamente. Ma parmi che a questo modo i lavori della Camera sarebbero intralciati.

Come dice il poeta, *il y a avec le ciel des accommodements*; ed io credo che, anche senza mancare al nostro regolamento, si potrebbe trovar modo di rendere più spedita la votazione di questi disegni di legge. Pongo la questione e non aggiungo altro, se non che spero che la Camera troverà il modo di non fare quarantaquattro votazioni.

Sonnino. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sonnino. La Camera ricorda che siffatta questione è stata sollevata già l'anno scorso in occasione della votazione di ventidue o ventitre disegni di legge simili a questi.

L'obbligo di presentare separati disegni di legge per l'approvazione delle eccedenze nelle spese facoltative fu proposto dalla Giunta del bilancio ed accettato dalla Camera appunto per porre un freno alle maggiori spese facoltative, mettendo i singoli ministri nella dura necessità di sottoporre ogni variazione ai loro bilanci ad una votazione separata.

Pur troppo nel fatto questo freno non valse ad impedire le maggiori spese; ed oggi abbiamo quarantaquattro progetti di maggiori spese. Io non entrerò nella discussione di questi singoli progetti; ma osservo che queste eccedenze d'impegni si ripetono sugli stessi capitoli ogni anno, con forme talmente morbose e croniche, da non permetterci di fare una sola votazione, ma da dover rimanere fermi al sistema delle votazioni distinte; così per esempio per le spese d'Africa, pei viveri dell'esercito, pei foraggi, ecc., dove l'eccedenza è sempre di milioni. Però la necessità pratica si impone, e con quarantaquattro progetti da votarsi alle urne a tre per volta si perderebbe troppo tempo.

L'anno scorso si è ovviato alla difficoltà derogando al regolamento, non alla legge, col fare sei e nove votazioni in urne separate, ma contemporaneamente. Quest'anno però il numero è talmente aumentato che neanche questo espediente basterebbe. Io dunque, rendendomi conto di questa necessità, e considerando d'altra parte l'importanza di mantenere ferma la parte essenziale della legge di contabilità, proporrei questo mezzo termine; che si raggruppessero questi disegni di legge per Ministero, e si votassero con tante urne quanti sono i Ministeri; che inoltre sulla proposta anche di un sol deputato, si potesse venire alla votazione speciale con urna separata di qualcuno di questi disegni di legge.

Credo che così si manterrebbe la parte essenziale di quel che richiede la legge di contabilità, e si eviterebbe la difficoltà.

E poichè ho facoltà di parlare, domanderei all'onorevole presidente del Consiglio di stabilire fino d'ora un giorno, per la discussione di quei due disegni di legge finanziari, che furono stralciati dall'*omnibus*, e che sono iscritti al n. 12 ed al n. 16 dell'ordine del giorno; cioè il disegno di legge sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria, e quello sulle conservatorie delle ipoteche.

Non propongo un giorno, ma parmi che si potrebbe stabilire fin d'ora la tornata di venerdì o di martedì prossimo, per sbarazzare il terreno da questi disegni di legge abbastanza urgenti.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Comincio con ringraziare l'onorevole Sonnino per la sua proposta quanto al *modus procedendi* per la votazione dei disegni di legge per maggiori im-

pegni; proposta, che trovo molto ragionevole e pratica, e che raccomando alla benevolenza della Camera.

Lo ringrazio altresì d'aver domandato che si stabilisca un giorno per la discussione dei due disegni di legge sulle conservatorie delle ipoteche e sui servizi di cancelleria. Si potrebbe destinare la tornata di sabato, perchè suppongo che le due sedute di domani e doman l'altro possano bastare ad esaurire la legge in discussione.

Presidente. Ma può avvenire che non si esaurisca.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Possiamo allora stabilire la tornata di martedì. Si potrà cominciare dal disegno di legge sulle conservatorie per passare poi a quello sui servizi di cancelleria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertollo.

Bertollo. Evidentemente getto il fiato: dopo che l'onorevole presidente del Consiglio ha parlato, la Camera vota!

Di Rudini, presidente del Consiglio. Non sempre vota come vuole il presidente del Consiglio.

Bertollo. Mi sono limitato a dire che la Camera vota. Ad ogni modo io osservo: è stata fatta la proposta di votare in blocco, o divisi per Ministero, i quarantaquattro disegni di legge di maggiore spesa. Ora a me pare che, mentre la legge di contabilità prescrive tassativamente che si faccia per ogni maggiore spesa un separato disegno di legge, il raggrupparli e votarli complessivamente sia eludere lo spirito della legge stessa. E dico lo spirito, perchè, se si domanda la votazione speciale si è perchè ogni deputato si pronuncerà sopra ogni singola eccedenza di spesa. Per questo motivo io direi: se si vuole affrettare la votazione, ebbene, deroghiamo al regolamento, votiamone dieci, dodici al giorno, ma votiamoli separatamente, e rispettiamo la legge di contabilità.

Non posso poi convenire coll'onorevole collega Sonnino a proposito della proposta da lui fatta che, se sopra uno speciale disegno di legge qualcheduno domanda che si voti separatamente, lo si possa fare: sarebbe allora una personalità e si violerebbe lo spirito della legge. Dunque per questi motivi credo che sarebbe bene rispettare la legge e votare separatamente i singoli disegni, dieci o dodici al

giorno, se occorre. Sarà questione di tre giorni, di quattro; ma dobbiamo rispettare la legge.

Questa è l'opinione mia, che mi son creduto in dovere di sottoporre alla Camera. Ora la Camera voti.

