

CLXXIV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 11 FEBBRAIO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Il PRESIDENTE ed i deputati COCCO-ORTU e PAIS commemorano il deputato LAJ.

Discussione di otto disegni di legge per eccedenza di impegni.

ROUX, CARMINE, relatore, e COLOMBO, ministro delle finanze, prendono parte alla discussione.

Votazione a scrutinio segreto dei suddetti disegni di legge.

CARENZI, sotto-segretario di Stato per il Ministero della guerra, risponde ad una interrogazione del deputato OMODEI.

OMODEI prende atto delle dichiarazioni del ministro. Seguito della discussione del disegno di legge sulle tranvie.

NOCITO, MARCHIORI, SELLA, ARTOM DI SANT'AGNESE, PALBERTI, CASANA, CUCCHI L., MARAZZI, ARNABOLDI, CAVALLETTO, LANZARA, SUARDI GIANFORTE, ENGEL, TEGAS, GIANOLIO, relatore, e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, prendono parte alla discussione.

DI RUDINI, presidente del Consiglio, propone una modificazione all'ordine del giorno.

Proclamazione del risultamento delle votazioni fatte a scrutinio segreto.

La seduta comincia alle 2.25 pomeridiane.

ADAMOLI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

4973. La Camera di commercio di Arezzo e la Società per la filatura de' cascami di seta di Milano chiedono siano introdotte parecchie modificazioni nel trattamento doganale dei prodotti serici.

Congedi.

Presidente. Chiedono un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Bertolini, di giorni 8; Maffi, di 15. Per motivi di salute, l'onorevole Jannuzzi, di giorni 15.

(Sono concessuti).

Commemorazione funebre del deputato Laj.

Presidente. Coll'animo compreso del più vivo dolore m'incombe dare partecipazione alla Camera della seguente lettera di S. E. l'onorevole ministro dell'interno:

« Eccellenza,

Compio il doloroso ufficio di partecipare all'Eccellenza Vostra la morte dell'onorevole professore Enrico Laj, deputato al Parlamento, avvenuta in Cagliari oggi alle ore 2.15.

« Roma, 10 febbraio 1892.

« Il ministro

« G. Nicotera. »

L'onorevole Laj è deceduto dopo lunga, penosa malattia. Benchè egli da poco tempo sedesse in questa Camera, e per la cagionevole sua salute non avesse potuto prendere attiva parte ai lavori parlamentari, si era tuttavia, già acquistato fra i colleghi tutti tale stima e tale simpatia che la sua immatura perdita è da noi dolorosamente appresa e rimpianta.

Enrico Laj era nato a Cagliari nell'ottobre del 1842. Laureatosi in giurisprudenza, insegnò diritto commerciale nell'Istituto Tecnico di Cagliari. La sua solida e vasta cultura

giuridica, di cui dette saggio con varie pregevoli pubblicazioni di diritto civile e commerciale, gli valse più tardi l'onore di essere chiamato alla cattedra di diritto civile nella Università di Cagliari.

All'insegnamento del diritto univa l'esercizio dell'avvocatura, ed occupava uno dei posti più ragguardevoli nel Foro dell'Isola.

I suoi concittadini gli conferirono importanti cariche amministrative, nelle quali egli diede ognora prova di grande zelo e diligenza.

Ufficiato ripetutamente, rifiutava sempre la candidatura politica, e solo cedette alle premure degli elettori nella elezione parziale del 1889.

Sono certo di interpretare i sentimenti della Camera rendendo un tributo di sincero rimpianto e di vivo cordoglio alla memoria dell'estinto collega. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cocco-Ortu.

Cocco-Ortu. Dopo la degna commemorazione che abbiamo udita dal nostro illustre presidente, consentite a me, che ebbi il collega rapitoci ieri da morte acerba, amico diletto fin dai più giovani anni, consentitemi il pietoso ufficio anche a nome degli onorevoli Parpaglia, Solinas, Castoldi ed altri, di mandare un mesto saluto, di consacrare alla memoria del caro estinto brevi parole: espressione del nostro amaro rimpianto.

Noi che lo conoscemmo da vicino, e con noi tutta la Sardegna, sentiamo quale vuoto egli lascia nella deputazione eletta per quell'isola, possiamo più che altri rendere a voi certa testimonianza della grave perdita che ci ha funestati. Egli invero era uno degli ultimi venuti in questa Assemblea, laonde gli mancarono il tempo e le occasioni di far palesi qui l'eletto ingegno e la varia e soda cultura onde era fornito, posseduta in grado eminente nelle discipline giuridiche, onde gli sopravvivono, documenti durevoli, sue dotte pubblicazioni. E sebbene sia difficile che la fama anche dei migliori tra i nostri, varchi i confini dell'isola natia, tanto per inesplicabile fatalità il mare che ad altri agevola le relazioni, la tiene segregata e divisa, pure i suoi scritti gli acquistarono, anche nel continente, giusta rinomanza e lodi di valenti giuristi, e gli valsero ad ottenere, per titoli, in ancor giovine età, la cattedra di diritto commerciale prima, quella di diritto civile poi, nell'Ateneo cagliaritano. Dove insegnò circondato dall'af-

fetto e dalla venerazione dei giovani che alle sue lezioni accorrevano volentieri, poichè egli seppe conquistare appo i medesimi quell'autorità morale data soltanto a chi al sacerdozio dell'insegnamento adempie con sapere verace e con intelletto d'amore.

L'alta intelligenza, la dottrina, la facondia, che gli diedero uno dei primi posti nella curia sarda, tutto sè stesso consacrò alla difesa dei più alti interessi locali, delle più nobili cause, e tra esse prima a quella della libertà, e per il trionfo di questa niuna fatica gli parve eccessiva, niuna diligenza superflua.

Nonostante sempre al suo posto di combattimento nelle lotte feconde che rinvigoriscono la fibra e sono la vita dei popoli e degli ordini liberi, non solo ebbe la stima di quanti militavano nella parte sua, ma, con fortuna a pochi serbata, raccoglieva uguale consentimento di stima e d'ammirazione anche nel campo avversario. E meritatamente, poichè tutti onoravano in lui l'equanimità dei giudizi, il saldo carattere, la rettitudine degli intendimenti ispirati a integrità di giustizia ed al pubblico bene. Doti codeste alle quali accresceva lustro la sua esemplare modestia, tanta in lui che, non solo non gli faceva ricercare l'onore dei pubblici uffici o neppure aspetterli, ma agli offerti si sottraeva rifiutando più volte il mandato politico, sebbene lo designassero meritevole di essere eletto a rappresentare il suo paese anche i migliori della parte contraria.

E non cedette finalmente al volere dei concittadini se non in questi ultimi tempi, quando il suo nome sembrò giovasse a rendere meno acerbe le discordie, a calmare le passioni eccitate dall'immane disastro della crisi bancaria onde ebbero crollo fatale le cadenti fortune dell'isola. Così la sua modestia fu vinta dalla devozione al pubblico bene. E vedendo come seppe intendere e adempiere i suoi doveri di cittadino si poté ripetere di lui ciò che Tacito scrisse del celebrare le virtù: *sine gratia et ambitione bonae tantum conscientiae pretio ducebatur*.

Ma troppo tardi sorbarcossi al nuovo ufficio. Già s'era impadronito del suo corpo il morbo implacabile che doveva rapircelo, quando alla sua operosità, al suo valore si aprivano più estesi orizzonti, era dato spaziare in più vasti campi; in questo momento in cui avrebbe potuto rendere maggiori servigi alla sua isola collaborando con spirito di concordia

allo studio delle ultime proposte del Governo, per risolvere uno dei più poderosi problemi economici della Sardegna.

Ma se non è menzogna, o solo conforto di vane parole che insieme con l'organismo della materia che dissolvesi o trasformasi tutto non muoia in noi e che resti ad esempio il ricordo delle nobili opere e della virtù, possano quelle onde Enrico Lai lascia tanto ricca eredità essere là, nell'isola lontana, seme fecondo, ed il suo spirito equanime onorato dai suoi concittadini facendo il nome di lui segnacolo di concordia e di pace. (*Benissimo! Bravo!*)

Pais-Serra. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pais-Serra. A nome della provincia di Sassari, mi associo alle parole di dolore, che il presidente della Camera ed il collega Cocco-Ortu hanno tributato alla cara memoria del nostro collega estinto. Non saprei aggiungere parole che valessero a rendere con maggiore efficacia i nobili concetti svolti dall'onorevole Cocco-Ortu. Quindi mi limito a proporre che la Camera si faccia rappresentare al funerale del defunto nostro collega Lai, e che la presidenza esprima alla famiglia del defunto il dolore di noi tutti.

Presidente. Onorevole Pais, interpretando i sentimenti della Camera, già mi son fatto un dovere di telegrafare al prefetto di Cagliari che si compiaccia d'invitare gli onorevoli nostri colleghi che si trovano in quella città a rappresentare la Camera alle funebri onoranze che saranno rese alla salma del compianto collega Laj. Ugualmente ho telegrafato al prefetto, che voglia esprimere alla desolata famiglia del compianto collega i sentimenti di cordoglio della Camera.

Discussione e votazione di otto disegni di legge relativi ad eccedenze d'impegni del Ministero delle finanze.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Approvazione di decreti relativi ad eccedenze d'impegni, verificatesi su vari capitoli dei bilanci.

La Camera sa che la legge di contabilità prescrive che ogni decreto di questa natura faccia oggetto di uno speciale disegno di legge. Siccome i disegni di legge che la Camera deve ora approvare, sono quarantaquattro, così, per agevolarne la votazione, anzi che vio-

lare la legge, riunendone parecchi in uno, si è preferito il sistema, adottato l'anno scorso, eccezionalmente, di violare il regolamento; il quale prescrive che non possano aver luogo più di tre votazioni contemporaneamente. E perciò ieri proposi, e la Camera acconsentì, che si facciano più di tre votazioni alla volta. E così furono iscritti nell'ordine del giorno tutti i disegni di legge che hanno analogia tra di loro; ed oggi si discutono tutti quelli che si riferiscono al Ministero delle finanze.

Procederemo alla discussione di essi.

Primo disegno di legge:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 6,500 verificatesi sull'assegnazione del capitolo n. 5: « *Spese d'ufficio (Ministero)* » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. »

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

Se nessuno chiede di parlare, procederemo fra breve alla votazione segreta su questo disegno di legge; giacchè, trattandosi di articolo unico, ai termini del regolamento, non si deve sottoporre all'approvazione per alzata e seduta.

Viene ora il secondo disegno di legge: ne do lettura:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 6,000 verificatesi 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. »

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Roux. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Roux. Ho domandato di parlare, almeno per sapere se di tutti questi 44 disegni di legge, che concernono maggiori spese, si abbia da fare un'unica discussione generale o se questa si debba abolire; giacchè dal modo col quale è proceduta adesso la lettura dei disegni di legge mi pare che, ormai la discussione generale possa dirsi soppressa.

Ma nella relazione del nostro diligente collega Carmine ci sono alcune accuse così gravi che non mi pare conveniente che il Governo le lasci passare inosservate.

Per esempio, si rimprovera il Governo di aver ecceduto nelle spese, sebbene la Camera

abbia approvato tali quali, i bilanci come le erano stati presentati dal Governo.

Si rimprovera il Ministero di aver fatto queste maggiori spese non ostante che la Camera abbia approvato ben diciotto disegni di legge, con i quali si aumentavano gli stanziamenti di parecchi capitoli.

Ora mi pare che questi rilievi debbano richiamare non solo l'attenzione del Governo, ma anche quella della Camera. Non mi dilungo per non essere indiscreto; ma dal ministro delle finanze, al quale si riferiscono i disegni di legge che ora si discutono, desidererei qualche spiegazione sull'eccessivo numero di queste eccedenze di spese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Colomba, ministro delle finanze. Io non farò osservare all'onorevole Roux come gli otto disegni di legge che qui si presentano per aumenti di spese, e che si riferiscono al Ministero delle finanze, non importino che una cifra complessiva di poca importanza; poco più di sessantamila lire.

L'onorevole Roux chiede perchè non si tien conto del risultato dell'esperienza e non si prevedono i capitoli in quella misura che dovrebbe essere assegnata per le esigenze del servizio; e l ha perfettamente ragione in tesi generale.

Ma io gli fo osservare che ci sono alle volte degli avvenimenti imprevisi non solo, ma anche imprevedibili, che alterano le previsioni.

Per esempio, l'aumento di spesa al capitolo 6°: «Manutenzione e servizi del palazzo di finanza» a che cosa è dovuto? È dovuto in parte ad un accidente che nessuno poteva prevedere, cioè allo scoppio della polveriera di Monteverde; ed oltre a questo dipende, ed anche in parte notevole, dalle apprensioni destatesi nell'attesa del 1° maggio per l'insufficiente stato di difesa dei sotterranei del Ministero delle finanze nel caso di una sommossa popolare.

Dunque vede l'onorevole Roux, che sarebbe proprio ingiusto di accusare il Ministero di non aver preveduto tutto.

Anzi, dove si è potuto, abbiamo fatto tesoro di quella esperienza che invoca l'onorevole Roux. Per esempio, al capitolo 72: «Fitto di locali per l'agenzia delle imposte dirette», si è visto che realmente lo stanziamento era troppo piccolo, e siccome le esigenze dei pro-

prietari di locali sono continuamente aumentate, così il Ministero delle finanze ha provveduto perchè, per l'esercizio in corso, sieno stanziati 202 mila lire, e per l'esercizio 92-93 abbiamo aumentato lo stanziamento fino a lire 204,324. 26; mentre lo stanziamento del 90-91 era di 197 mila lire.

Vede dunque l'onorevole Roux che io tengo accurato conto dei risultati dei consuntivi per regolare gli stanziamenti, in guisa che possano corrispondere alle spese probabili; ma non si può certamente prevedere l'imprevedibile.

Spero quindi che l'onorevole Roux, per quanto concerne questi otto disegni di legge, sarà soddisfatto della mia risposta.

Presidente. L'onorevole Roux ha facoltà di parlare.

Roux. Non era certamente nell'animo mio di accusare il ministro di aver mancato di previdenza; io intendeva solamente richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sopra alcune osservazioni molto gravi della Commissione del bilancio. Queste osservazioni si riducevano a dire: abbiamo approvato senza cambiamenti quello che ci avete proposto, ed abbiamo anzi aggiunto per di più dei nuovi disegni di legge per autorizzar nuove spese e, non ostante questi due provvedimenti, ci presentate quarantaquattro progetti per eccedenze di spese.

L'onorevole ministro delle finanze ha dato ragioni buone, e delle quali io posso dichiararmi soddisfatto, per spiegare alcune eccedenze di spese verificatesi nel suo Ministero; però mi permetto di osservare che nel bilancio del Ministero delle finanze si ha un aumento complessivo di 64,000 lire, mentre il capitolo che concerne il fitto di locali non reca che un'eccedenza di 5,000 lire. Ad ogni modo, tengo conto delle buone promesse date dall'onorevole ministro per il futuro bilancio e confido che non vedremo più frustrata la legge di contabilità con queste leggi di maggiori spese, che la Camera, con mio rincrescimento, evita di discutere, ed accetta, non dico ad occhi chiusi, ma per la impossibilità di discuterle.

Presidente. Onorevole Roux, l'impossibilità di discutere queste leggi non esiste affatto. Come ho dato facoltà di parlare a Lei, la otterrebbero tutti quei colleghi che la chiedessero, sia per parlare sul complesso dei disegni

di legge, sia per farne singolarmente oggetto di discussione.

Carmine, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Carmine, relatore. L'onorevole Roux aveva perfettamente ragione quando affermava che sarebbe stata opportuna una discussione generale complessiva di questi 44 disegni di legge. Questa opportunità deriva dal fatto stesso, che, per tutti i 44 disegni di legge, la Commissione del bilancio presentò una sola relazione complessiva, dimodochè la relazione stessa presenta osservazioni che riguardano una gran parte dei disegni, nonchè i vari Ministeri che domandarono coi disegni stessi supplementi di assegni.

In realtà si è fatta un poco di discussione generale, dietro l'iniziativa dell'onorevole Roux, al quale io son grato, poichè, almeno così, si mostra che la Camera non lascia passare completamente inosservati i richiami, che sono fatti dalla Giunta del bilancio a proposito di queste numerose eccedenze di impegni.

L'onorevole Roux rilevò alcune osservazioni di carattere generale, le quali si riferiscono più a disegni di legge riguardanti gli altri Ministeri, che non a quelli riguardanti il Ministero delle finanze, che oggi stiamo discutendo.

Una di queste osservazioni riguarda l'aver stanziato somme troppo basse in confronto delle necessità, fidando sopra eventuali economie per vacanze di posti.

L'osservazione non si riferisce al Ministero delle finanze, ma bensì ad altri Ministeri; e, non essendo ora presente che il ministro delle finanze, confido che egli vorrà riferire ai suoi colleghi quanto venne rilevato dall'onorevole Roux. È veramente necessario che sia posto riparo a questo inconveniente, limitando in avvenire le previsioni per vacanze eventuali di posti ad una misura moderata, che offra almeno molta probabilità di verificarsi nei consuntivi.

Ammetto che si debba calcolare sopra qualche vacanza di posti, perchè qualche vacanza c'è sempre, ma quando la previsione è eccessiva non serve che a far figurare in preventivo delle economie che poi non si verificano nel consuntivo.

Un altro rimarco è fatto nella relazione, e consiste in ciò, che nei disegni per variazioni

di stanziamenti, che furono presentati proprio sullo scadere dell'esercizio, e che furono approvati dal Parlamento per impinguare gli stanziamenti di alcuni capitoli, furono diminuiti quelli di altri capitoli.

Ora si verifica che in alcuni di questi capitoli, per i quali furono diminuiti gli stanziamenti, si resero necessari dei supplementi di assegno.

Anche questo è un grave inconveniente; queste ripetute variazioni non fanno che procurare un lavoro veramente inutile agli uffici amministrativi ed al Parlamento.

Infine un'altra osservazione di carattere generale, che viene fatta nella relazione, è quella che riguarda il pagamento delle spese fisse.

Noi abbiamo un regolamento di contabilità che data dal 1884, ossia da circa 8 anni. Questo regolamento dettava delle norme molto dettagliate per il pagamento delle spese fisse e stabiliva che queste norme dovessero essere attuate entro un anno, ossia al più tardi a cominciare dal 1° luglio 1885. Invece non se ne è mai fatto niente. E quindi è avvenuto quello che avvenne anche nell'anno 1890-91, che alla fine dell'esercizio si trovano eccedenze di pagamenti sopra questi capitoli di spese fisse, che in un'amministrazione bene ordinata non dovrebbero verificarsi. È quindi necessario che il Ministero, o provveda a dare esecuzione a quelle disposizioni del regolamento di contabilità, oppure, se non le trova attuabili, abbia a procurare le opportune modificazioni al regolamento stesso.

Non aggiungo altro e mi limito a ringraziare di nuovo l'onorevole Roux di aver richiamato l'attenzione della Camera sopra queste osservazioni della Giunta del bilancio, le quali meritano, ci sembra, tutta la considerazione della Camera e del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Roux.

Roux. Come ha giustamente osservato l'onorevole relatore, noi abbiamo fatto un po' di discussione generale a proposito di questi otto disegni di legge del Ministero delle finanze.

Accetto anch'io pienamente le considerazioni fatte dall'onorevole Carmine, e sono tanto più contento di esonerare il Ministero delle finanze da ogni appunto speciale per l'eccedenza delle sue spese, inquantochè spero che l'onorevole ministro delle finanze e l'ono-

revolesse ministro del tesoro, ai quali importa principalmente di tutelare le finanze del nostro Stato, vorranno prendere atto dei saggi ammonimenti dati testè dal relatore e comunicarli ai loro colleghi. Naturalmente, mi riservo di fare alcune osservazioni sugli altri disegni di legge per eccedenza di spese che ci verranno innanzi.

Presidente. Come ho già detto, oltre le considerazioni generali, ogni disegno di legge può dar luogo ad una discussione speciale.

Dopo di ciò, non essendovi nessuna obiezione, sarà approvato l'articolo unico del disegno di legge n. 186, che fra breve si voterà a scrutinio segreto.

Viene ora il terzo disegno di legge: ne do lettura:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza di impegni di lire 6,808. 17, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 10: « *Fitto di locali non demaniali (Intendenze di finanza)* » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. »

(È approvato.)

Il quarto disegno di legge è così concepito:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 5,000 sull'assegnazione del capitolo n. 22: « *Indennità di viaggio e di soggiorno agli impiegati in missione* » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. »

(È approvato.)

Il quinto disegno di legge è il seguente:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 15,000 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 1890-91. »

(È approvato.)

Sesto disegno di legge:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 8,000 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. »

(È approvato.)