Presidente. Poichè l'onorevole Bertollo ha invocato la legge, debbo dichiarare che la legge è precisa; essa stabilisce che ogni disegno di legge per ogni eccedenza di spesa sia votato in urna separata, e non si deve derogare da quello che essa prescrive. Perciò converrà aver pazienza, e fare più votazioni. Cominceremo, se la Camera crede, e me ne dà autorizzazione, a mettere in principio dell'ordine del giorno di ogni seduta sette od otto di questi disegni legge.

L'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole Sonnino insistono nella loro proposta?

Sonnino. Io volevo riservare ad ogni deputato il diritto di chiedere per ogni disegno di legge un'urna speciale; l'onorevole Bertollo vuole quarantaquattro urne speciali; io non insisto. (*Si ride*).

Presidente. Prego dunque la Camera di autorizzarmi a mettere nell'ordine del giorno di domani in principio di seduta i sette primi disegni di legge dei quarantaquattro concernenti le eccedenze d'impegni. Poi andremo avanti ogni giorno allo stesso modo.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole presidente del Consiglio ha domandato che il disegno di legge relativo alle conservatorie delle ipoteche, e l'altro relativo agli atti giudiziari ed ai servizi di cancelleria, siano iscritti nell'ordine del giorno di martedì.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Proporrò sabato.

Sonnino. Proporrò anch'io sabato, come ha detto il presidente del Consiglio.

Presidente. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha difficoltà che io sospenda la discussione della legge sulle tramvie, sta bene; ma credere che per sabato essa possa essere esaurita, è una speranza cui non bisogna abbandonarsi. (*Si ride*).

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io non ho difficoltà.

Gianolio. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gianolio.

Gianolio. Voleva precisamente dire, che

poichè ci siamo finalmente avviati per questa legge, che è da tanto tempo iscritta nell'ordine del giorno, conviene portarla a compimento, oppure il Governo deve ritirarla. Fate quello che volete! Ma non possiamo restare sempre qui per questa legge, che oggi c'è e domani non c'è più.

Di Rudini, presidente del Consiglio. Si è discusso oggi; si discuterà domani e venerdì; saranno in tutto quattro sedute destinate a questa legge. È da sperarsi che in quattro sedute si possa terminare.

Gianolio. Lo desidero di tutto cuore!

Di Rudini, presidente del Consiglio. Se poi non passerà in quattro sedute, vuol dire che non passerà affatto.

Presidente. Io devo dichiarare francamente che ho incontrato nei commissari incaricati di riferire intorno a questo disegno di legge un'arrendevolezza, della quale devo loro saper grado; poichè più e più volte li ho chiamati perchè questo disegno di legge doveva venire alla discussione, ed essi hanno sempre risposto gentilmente al mio invito; e poi, per varie circostanze, la discussione fu differita. Ora che questa discussione è incominciata, ritengo che i commissari di questo disegno di legge abbiano ragione di chiedere che essa sia esaurita, oppure si abbandoni addirittura il disegno di legge.

Voci. Martedì, martedì!

Di Rudini, presidente del Consiglio. Sia dunque per martedì.

Presidente. Dunque l'onorevole presidente del Consiglio propone che s'iscriva nell'ordine del giorno di martedì prossimo la discussione dei due disegni di legge, ai quali ho accennato. L'onorevole Sonnino insiste nella sua proposta?

Sonnino. Non insisto.

Presidente. Allora, se non vi sono obiezioni, la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Annunzio di una interrogazione del deputato Ronchetti.

Presidente. L'onorevole Ronchetti ha presentato questa interrogazione:

« Il sottoscritto chiede di rivolgere all'onorevole ministro per i lavori pubblici la seguente interrogazione: se e quando creda di provvedere al riattamento e all'allarga-

mento del cavalcavia sulla strada per Cedrate presso la stazione di Gallarate. »

Questa interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle 6.50.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Discussione dei disegni di legge:

1. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 6,500, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 5. « Ministero - Spese d'ufficio » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (185)

2. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 6,000, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 6 « Spese di manutenzione e servizio del palazzo delle Finanze » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (186)

3. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 6,808. 17, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 10 « Fitto di locali non demaniali » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (187)

4. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 5,000, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 22 « Indennità di viaggio e di soggiorno agl'impiegati in missione » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890 e 1891. (188)

5. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 15,000, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 23 « Indennità di tramutamento agli impiegati ed al personale di basso servizio » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (189)

6. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 8,000, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 24 « Trasporti di registri, stampe, mobili ed altro per conto dell'Amministrazione finanziaria » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (190)

7. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 11,902. 39, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 43 « Fitto di locali (De-

manio) » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (191)

8. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 5,306.25, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 72 « Fitto di locali per le agenzie dell'imposte dirette » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. (192)

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

Discussione dei disegni di legge:

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

11. 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)

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

13. 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)

14. 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)

15. 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)

16. Autorizzazione di maggiori assegnazioni nella somma di lire 92,900 e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1892-93. (229)

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

18. 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)

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

20. 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)

21. 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)

22. Modificazione alla legge 5 luglio 1882, sugli stipendi ed assegni fissi per la R. Marina. (144).

23. Conservatorie delle ipoteche. (237-c) (Allegato C del disegno di legge n. 237. Provvedimenti finanziari).

24. Approvazione delle eccedenze d'impegni verificatesi sulle assegnazioni di otto capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, sei capitoli del Ministero degli affari esteri, otto capitoli del Ministero dell'istruzione pubblica, nove capitoli del Ministero delle poste e dei telegrafi e undici capitoli del Ministero della guerra, tutti riguardanti spese facoltative dell'esercizio 1890-91. (193-228)

PROF. GIACOMO VENIALI

per il Direttore dell'Ufficio di Revisione.