Settimo disegno di legge:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza

d'impegni di lire 11,902. 39 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 43: « *Fitto di locali (Demanio)* » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. »

(È approvato.)

Ottavo disegno di legge:

« *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 5,306. 25 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 72: « *Fitto di locali per le agenzie delle imposte dirette* » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890-91. »

(È approvato.)

Ora si procederà alla votazione a scrutinio segreto sugli otto disegni di legge testè approvati.

Si faccia la chiama.

Fortunato, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Accinni — Adami — Adamoli — Afan de Rivera — Amadei — Ambrosoli — Antonelli — Arbib — Arcoleo — Arnaboldi — Artom di Sant'Agnesa.

Baratieri — Barzilai — Basini — Beltrami — Bertollo — Bettolo — Billia Paolo — Bonacossa — Bonajuto — Bonardi — Bonasi — Borgatta — Borromeo — Branca — Brin — Bufardeci — Buttini.

Cadolini — Cambray-Digny — Campi — Canzio — Cappelli — Carcano — Carezzi — Carmine — Casana — Castoldi — Cavalletto — Cefaly — Chiapusso — Chiara — Chiesa — Chigi — Chinaglia — Cianciolo — Cibrario — Clementini — Cocco-Ortu — Colombo — Colonna-Sciarra — Comin — Corsi — Costa Alessandro — Crispi — Cucchi Luigi — Cuccia — Curioni.

D'Adda — Dal Verme — Damiani — Daneo — De Bernardis — De Blasio Vincenzo — Del Balzo — De Lieto — Delvecchio — De Martino — De Puppi — De Riseis Giuseppe — De Zerbi — Diligenti — Di Rudini — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio.

Ellena — Engel.

Fabrizj — Falconi — Farina — Favale — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Finocchiaro-Aprile — Flaùti — Fornari — Fortis — Fortunato — Franceschini — Frascara — Frola.

Gallavresi — Galli Roberto — Gamba —

Garelli — Gianolio — Giolitti — Giordano
Apostoli — Giorgi — Guglielmini.

Indelli.

Lanzara — La Porta — Leali — Levi —
Lochis — Lucca — Lucifero — Luporini —
Luzi — Luzzati Ippolito.

Maranca Antinori — Marazio Annibale —
Marazzi Fortunato — Marchiori — Mariotti
Filippo — Martini Gio. Batt. — Marzin —
Maurigi — Mel — Menotti — Merzario —
Miceli — Montagna — Monticelli — Mo-
relli — Muratori.

Napodano — Nicotera — Nocito.

Omodei — Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Palberti — Panizza Giacomo
— Panizza Mario — Pantano — Papa — Pa-
padopoli — Pascolato — Passerini — Pelle-
grini — Perrone — Picardi — Piccolo-Cupani
— Plebano — Pompilj — Prinetti.

Quintieri.

Randaccio — Rava — Ricci — Rinaldi An-
tonio — Rizzo — Rolandi — Romanin-Jacur
— Roncalli — Ronchetti — Rospigliosi —
Rossi Gerolamo — Roux.

Salandra — Santini — Sella — Simonelli
— Sineo — Solimbergo — Solinas-Apostoli —
Sonnino — Stelluti-Scala — Strani — Suardi
Gianforte.

Tajani — Tegas — Tiepolo — Toaldi —
Tomassi — Tondi — Torelli — Torraca —
Tripepi.

Vaccaj — Valle Angelo — Valli Eugenio
— Vendramini — Vollaro-De Lieto Roberto.
Zainy — Zanolini — Zeppa.

Sono in congedo:

Alli-Maccarani — Amore — Andolfato.

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

Calpini — Calvanese — Capoduro — Car-
nazza-Amari — Casati — Castelli — Cavalli
— Chiaradia — Coccozza — Corvetto — Cre-
monesi.

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

Ercole.

Faggiuoli — Faina — Fede — Ferri —
Fili-Astolfone — Franchetti — Franzi.

Ginori.

Maffi — Maluta — Mariotti Ruggero —
Maurogordato — Minelli — Mirabelli —
Monti.

Nasi Carlo.

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

Quartieri.

Ridolfi — Rocco — Rubini.

Sacchetti — Sampieri — Sanguinetti A-
dolfo — Sardi — Siacci — Silvestri.

Tacconi — Tassi — Testasecca — Tommasi-
Crudeli — Torrigiani.

Vetroni.

Zuccaro-Floresta — Zucconi.

Sono ammalati:

Barazzuoli — Berti Domenico — Billi Pa-
squale.

Cagnola — Capilupi — Cavallotti — Ci-
pelli — Cittadella — Coffari — Compans —
Coppino — Corradini — Curati.

Daniele — De Giorgio — Della Valle —
Di Marzo — Di San Donato.

Ferracciù — Ferrari-Corbelli.

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

Imbriani-Poerio.

Jannuzzi.

Lorenzini — Lovito — Luciani — Lugli
— Luzzati Luigi.

Marinuzzi — Marselli — Martelli — Maz-
zoni — Mezzacapo — Mocenni — Molmenti
— Mordini.

Narducci.

Odescalchi.

Panattoni — Piccaroli — Pinchia — Pram-
polini.

Romano — Rosano — Rossi Rodolfo —
Ruggieri.

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

Tenani — Trompeo.

Zappi.

Assente per ufficio pubblico:

Niccolini.

Presidente. Si lasceranno aperte le urne.

Interrogazioni.

Presidente. Procederemo nell'ordine del
giorno.

Viene prima un'interrogazione dell'onore-
vole Ruspoli, diretta al Ministero delle fi-
nanze.

È presente l'onorevole Ruspoli?

Voci. Non è presente.

Presidente. Allora essendo presente il ministro delle finanze, l'interrogazione dell'onorevole Ruspoli decade.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Omodei al ministro della guerra, sulla soppressione del primo corso della scuola militare di Modena.

Omodei. Domando di parlare.

Presidente. Non posso dargliene facoltà.

Omodei. Desidererei spiegare la mia interrogazione.

Presidente. Il regolamento non lo consente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato pel Ministero della guerra.

Carenzi, sottosegretario di Stato pel Ministero della guerra. Il ministro della guerra, impegnato nel Senato per la discussione della legge sull'avanzamento nell'esercito, mi ha incaricato di rispondere all'interrogazione dell'onorevole Omodei.

La scuola militare di Modena è una scuola essenzialmente professionale, e coi corsi che aveva, fino al luglio 1888, forniva gli studi necessari agli ufficiali dell'arma di linea.

Nel 1888 vi fu aggiunto un primo corso; ma esso non aggiunse nulla agli studi professionali ed era come un corso preparatorio, giacchè corrispondeva al quinto corso dei collegi militari.

Perchè si sia fatta questa innovazione, non saprei dirlo; fatto sta che l'esperienza l'ha dimostrata perfettamente inutile, anzi dannosa. Dannosa alla scuola, perchè da istituto professionale essa si convertiva in un collegio; dannosa ai collegi, perchè potendo gli allievi dei collegi passare alla scuola di Modena (e molti desideravano il passaggio non perchè gli studi fossero migliori o più facili, ma perchè alla scuola di Modena gli allievi hanno un'ora di uscita al giorno) si disturbava l'economia dei collegi e talvolta anche gl'interessi delle famiglie.

I genitori non avrebbero voluto che questi giovani andassero a Modena, ma vi si assoggettavano per la tema che, stando al collegio di cattiva voglia, non avessero a studiare.

Perciò il primo corso della scuola di Modena fu soppresso. Se ciò non si fosse fatto ora, lo si sarebbe dovuto fare certamente fra breve, giacchè, come la Camera sa, ieri il Senato ha approvato un articolo di legge, se-

condo il quale nessuno potrà essere ammesso alla scuola di Modena o all'Accademia militare, se non avrà conseguito la licenza di liceo o d'istituto, o non presenti titoli equipollenti. Ed io sono sicuro che la Camera, la quale nulla trascura per rialzare l'istruzione ed il prestigio dei nostri ufficiali, vorrà approvare questa disposizione.

Alla Scuola di Modena vi è ancora, in questo anno, il primo corso; e può succedere che, agli esami, qualche allievo rimanga, come suol dirsi, bocciato, e debba ripetere il corso. Ora, non sarebbe giusto che questi giovani andassero a ripetere il corso in un collegio militare, quantunque, come dissi, gli studi del primo corso della scuola e del quinto dei collegi siano perfettamente eguali; sicchè, se si verificherà questa circostanza, di allievi bocciati, vi sarà a Modena per questi un primo corso speciale. E se si sarà costretti a fare questo corso speciale per un anno, il ministro non è alieno dall'ammettere a frequentarlo quegli allievi dei collegi, che ne facessero domanda (e di queste domande ne son già pervenute parecchie al Ministero), con la condizione, bene inteso, che, qualora taluni di questi allievi dei collegi fossero agli esami rimandati, non potrebbero più ripetere il corso alla scuola di Modena, ma lo dovrebbero ripetere nei collegi, per non prolungare all'infinito il primo corso speciale.

Io credo, così, di aver risposto alla interrogazione dell'onorevole Omodei.

Omodei. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Omodei. Non intendo discutere se convenisse piuttosto abolire il quinto corso nei Collegi militari, anzi che il primo nella scuola di Modena. A mio modo di vedere, quattro anni sarebbero stati più che sufficienti per gli alunni dei Collegi militari; mentre, due soli anni di istruzione militare a Modena mi sembrano insufficienti per fare buoni ufficiali.

Presidente. Questo non ha a che fare con l'interrogazione.

Omodei. Avevo mosso la interrogazione all'onorevole ministro della guerra, appunto perchè nell'animo mio, come nell'animo di tutti coloro che conoscono l'andamento della scuola di Modena era sorto il dubbio: se mai qualcuno degli alunni del primo corso di Modena sarà rimandato, dove andrà? Dovrà ritornare al Collegio? No, perchè la disciplina vi è più rigorosa. Si rimanderà a casa? No:

non sarebbe conveniente, nè giusto: perchè si troncherebbe la carriera a quei poveri giovani, e si tradirebbero le speranze delle loro famiglie. Inoltre gli arruolati del 1° corso, i quali non avrebbero potuto nemmeno ritornare in famiglia, dove sarebbero andati? Ai reggimenti? Sarebbe stato peggio! Oggi però le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato mi hanno soddisfatto dappoichè pare, se ho ben compreso, che una sezione speciale rimarrebbe a Modena per quegli allievi del primo corso che venissero rimandati agli esami e che a questa sezione potrebbero venire ammessi anche gli alunni del quinto corso dei Collegi ove i parenti ne facciano domanda.

Ma se questi falliscono in un secondo esperimento essi incorrono nell'inconveniente di ritornare alla vita collegiale mentre hanno goduto ormai una certa libertà di uscita e di una disciplina diversa nella scuola di Modena; e questo, mi perdoni l'espressione l'onorevole sotto-segretario di Stato, non mi sembra tanto corretto.

Inoltre, fino ad oggi vi è stata l'anomalia seguente: al 5° corso dei Collegi militari si studia il tedesco ed il disegno, e senza l'approvazione in queste discipline, non si entra nella scuola di Modena. Viceversa poi gli esterni, i borghesi, per essere iscritti al primo corso di Modena sono esentati e dal tedesco e dal disegno. Questa anomalia resterebbe anche nel caso che, fallendo gli alunni ammessi alla sezione speciale, dovessero ritornare nei Collegi? Dovrebbero essi ristudiare e il tedesco e il disegno?

Non pare all'onorevole sotto-segretario di Stato per la guerra che si avrebbe non solo una anomalia, ma più ancora un trattamento diverso fra i collegiali che debbono andare a Modena e gli esterni non richiedendo a questi ultimi gli esami di tedesco e di disegno?

Su questo punto desidererei qualche spiegazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per la guerra.

Carenzi, sotto-segretario di Stato per la guerra. Mi pare di aver detto che la scuola di Modena, come scuola professionale, nella quale, cioè, si insegnano tutte le discipline che hanno attinenza al servizio dell'esercito, è costituita da due corsi, ai quali ne fu aggiunto nel 1888 un primo, non di materie militari, ma di cultura generale; e ciò è tanto vero che gli allievi del Collegio militare, che hanno fatto

il quinto corso, entrano addirittura nel secondo corso della scuola di Modena.

Ora, aggiungendo ad una scuola puramente militare professionale un corso di cultura generale, non si aumenta la disciplina militare, nè il corredo di cognizioni militari, ma si turba il funzionamento dell'Istituto, come si è verificato in questi tre anni di esperienza.

Nei Collegi militari, oltre alle materie di esame obbligatorie per tutti i concorrenti, si insegna la lingua francese e la tedesca; mentre alla scuola di Modena si ammettevano dei giovani perfettamente ignari di lingua francese. Non parlo della tedesca, chè quelli che la conoscevano erano mosche bianche.

Al primo inconveniente si è potuto rimediare rendendo obbligatorio l'esame di lingua francese; ma se si aggiungesse l'esame di lingua tedesca non sarebbero molti i candidati che lo supererebbero. (*Commenti*)

Alla scuola militare si insegna il tedesco, che oggi è una lingua indispensabile. Ripeto che se si prescrivesse l'esame di tedesco, non ci sarebbero più venti concorrenti; mentre nei collegi militari, che all'erario costano non lieve somma, possiamo bene imporre che si faccia uno studio, quando questo studio è richiesto nell'interesse generale del paese.

Quanto agli allievi dei collegi militari da ammettersi in via eccezionale quest'anno al 1° corso speciale, i quali, essendo rimandati dovrebbero tornare al collegio, non nascondo che non si troverebbero bene; ma naturalmente il ministro ammettendoli dirà chiaramente: Badate, io vi ammetto, ma con la condizione che se non sarete promossi, non potrete ripetere l'anno nella scuola, ma dovrete ritornare nei collegi, sicchè essi sapranno regolarsi.

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

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

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge relativo alle tranvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Fu cominciata ieri la discussione dell'articolo 1°. A questo articolo l'onorevole Sella, l'onorevole Marchiori e l'onorevole Artom hanno presentato emendamenti che hanno svolto nella seduta di ieri.

Invito ora l'onorevole relatore ad esprimere il suo avviso sui diversi emendamenti.

Gianolio, relatore. La Commissione desidererebbe, prima di pronunziarsi, di sentire le dichiarazioni del ministro.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io mantengo l'articolo ministeriale, consentendo per altro ad aumentare il termine della concessione da 40 a 60 anni.

Dirò quindi in brevissime parole le ragioni per cui non posso accettare i vari emendamenti. Si sono fatte discussioni amplissime sulle facoltà del Governo, ma fondandosi piuttosto sopra ipotesi che sul fatto legislativo. Dappoichè non è esatto il dire che i motivi di pubblica sicurezza, per i quali il Governo del Re può negare l'esercizio con la trazione meccanica, siano insufficienti; l'esperienza del passato mi pare che debba bastare a rassicurare circa l'avvenire.

Una guarentigia maggiore di quella che vi è ora non si potrebbe introdurre nella legge, e per farlo, come ho detto anche ieri, non basterebbe introdurre un articolo in questa legge, ma bisognerebbe sconvolgere leggi organiche le quali determinano già le attribuzioni dello Stato in tutto ciò che concerne la rete stradale.

Io quindi pregherei la Commissione di accettare l'articolo ministeriale.

Aggiungerò una sola parola; la Commissione vorrebbe sopprimere l'inciso *precedentemente allo inizio dei lavori*, che si trova nell'articolo del Ministero. Io veramente non ho mai inteso a che mirasse quest'emendamento della Commissione, perchè l'essere iniziati i lavori non esclude che il Governo possa rifiutare l'autorizzazione sempre che gli piaccia.

Se si iniziassero lavori senza autorizzazione che cosa avverrebbe? Che si farebbero delle spese le quali, ove non venisse data l'autorizzazione, andrebbero perdute. Sicchè, dopo due o tre casi, nessuno più si metterebbe a costruire tranvie. Onde, nell'interesse stesso di coloro, che vogliono sviluppate le tranvie, non mi pare accettabile l'emendamento della Commissione.

Nocito. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Nocito. Mi permetto di fare una osservazione sul capoverso di questo articolo primo.

Io crederei conveniente modificarlo in

questi termini: « Alla autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede per Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori. » E ne dico la ragione.

Il dire « l'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica è riserbata al Governo, che provvede con Decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, » lascia credere che il Governo sia qualche cosa di diverso dal ministro dei lavori pubblici, che sia un ente diverso dal Ministero; e quindi è opportuno togliere questo equivoco.

Nel resto concordo con l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che il concetto di provvedere alla sicurezza delle strade è già insito nella autorizzazione, che deve dare il ministro dei lavori pubblici, il quale evidentemente deve provvedere anche alla polizia ed alla sicurezza delle strade.

Spero che l'onorevole ministro e la Commissione accetteranno la piccola variazione che io ho suggerita.

Gianolio, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Gianolio, relatore. La Commissione non ha difficoltà di accettare la formula, che propone l'onorevole Nocito e che migliora il testo della legge.

Essa accetta anche la proposta fatta dal ministro, di riprodurre le parole « prima dell'inizio dei lavori. » L'accetta, prendendo atto della dichiarazione del ministro stesso, che, cioè, questa autorizzazione si chiede in virtù di quel potere che ha il Governo di provvedere a tutto ciò che riguarda la pubblica sicurezza, di esercitare le attribuzioni che ha oggidì in virtù delle leggi in materia di viabilità.

La Commissione non può poi accettare, e prega anzi l'onorevole Sella di voler ritirare, la sua proposta, di fronte a questa dichiarazione. Il volere introdurre le parole: *in quanto riguarda la sicurezza pubblica*, farebbe supporre che il Governo abbia altri poteri oltre quelli che gli derivan dalla tutela della sicurezza pubblica; mentre non ne ha.

La concessione, e tutto ciò che riguarda il merito, dirò così, della concessione, dipende dall'ente proprietario della strada; il Governo non dà una concessione nuova, ma autorizza un esercizio; quindi le indagini che egli può fare sono limitate soltanto a questo punto: vedere se l'esercizio, in riguardo

alla pubblica incolumità, si possa o no autorizzare.

Dietro le dichiarazioni che ha fatto ieri il presidente del Consiglio, e quella specie di costituzione in mora (*Si ride*) che egli ha posto alla Camera, dobbiamo esser brevi. Quindi non mi dilungo, e dirò che la Commissione, come è facile prevedere, non può accettare nè l'emendamento dell'onorevole Marchiori nè l'emendamento dell'onorevole Artom. Non quello dell'onorevole Marchiori, perchè, quando volessimo limitare i tranvai al servizio urbano o suburbano, non avremmo quasi ad occuparci di tranvai a trazione meccanica. Il suburbio è in sostanza quella zona che non è più l'*urbs* vera, ma che non è neanche il contado, quindi non si estende neanche ai confini del Comune, e i tranvai che servono a questo movimento non sono ordinariamente tranvai a trazione meccanica.

Quanto all'emendamento dell'onorevole Artom, le ragioni dell'inammissibilità si sono dette e dibattute, onde io non mi soffermo neanche a ripetere, (ed egli non se l'avrà a male) il perchè la Commissione non può accettare il suo emendamento, che verrebbe a portare un criterio nuovo nell'autorizzazione che dà il Governo.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Capisco bene la parte che è riservata al mio emendamento, ma non posso esimermi dal rilevare alcune considerazioni che, ieri, si sono fatte su questo disegno di legge, perchè a me pare che si debba sbarazzare il terreno da alcuni preconcetti che hanno ispirato quelle considerazioni.

Presidente. Ma non rientriamo nella discussione generale.

Marchiori. Non rientro nella discussione generale, mi attengo all'articolo 1° della legge.

Si è detto ieri che, volendo accordare al Governo maggiori facoltà, si favorivano gli interessi delle Società ferroviarie. Ora mi consenta l'onorevole presidente di accennare ai precedenti di questo disegno di legge.

Il disegno di legge che discutiamo fu invocato dalla Camera col suo ordine del giorno dell'11 dicembre 1877, che era così formulato:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge in cui siano determinati i criterî per la concessione delle travi a vapore ».

Ed il primo disegno di legge fu presen-

tato alla Camera dal compianto Baccarini, e porta la data del 29 maggio 1880.

In quel tempo non avevamo ancora le Convenzioni ferroviarie; eppure in quel disegno di legge v'erano disposizioni per le quali l'autorità del Governo era più fortemente mantenuta, che non sia con quello che ora discutiamo, ed in un articolo si poneva chiaramente la questione delle linee concorrenti.

Comprendo che queste mie osservazioni non sembrano forse strettamente collegate all'articolo 1°, ma esse sono necessarie per togliere un'impressione che potrebbe essere rimasta nella Camera dalle discussioni seguite ieri. Ora il signor ministro dice che l'azione del Governo non è punto limitata, perchè il secondo comma dell'articolo primo consente al Governo, nei casi più gravi, di negare la concessione, o, se non la concessione, di negare la trazione meccanica, che è una delle condizioni sostanziali. Ora io non partecipo punto alle speranze dell'onorevole ministro; perchè l'esperienza del passato ch'egli ha invocato, dimostra invece che non si è mai potuto impedire nulla.

Si è dato perfino il caso di un tranvai messo in esercizio sopra una strada obbligatoria, prima ancora che ci fosse il decreto della classifica.

Io faccio voti che il signor ministro possa trovar sempre la forza di opporsi all'esercizio di linee male costruite o delle quali non fosse opportuno l'esercizio: e ciò anche quando si troverà di fronte ad un fatto compiuto, augurandomi che non si ripeta quello che è successo nel passato, cioè di tranvai esercitati in guisa da non presentare alcuna garanzia di un sicuro esercizio.

Ma non posso nascondere che col disegno di legge non si fa altro che girare le difficoltà. Lo Stato (ed io in proposito non ho potuto udire senza qualche rammarico le parole del signor ministro) non può spogliarsi della tutela che gli appartiene in tutta la materia, nè può lasciare libertà a delle ferrovie economiche o dei tranvai che compiono servizi, capaci di profondamente perturbare il movimento ferroviario; come è già avvenuto ed avverrà dopo questo disegno di legge in parecchie regioni.

Questa è la ragione per cui io non posso ritirare il mio emendamento. Nè mi ha convinto l'osservazione dell'onorevole relatore,

che quando si parla di tranvai urbani o suburbani, si parla di cosa che non può esistere.

Io potrei dimostrare quale importanza abbia il servizio dei tranvai nelle grandi città.

Io non intendo che siano impediti questi mezzi di trasporto, che possono servire mirabilmente a determinati servizi; si deve anzi essere favorevoli al concetto di vederli svolgere come confluenti al grande movimento ferroviario, senza consentire però che essi invadano il campo riserbato alle ferrovie. Ma questo giudizio non si può lasciare ai Corpi locali.

Si è parlato (lo torno a ripetere perchè devo chiarire questo pensiero) dell'autonomia dei Comuni e delle Provincie. Ebbene, io ammetto l'autonomia loro, ma nel limite delle funzioni che loro spettano, ma non consentirò mai che si concedano autonomie che esorbitano dall'ambito delle funzioni cui ogni ente è costituito e rappresentato.

Presidente. L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

Sella. Dopo le dichiarazioni concordi del ministro e del relatore, dalle quali apparisce chiaro che il Governo si riserva la tutela della sicurezza pubblica, autorizzando o negando la concessione dei tranvai, ritiro il mio emendamento, lieto d'aver provocato queste dichiarazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

Artom di Sant'Agnesa. Dirò, precisamente, il contrario di quello che ha detto l'onorevole Sella.

Dopo le dichiarazioni esplicative che il relatore ha creduto di dare sull'articolo del Ministero, sono costretto, per dovere di coscienza, di mantenere il mio emendamento.

La Camera non lo accetterà e non sarà un gran male: ma avrò, almeno, affermato che dissento dalla massima del relatore della Commissione, secondo il quale l'azione del Governo si deve limitare alla sicurezza pubblica della trazione.

Presidente. Gli emendamenti degli onorevoli Artom e Marchiori mirano ambedue a limitare la concessione dei tranvai, ma quello dell'onorevole Artom, essendo più largo, ha la precedenza nella votazione.

Marchiori. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole Marchiori.

Marchiori. Siccome è certo che, se non è approvato l'emendamento dell'onorevole Artom,

molto meno sarebbe approvato il mio che è più restrittivo, io, pur mantenendo la mia opinione, quanto all'obiettivo che, in fondo, è comune all'onorevole Artom ed a me, nella speranza di salvare quanto più è possibile dei nostri concetti, dichiaro di associarmi all'emendamento dell'onorevole Artom.

Presidente. Sta bene: Ella ritira il suo emendamento. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Debbo fare osservare alla Camera che gli scrupoli dell'onorevole Marchiori, dal momento che la Commissione accetta l'articolo ministeriale, possono essere acquistati. L'articolo ministeriale è quello stesso che ha suggerito la Commissione nominata dall'onorevole Genala, la quale presentò la sua relazione, il 10 febbraio 1888, quando al Ministero sedeva l'onorevole Saracco, avendo a suo degno collaboratore l'onorevole Marchiori. (*Si ride*)

Dunque la Camera vede che, sostenendo questo articolo, non sostengo un'opinione mia, ma quella di alcuni dei miei predecessori al Ministero dei lavori pubblici.

Marchiori. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Parli pure.

Marchiori. Non ho bene udito. L'onorevole ministro dice che sono stato relatore...

Voci. No! no! Segretario generale!

Marchiori. Procediamo nettamente. Quando l'onorevole Saracco era ministro, la Commissione presentava i suoi studi...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ha presentata la relazione il 10 febbraio.

Marchiori. Sta bene; ma la relazione non è il disegno di legge.

Ad ogni modo, onorevole ministro, le faccio osservare che la differenza fra il disegno della Commissione e quello ministeriale non è nella sola dizione dell'articolo, ma è in tutto il complesso del disegno di legge.

Certo, una serie di disposizioni che salvaguardino l'autorità dello Stato con maggiore efficacia, secondo me, possono togliere alcuni inconvenienti e alcuni dubbi. Ma un disegno di legge che vuol conservare l'autorità dello Stato in tutto il suo rigore, è ben diverso da un disegno di legge che questo concetto abbandona.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non lo abbandona niente affatto.

Marchiori. Codesti fini erano nel pensiero della Commissione d'allora, e sono stati accolti da quella che esaminò il disegno di legge presentato dal successore dell'onorevole Saracco, e che non poté venire in discussione.

Perciò mi sento perfettamente libero di sostenere le idee che ho già espresse. E nel difendere l'interesse dello Stato, non mi dispiacerebbe anche di essere colto in contraddizione, poichè l'interesse dello Stato è interesse che sovrasta a tutti gli altri.

Artom di Sant'Agnese. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Artom di Sant'Agnese. Accetto perfettamente la dizione che è stata proposta all'articolo 1°; la mia aggiunta tende, soltanto, ad affermare, in una forma completa e precisa, che il Governo non può fare la concessione, quando le ferrovie abbiano un reddito annuo lordo inferiore a lire 20,000. Dunque si tratta di una semplice limitazione.

Presidente. Sta bene.

L'aggiunta dell'onorevole Artom, non accettata dal Governo e dalla Commissione, è la seguente:

« Non vi è luogo ad autorizzazione di esercizio di linee di tranvai a vapore che tocchino gli stessi centri abitati e facciano concorrenza a linee ferroviarie le quali abbiano un reddito annuo chilometrico lordo inferiore a lire 20,000. »

L'onorevole Marchiori ha dichiarato di associarsi a questa aggiunta ritirando il suo emendamento che era così concepito:

« *Alla fine del 1° capoverso aggiungere:*

...quando il servizio compiuto dal tranvai sia urbano o suburbano.

In ogni altro caso la concessione sarà omologata dal Governo. »

Metto a partito la proposta dell'onorevole Artom.

Chi l'approva sorga.

(*Non è approvata*).

Rileggo l'articolo 1°, modificato dal Governo d'accordo con la 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 sessanta.

All'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica si provvede con Decreto Reale sulla

proposta del ministro dei lavori pubblici prima dello inizio dei lavori. »

Chi lo approva sorga.

(*È approvato*).

« Art. 2. Le tranvie non potranno in verun caso essere direttamente esercitate dalle Provincie o dai Comuni; ma dovranno essere affidate in concessione, od appalto, all'industria privata. »

A questo articolo l'onorevole Cucchi Luigi ha presentato il seguente emendamento:

« Le tranvie non potranno essere esercitate dalle Provincie, dai Comuni e Corpi morali o Consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata. »

Onorevole Cucchi, ha facoltà di svolgerlo.

Gianolio, relatore. L'accettiamo.

Cucchi Luigi. Poichè la Commissione accetta il mio emendamento, non ho bisogno di svolgerlo.

Presidente. L'onorevole Palberti ha pure presentato questo emendamento:

« Le Provincie e i Comuni non potranno nemmeno garantire, sotto veruna forma, alcun prodotto ai concessionari dei *trainsways*. »

Gianolio, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Gianolio, relatore. La Commissione accetta anche l'emendamento dell'onorevole Palberti; però avverte che troverebbe sede più opportuna in un articolo delle disposizioni generali, perchè lo stesso concetto si applica anche alle ferrovie economiche.

Palberti. Non ho difficoltà di accettare la proposta della Commissione, di rimandare, cioè il mio emendamento alle disposizioni generali.

Presidente. Rileggo l'articolo 2 nella dizione proposta dall'onorevole Cucchi e accettata dalla Commissione:

« Le tranvie non potranno essere esercitate dalle Provincie, dai Comuni e Corpi morali, o Consorzi, ma dovranno essere affidate in esercizio all'industria privata. »

Lo pongo a partito. Chi lo approva sorga.

(*È approvato*).

« Art. 3. Le tranvie dovranno, nella maggior parte del loro percorso, avere la loro sede su strade ordinarie.

« Il binario sarà collocato a perfetto livello dal suolo stradale, senza alcun ostacolo

per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di larghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente sia sufficiente alla libera circolazione, ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno. »

Marchiori. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Io, pur mantenendo i concetti che ebbi l'onore di esprimere, pregherei la Camera di volere approvare l'articolo 4 del progetto ministeriale. Entrate pure nella grande via di questa da voi chiamata libertà; cerchiamo però che i criteri, accettati dalla Camera, sul punto della sede e non già dell'esercizio, sien veramente efficaci, chiari, e non possano dar luogo, nella loro interpretazione, ad abusi eccessivi. Ora quando il testo ministeriale dice: « Le tranvie dovranno avere costantemente la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta indispensabile qualche parziale deviazione, per ragioni altimetriche o planimetriche », stabilisce nettamente il concetto che le strade ordinarie costituiscono la sede del tranvai.

La Commissione invece propone di dire « ... nella maggior parte del loro percorso » e con ciò esprime un concetto assai indeterminato.

« La maggior parte » vuol dire qualche cosa, ma qualche cosa di molto impreciso.

Come ho accennato prima, si sono costruiti dei tranvai e dopo, soltanto dopo costruiti, si è domandato che fossero dichiarate obbligatorie le strade.

Ora, per evitare conseguenze dannose, prego il signor ministro, non oso pregare la Commissione perchè negli obbiettivi e negli intendimenti da essa mi divide un abisso addirittura, di rimaner fermo almeno nell'articolo del progetto governativo, che potrà dargli modo forse di conservare ai tranvai il loro vero carattere.

Capisco che si possano fare deviazioni, ma l'articolo ministeriale, almeno nello spirito suo deve essere interpretato nel senso che la deviazione potrà essere accordata per il solo caso o di rivolta troppo acuta o di salita troppo aspra, e non in altri casi.

Ma se noi diciamo: « nella maggior parte del corso », noi non preciseremo nulla.

Qualche altra osservazione potrei fare sulla

parte dell'articolo che concerne la sicurezza dei pedoni. Il tema è più delicato. Si può dire: voi credete che l'ente locale abbia il sentimento della difesa, della incolumità dei cittadini meno vivo di quello che ha lo Stato? Voi non avete fede nello svolgimento ordinato delle funzioni che si assegnano con questa legge agli enti locali?

Io, nel discorso che ho avuto l'onore di pronunziare ieri, accennai che questa fede in me è molto tenue. Molte volte il tranvai è dovuto, più che ad un interesse vivamente sentito, a interessi molto, ma molto limitati, molto parziali, sia nel campo degl'interessi materiali, sia nel campo degl'interessi personali. E non è raro il caso che all'incolumità, alla tutela dei cittadini, non pensino, col debito rigore, i corpi locali. Quindi è opportuno che, anche sotto questo aspetto, l'articolo sia mantenuto nella dizione proposta nel progetto ministeriale.

Sorge qui un altro quesito, ed è questo: conviene che tutte le modalità che devono servire per la concessione e per la costruzione dei tranvai siano stabilite dall'amministrazione centrale, o conviene che lo siano dai rappresentanti dell'autorità governativa nella Provincia? Io non ho alcuna difficoltà a lasciarle stabilire dall'autorità governativa locale, la quale integri tutte le sue competenze, da quella del prefetto a quella dell'ingegnere del Genio civile: l'uno perchè giudichi della ragione tecnica, l'altro perchè giudichi della ragione generale politica; ma, lo ripeto, non accetterei che il determinare queste modalità fosse lasciato all'arbitrio dei Corpi locali.

Perciò concludo pregando l'onorevole ministro di voler mantenere l'articolo di legge del testo governativo, e la Camera di volerlo approvare.

Presidente. L'onorevole Casana ha presentato un emendamento a questo articolo. Vorrebbe che si dicesse:

« Perchè le strade ferrate siano considerate come tranvie dovranno, ecc., » come nel disegno della Commissione.

L'onorevole Casana ha facoltà di svolgerlo.

Casana. Avevo presentato questo emendamento, che è soltanto di forma, per metter meglio in evidenza la caratteristica che distingue il tranvai dalle ferrovie economiche. Tuttavia, siccome esso non ha grande importanza e questa caratteristica risulta evidente

dal testo stesso dell' articolo, per non far perder tempo alla Camera, ritiro il mio emendamento.

Presidente. L'onorevole Cucchi Luigi ha presentato il seguente emendamento:

Modificare il 2° comma:

« Il binario sarà collocato in modo da creare il minor possibile ostacolo per... ecc. »
Ha facoltà di svolgerlo.

Cucchi Luigi. A mio avviso, le disposizioni di legge debbono basarsi sul reale, non sull'idealità: e per conseguenza le disposizioni devono essere applicate, perchè applicabili.

È quasi inutile che spieghi il mio concetto.

Linee nelle quali il binario non abbia qualche sporgenza dal suolo stradale non ve sono, nè in Italia, nè fuori. Soltanto nei luoghi abitati, dove vi sono le contro-rotaie, è possibile ottenere un livello quasi uguale a quello stradale: ma perfettamente uguale non è possibile ottenerlo, e lo sanno coloro che vanno in carrozza, anche nelle città.

Per conseguenza mi sono domandato se convenga introdurre nella legge una disposizione che avrà tutta l'aria di una grida spagnuola, e che non sarà di possibile esecuzione, perchè, non vi potrebbe esser collaudo qualsiasi ad una strada quando si pretendessero i binari a perfetto livello della medesima.

Mi ha poi confortato a sottoporre questa piccola variante all'articolo anche il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, nel 1880, quando si stabilirono le caratteristiche delle tranvie in confronto delle ferrovie, si espresse così:

« I caratteri distintivi delle tranvie esigono che il binario sia collocato sul piano stradale a livello, o con un ben lieve risalto delle rotaie. »

Quel Corpo competente adunque aveva afferrata l'idea che forse la prima parte del suo parere non era di esecuzione possibile e disse: « o con ben lieve risalto delle rotaie. »

Ho poi rilevato, che anche il Consiglio di Stato in Francia ebbe ad esprimersi in questo modo:

« La caratteristica delle tranvie sta nell'accessibilità della loro sede alla circolazione ordinaria delle vetture e dei pedoni, od almeno di questi ultimi. »

Per conseguenza anche quel Consesso ha capito che non era possibile raggiungere il perfetto livello, adottando il concetto che po-

tesse anche bastare che fra i binari passassero soltanto i pedoni.

Per queste ragioni ho proposto il mio emendamento e prego la Commissione ed il Governo di accettarlo.

Presidente. L'onorevole Marazzi ha facoltà di parlare.

Marazzi, della Commissione. L'onorevole relatore presenterà una nuova dizione dell'articolo, che sarà, spero, accettata da tutti. Ma intanto mi si consenta di far rilevare un fenomeno. Nella discussione generale, coloro che si sono opposti al disegno di legge si sono impressionati dei pericoli che le ferrovie economiche e le tranvie, per la loro vicinanza alla strada, potrebbero produrre. Essi dovrebbero, quindi, essere contenti che ora si stabilisca che codesti tranvai si scostino dalla strada togliendo così ogni possibile pericolo. Invece la cosa è cambiata: ora tutti vogliono che i tranvai seguano la strada. È un fenomeno strano, che mi è parso opportuno di rilevare. Non ho altro da dire.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Prego la Commissione di accogliere della proposta dell'onorevole Marchiori tuttociò che è veramente opportuno, e che risponde al testo dell'articolo ministeriale.

Ciò che preme di stabilire ben chiaramente è che la sede delle tranvie possa essere costituita in modo da dare le maggiori garanzie di pubblica sicurezza. E quindi, se, come ha detto benissimo l'onorevole Cucchi, potesse essere il binario rialzato, come del resto è stato fatto anche in alcune tranvie a cavalli, in modo che la sede, essendo pur sulla stessa strada, rimanesse separata e distinta, certamente se ne avvantaggerebbe il carreggio ordinario, e la sicurezza stessa di coloro che si servono della tranvia.

Quindi io pregherei la Commissione di formulare la sua definitiva proposta nel senso che le tranvie possano anche deviare alquanto dalla sede stradale senza però avere una propria sede a parte, distinta dalla via ordinaria: perchè altrimenti le tranvie si confonderebbero con le ferrovie economiche, che fanno parte del secondo titolo del disegno di legge.

Tale concetto potrebbe esprimersi accettando l'articolo ministeriale con qualche leggiera modificazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gianolio, relatore. La Commissione, preoccupandosi di portare in porto, quanto più presto si possa, questa legge, si accosta ad alcune delle idee che vennero svolte dal collega Marchiori. Quindi accetterebbe il primo comma del disegno ministeriale, con la modificazione d'una sola parola.

Si direbbe cioè: « Le tranvie dovranno avere costantemente la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna qualche parziale deviazione, per ragioni altimetriche o planimetriche. »

Si sostituirebbe la parola *opportuna* a quella d'*indispensabile*, perchè quell'*indispensabile* è sembrato troppo grave. Qualche volta si potrà passare attraverso l'abitato, ma questo non sarà opportuno, senza che sia proprio indispensabile una deviazione.

La Commissione non ha neppure difficoltà di accettare anche l'emendamento proposto dall'onorevole Cucchi circa al perfetto livello.

È certo che questo perfetto livello non c'è.

La rotaia sporge sempre di poco, di pochissimo, ma sporge sempre d'alquanto sul suolo stradale; bisogna però che sporga soltanto in modo che anche i carri ordinari possano venire sul binario.

Se quindi vogliamo proprio stare nella realtà delle cose, dobbiamo ammettere che l'onorevole Chucchi ha ragione nel dire che il perfetto livello non si può avere in un tranvai.

Fra la formula della Commissione e quella del Ministero correva questo divario: che il Ministero avocava a sé la facoltà di determinare quale sia la zona che dev'essere lasciata libera per il carreggio, mentre alla Commissione era parso che l'ente proprietario il quale fa la concessione, fosse in condizione migliore per valutare l'importanza del traffico e la larghezza di questa zona.

Per le strade provinciali la larghezza è determinata dai regolamenti delle rispettive Provincie; per le strade comunali la larghezza è pure determinata dai regolamenti fatti dalle Provincie. Quindi, per tutto ciò che non si riferisce a strade comunali obbligatorie, non c'è legge che determini la larghezza.

Sembra quindi che, dal momento che le Provincie hanno la libertà di determinare la larghezza, possa anche abbandonarsi alle Provincie ed ai Comuni la facoltà pure di de-

terminare quale debba essere la zona che abbia a restar libera pel carreggio ordinario.

Si è però osservato che alcuni Comuni forse potrebbero soverchiamente abbondare a favore del tranvai, e si è perciò che la Commissione, mantenendo il suo secondo capoverso (salvo forse a modificare un poco la dizione che suona male), proporrebbe quest'aggiunta: « se però questa larghezza (cioè la larghezza della zona libera) fosse inferiore a metri 3.50 sarà necessaria l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici. »

Pare a noi che, messo questo caposaldo, non si possa andare più in là, e che la viabilità sia perfettamente assicurata; imperocchè, noti la Camera che si tratta di una zona la quale è destinata al tranvai, sulla quale, in caso di scambi, quando vi si trovino diversi veicoli, possono entrare e passare i veicoli ordinari.

Vengo all'ultimo comma. La Commissione ha tolto le parole: « *dai parapetti e da altri manufatti.* »

Presidente. Dunque, si dovrebbe dire:

« La linea di massima sporgenza dovrà, ecc., distare non meno di centimetri ottanta dalle case laterali. »

Gianolio, relatore. Non tolgo adesso queste parole; spiego i motivi per cui la Commissione le ha tolte.

È parsa giusta questa distanza, quando si tratti di case; ma soverchiamente grave, quando si tratti di un ponte, di un manufatto qualsiasi.

Arnaboldi. Chiedo di parlare.

Gianolio, relatore. Quindi, in questa parte, la Commissione riteneva che dovesse essere lasciata libertà. Però, potendo anche succedere che, in alcuni casi, anche per le case, questa distanza possa e debba restringersi di alquanto, la Commissione aveva contemplato questa ipotesi, lasciando all'ente proprietario della strada di concedere lui una distanza minore.

Ora, modificherebbe il suo articolo (per accostarsi alle idee del ministro) in questo senso: che la minor distanza dovrebbe essere approvata, non dall'ente proprietario, ma dal ministro dei lavori pubblici.

Queste sono le spiegazioni che dovevo dare circa questo articolo e circa le modificazioni che ora introduciamo.

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Marchiori. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

Arnaboldi. Accetto il primo capoverso dell'articolo 4 modificato dalla Commissione, come accetto l'emendamento dell'onorevole Cucchi Luigi a maggior chiarimento della espressione « a perfetto livello » che, nel modo espresso nel primo articolo, non corrispondeva al vero. Ma dopo le parole dell'onorevole relatore, relativamente alla distanza degli ottanta centimetri che i tranvai debbono avere dalle case debbo fare qualche osservazione. Ammetto che non si possa esigere una distanza maggiore quando si tratta di tutti i piccoli manufatti. Ma se questi manufatti fossero più lunghi e di un'importanza maggiore, allora la cosa cambierebbe aspetto, e la distanza di ottanta centimetri, secondo me, sarebbe troppo poca. Trattandosi poi di caseggiati di Comuni, quando la linea di tranvai passa anche nel centro di un abitato, allora a che servirebbe la distanza di ottanta centimetri? Capisco che il convoglio nei centri abitati va con una velocità minima, ed è sempre segnalato il suo passaggio da avvisi speciali; ma in un centro abitato vi sono bambini, ragazzi che non valutano i pericoli e molte persone che all'improvviso escono da svolte: e da ciò derivano disgrazie che sono purtroppo frequenti, specialmente ne' casi di feste, mercati o quando fiancheggiano la linea dei tranvai scuole, chiese, teatri.

Non giova il commuoversi, come tante volte facciamo, a disgrazia avvenuta; bisogna pensarci prima, quando facciamo le leggi ad evitare che le disgrazie si rendano più facili. Quindi vorrei che le disposizioni dell'ultimo capoverso fossero più rispondenti alle necessità della strada pubblica, cioè mutando le distanze dalle case, oppure permettendo il passaggio del tranvai nei centri comunali solo in casi eccezionali, ma stabilendo per regola che nei grossi centri i tranvai percorrano le strade di circonvallazione dei Comuni.

Spero che la Camera vorrà consentire in queste osservazioni, che ho creduto di fare nell'interesse del pubblico bene.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Io domando soltanto uno schiarimento.

L'articolo proposto dice che le tranvie dovranno avere costantemente la loro sede su strade ordinarie.

Ma vi possono essere strade ordinarie troppo strette e che bisognerebbe allargare, per potere in parte o in tutto offrire la necessaria sede alle tramvie.

Io credo che debba essere lecito di allargare le strade troppo strette. Ed in questo caso le tranvie non sarebbero costantemente per intero sulla sede stradale ordinaria.

Parmi che la Commissione per migliore precisione e chiarezza potrebbe dare all'articolo una dizione che ammettesse il diritto di allargare le strade ordinarie.

Vedo nel fatto che, essendosi costruite alcune tranvie su strade troppo strette, sonosi queste allargate per rendere possibile l'esecuzione delle tranvie senza restringere di troppo la zona del carreggio ordinario, e dei pedoni.

Quanto al percorso delle tranvie nell'abitato non mi pare il caso di avere degli esagerati timori. Nella città dove sono nato, parlo per esperienza, vedo che in qualche tratto della strada urbana per la tranvia non vi sono forse neanche gli 80 centimetri di distanza eppure non sono mai avvenute disgrazie. Certo che il conduttore del treno, quando le carrozze percorrono nell'interno dell'abitato, deve stare in guardia e zuffolare o fischiare continuamente e dare tutti i segnali necessari per segnalare il suo passaggio. Quindi tutti questi pericoli che si asseriscono, io non li vedo. Posso dire che da parecchi anni che io vedo queste tranvie percorrere l'interno delle città, e non sono mai avvenute disgrazie. Sta al conduttore, che ha la responsabilità, di avvertire la gente con fischi o zuffoli, in modo da richiamare l'attenzione di chi passa, e procedere con velocità più o meno moderata secondo la frequenza delle persone nei diversi ratti delle strade.

Presidente. L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Le modificazioni che, con argomentazione e discorso molto semplice, la Commissione vorrebbe portare a quest'articolo 4°, hanno non poca importanza. A me spiace dover parlare così di frequente: ma vi sono costretto, perchè non arrivo a comprendere certe proposte. Capisco che il punto di vista è diverso; ma non può essere diverso il desiderio di deliberare qualche cosa che sia organicamente determinato.

Al primo capoverso l'articolo dice: « salvo i casi in cui sia riconosciuta indispensabile (questa è vera e propria eccezione) la devia-

zione. La Commissione propone di dire *opportuna* invece di *indispensabile*.

A due considerazioni mi fornisce occasione questo emendamento. *Opportuna*. L'opportunità permette un giudizio molto largo; la parola è breve, ma il significato molto ampio. E poi chi giudica di questa opportunità? Qui, abbiamo una confusione. Io, perduta la battaglia sull'articolo 1°, potrei dire: mi devo rassegnare, mi ritiro sotto la tenda, e non dico altro; ma credo mio dovere procurare, nel limite delle mie modeste forze, che la legge esca fuori dalla discussione con una forma organica, anche se le mie idee non hanno avuto il suffragio della Camera.

Chi giudica, dunque, di questa opportunità? Al Governo quali facoltà spettano per l'articolo 1° della legge? L'autorizzazione pura e semplice dell'esercizio; esso non discute sopra il tracciato della linea. Il giudizio mi pare che qui sia riservato a chi costruisce la linea *Opportuna* mi pare dunque una parola molto elastica. Se poi voi ritenete che il Governo per il 2° capoverso dell'articolo primo abbia il diritto d'ingerirsi in altre cose che non siano la trazione, bisogna dichiararlo, bisogna dirlo nettamente. Chi è il giudice dell'opportunità; chi giudica delle questioni intrinseche del tranvai e quando anche il mio amico Cucchi propone anche lui un emendamento che dice: « un binario che crei il minor possibile ostacolo al movimento ordinario. »

Lascio giudice la Camera se ciò sia chiaro. Quando si abbia una rotaia d'indole affatto diversa dal sistema normale, il Governo non avrà alcuna facoltà di vietare l'esercizio a trazione. Quindi questo secondo emendamento toglie ogni efficacia al controllo del Governo. E dico *che non sarà possibile* anche con questo emendamento una distinzione perchè si stanno ora studiando nuove forme di tranvai, che hanno una ruota centrale da mutare le condizioni delle cose. Addirittura distruggiamo qualunque norma. E la cosa è anche più grave perchè, se ho bene inteso, il mio amico Cavalletto, con la competenza tecnica che lo distingue, vorrebbe consentire gli allargamenti delle strade. Ma io osservo: dev'essere inteso allargamento una strada nuova? Allora tanto vale che si adotti l'articolo della Commissione. Perchè, altrimenti, le norme, i criteri, le restrizioni o le cautele per la sicurezza vengono affatto a scomparire.

L'onorevole Marazzi, a proposito della sicurezza, ha detto: Come, i difensori della sicurezza pubblica, oggi, domandano che il tranvai abbia esclusivamente la sua sede sulla strada ordinaria? Che logica è questa? Ma, onorevole Marazzi, ho una sola logica in questa legge, quella di difendere per quanto sia possibile per quanto il principio adottato non sia da me accettato, di difendere l'interesse generale.

Ecco perchè io dico: si accetti nettamente la sede; perchè la sede limiterà di più l'immensa libertà, che volete concedere ai tranvai.

Quindi, prego il signor ministro e la Commissione, di voler chiarire nettamente il concetto che sta racchiuso negli emendamenti proposti.

Cavalletto. Domando di parlare.

Presidente. Parli pure.

Cavalletto. Non esageriamo, onorevole Marchiori! Qui non si tratta di dare immensa libertà, cioè di lasciare all'arbitrio dei Corpi locali di stabilire delle norme. Si è sempre detto che il Governo deve essere responsabile delle norme da fissarsi per la sicurezza pubblica, sulla quale ha diritto di provvedere.

Quando il Governo autorizza l'esercizio di una tranvia, di una ferrovia economica, certo deve assicurarsi che questo esercizio si potrà fare senza danno della sicurezza pubblica, e perciò, o farà esaminare i progetti tecnici al centro, o darà agli Uffici tecnici provinciali, suoi dipendenti, tutte quelle istruzioni che siano necessarie, affinchè siano soddisfatte le condizioni di cotesta sicurezza pubblica.

Se vogliamo noi entrare in tanti particolari e fare adesso noi un regolamento dettagliato, particolareggiato, cadremo in quel sistema di legiferare, che è contrario a quello che ordinariamente e opportunamente si usa. Le leggi non devono avere il carattere proprio dei regolamenti, quindi non devono occuparsi di tutti i particolari, di ogni minuzia, ma debbono stabilire i principii generali che poi saranno applicati dal potere esecutivo e da quanti devono osservarli.

Quindi, io raccomando all'onorevole Commissione di formulare questo articolo in modo, che senza entrare in tante minuzie, precisi le condizioni di sicurezza, che debbono avere queste tranvie, perchè possano essere esercitate senza pericolo o danno di alcuno.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ringrazio vivamente l'onorevole Marchiori della sua opposizione, perchè il vero modo di far buone leggi è che le due parti siano udite. E lo ringrazio tanto più, poichè egli difende gl'interessi dello Stato, che è mio dovere di tutelare. Sono poi lieto che la Commissione abbia accettato tutta la parte sostanziale degli emendamenti ministeriali.

L'onorevole Marchiori dice: che la parola *opportuno* è troppo indefinita. Ma io osservo che l'opportunità deve esser circoscritta in questi termini: che la deviazione deve esser parziale, che le ragioni debbono essere altimetriche o planimetriche. Cioè, poniamo anche che una trazione meccanica possa andare al 4, al 5 per cento; perchè noi abbiamo il *tram* di Tivoli che supera questo limite, possa andare al 30 per mille, non è guadagnato per tutti, specialmente per rapporto alla sicurezza? Dunque una parziale deviazione.

L'aggettivo planimetrico scioglie anche il dubbio dell'onorevole Cavalletto, che è molto serio. Se avete una strada stretta, e slargandola sul ciglione trovate posto per la tranvia e per il carreggio ordinario, non è tanto di guadagnato? E con ciò si risponde al dubbio dell'onorevole Cavalletto.

Infine, circa la questione di giurisdizione, fo osservare all'onorevole Marchiori che proprio, in questo articolo, con l'emendamento proposto dalla Commissione, che io accetto, si stabiliscono due casi: l'uno è il caso ordinario, cioè, che, riservati quattro metri per il carreggio come riservati gli 80 centimetri della distanza, non vi è bisogno di autorizzazione. Ed io credo che questa sia la parte migliore della tecnica legislativa: cioè, che dove non vi siano casi dubbi, dove la legge parli chiaro, non occorra di ricorrere ad interpretazioni di impiegati o di Ministeri; dove invece vi sia il caso dubbio, e bisogna usare di una facoltà eccezionale, colà si ricorra all'arbitrio prudenziale del ministro, il quale, naturalmente, opera col sussidio di tutti i Corpi tecnici.

Ora l'emendamento risponde appunto alle osservazioni dell'onorevole Cavalletto, cioè, dove vi sono dei punti chiari, determinati per legge, l'ente proprietario operi con le maggiori facoltà e con la maggiore libertà; dove poi sono casi dubbi, pei quali anche oggi si domanda l'autorizzazione, si domanderà l'autorizzazione al ministro dei lavori pubblici,

il quale provvederà per l'avvenire, come fa oggi. Senonchè tutti i casi dubbi che oggi si presentano, e che hanno un'approvazione di forma, la quale però riesce nociva al disbrigo degli affari, verranno eliminati, perchè la legge è chiara, e l'ente proprietario agirà secondo le prescrizioni di legge.

Riguardo poi alla sorveglianza, come ho detto da principio, il Governo ha l'alta polizia stradale e l'esercita per mezzo dei prefetti, dell'ispettore di circolo delle ferrovie e dell'ingegnere capo del Genio civile.

Ora, queste autorità restando intatte, se si stabiliranno delle tranvie in modo che invece di quattro metri liberi al carreggio non se ne lascino che tre, l'ordinanza del prefetto e l'ingiunzione dell'ingegnere capo rimetteranno le cose allo stato di legge, e se vi sarà conflitto, saranno i poteri dello Stato che giudicheranno.

Quindi non vedo nessun mutamento di giurisdizione. Non si tratta che di chiarire le cose in modo che, dove la legge parla chiaramente, non occorra di ricorrere ad impiegati o ad amministrazioni. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Cucchi Luigi ha facoltà di parlare.

Cucchi Luigi. Io voleva dire una parola all'onorevole Marchiori, non tanto per ciò che egli ebbe ad osservare intorno al mio emendamento, che ringrazio la Commissione e l'onorevole Arnaboldi di avere appoggiato, quanto perchè egli disse: chi è colui che giudicherà circa l'indispensabilità e l'opportunità di qualche deviazione stradale? Ora chi giudicherà di ciò, lo dice l'articolo 44 di questa legge. Ivi si dice che le domande per concessione di ferrovie economiche e per autorizzazione dell'esercizio dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'articolo 244 della legge.

Dunque quando si cerca l'autorizzazione per l'esercizio di una tranvia si devono presentare, pure, i documenti avanti al Ministero, quindi anche i disegni, i profili, i piani tutti delle linee, perchè il Ministero possa pronunziare un giudizio sulla regolarità tecnica dell'esercizio.

Marchiori. Questo già è fatto.

Cucchi Luigi. Non è fatto perchè il Governo, secondo il primo articolo, deve concedere l'autorizzazione all'esercizio prima dell'inizio dei lavori.

Marchiori. La strada è costruita!

Cucchi Luigi. Non è costruita. Per conseguenza dovendosi presentare i tipi al Governo, questi giudicherà se convenga o no, se sia più o meno opportuna questa deviazione.

Presidente. Verremo ai voti.

La Commissione riprende, all'articolo 3, il primo capoverso del progetto ministeriale, sostituendo solo la parola *opportuna* alla parola *indispensabile*. Quindi il primo capoverso suona così:

« Le tranvie dovranno avere costantemente la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna qualche parziale deviazione, per ragioni altimetriche o planimetriche. »

Quindi viene il secondo capoverso emendato dall'onorevole Cucchi Luigi d'accordo con la Commissione, ossia:

« Il binario sarà collocato in modo da creare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale dovrà restare sempre riservata una zona di larghezza tale, che a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente sia sufficiente alla libera circolazione, ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno. »

Quindi viene l'aggiunta della Commissione accettata dal Governo:

« Nel caso però che tale larghezza fosse inferiore a metri quattro, si dovrà ottenere la approvazione governativa. »

L'ultimo capoverso suona così:

« La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tranvia, dovrà, salvo casi eccezionali, approvati dal Governo, distare non meno di centimetri ottanta dalle case laterali. »

Pongo a partito l'articolo 3^o, così modificato.

Chi è d'avviso d'approvarlo, voglia alzarsi.

(È approvato).

« Art. 4. Ultimati i lavori si procederà al relativo collaudo in concorso di un rappresentante del Governo, prima dell'apertura della tranvia o di qualche tronco di essa. »

(È approvato).

« Art. 5. L'approvazione dei tipi di materiale mobile è riservata al Governo, e dovrà ottenersi insieme all'autorizzazione dell'eser-

cizio, ovvero prima di applicarli se trattasi di innovazioni durante l'esercizio stesso. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. Io mi permetto di sottoporre all'esame della Camera un emendamento, che non le è stato ancora presentato.

Esso è di lieve importanza, quanto alla forma, ma sarebbe, secondo me, utile nella sostanza, giacchè riempie una lacuna, che esiste in questa legge.

Ho ragione di credere che la ragionevolezza dell'emendamento indurrà la Commissione e l'onorevole ministro a farlo proprio.

Vi sono delle tranvie, e questo è a cognizione d'ognuno, in cui il mezzo di locomozione è telodinamico. Ora, siccome, in quest'articolo si parla soltanto di tipi di materiale mobile, mi sembra che sarebbe molto opportuno aggiungere dopo le parole: « di materiale mobile », queste altre: « e degli impianti di locomozione telodinamica od elettrica. » L'articolo verrebbe così completato.

Presidente. Veramente l'onorevole Casana non avrebbe facoltà di presentare ora questo emendamento, poichè esso dovrebbe essere sottoscritto da dieci deputati.

Ma, se la Commissione lo fa proprio, si può metterlo a partito.

Gianolio, relatore. La Commissione l'accetta.

Presidente. Il Governo?

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'accetta.

Presidente. Dunque all'articolo 5, dopo le parole: « materiale mobile » l'onorevole Casana propone quest'aggiunta: « e degli impianti di locomozione telodinamica ed elettrica. »

La Commissione fa propria quest'aggiunta, il Governo l'accetta; quindi io pongo ai voti l'articolo 5 così modificato.

(È approvato).

« Art. 6 (della Commissione). Le stazioni delle tranvie a trazione meccanica dovranno esser collegate da apposito filo telegrafico, o telefonico, e fornite degli apparecchi necessari pel regolare servizio di corrispondenza.

« Inoltre, nei punti della linea che saranno determinati dall'autorità prefettizia, sentito l'ispettore capo del circolo ferroviario entro la cui giurisdizione la linea tranviaria si svolge, il concessionario dovrà applicare opportuni segnali, ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità medesima. »

L'onorevole Artom Di Sant'Agnesse ha facoltà di parlare.

Artom di Sant'Agnesse. Io credo che si possa accettare la modificazione proposta dalla Commissione all'articolo governativo, inquantochè la differenza tra l'apparecchio telegrafico e l'apparecchio telefonico consiste in questo: che il primo lascia una traccia delle comunicazioni fatte, mentre l'altro non ne lascia alcuna.

Questa differenza ha una grande importanza in determinati servizi, ma nel servizio tranviario non ha un'importanza molto grande; e se questo servizio diventasse molto importante interesserebbe allo stesso esercente di adottare l'uso del filo telegrafico.

Ma rispetto a quest'articolo 6, mi pare che non sia molto opportuna la disposizione, che attribuisce all'ispettore capo del circolo ferroviario di dare consiglio all'autorità prefettizia circa la determinazione dei segnali, che possono occorrere. A parte la differenza che c'è fra l'articolo 7 del progetto governativo e l'articolo 6 del progetto della Commissione, (il quale sostituisce l'autorità prefettizia a quella governativa, generica; ed io preferirei l'autorità governativa generica), osservo che certi Circoli ferroviarii sono talmente grandi, che il volere attribuire al Prefetto, come consulente, l'ispettore capo del circolo, renderebbe impossibile ogni consulto.

Citerò questo esempio: Reggio di Calabria è sotto Napoli. Ora supponete che il Prefetto di Reggio-Calabria abbia bisogno di sapere se ad un *tram* occorra o non occorra una disposizione, scrive a Napoli, a circa 600 chilometri di distanza, all'ispettore capo, affinché questi vada a Reggio, a vedere! È molto meglio che possa prendere consiglio da un funzionario più vicino.

Io non propongo emendamenti; ma osservo che la disposizione consacrata nell'articolo, dati i Circoli come sono, occasionerà degli imbarazzi. Ed entrando, per un momento, nella via delle larghezze, nella quale mi ha preceduto la Commissione, dico anche io: facciamo dipendere la cosa da un funzionario, che sia un po' più vicino. Lascio alla Commissione di vedere se e come possa accogliersi questo suggerimento.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Preghe-

rei la Commissione di accettare completamente la proposta dell'onorevole Artom di Sant'Agnesse: cioè, che alla parola *telegrafico* del primo comma si aggiungessero le parole: *o telefonico*. Questo per le ragioni che egli ha detto.

Poi, nel resto, la pregherei di accettare l'articolo governativo: perchè, certo, il concetto di *autorità governativa* comprende anche l'ispettore di Circolo ferroviario.

Nel modo come sono costituiti i nostri circoli, aventi una estensione immensa, riesce talvolta difficile al ministro, per cose importantissime, avere dei pronti ragguagli; mentre invece l'autorità governativa è da per tutto, perchè da per tutto abbiamo uffici di ingegneri del Genio civile, i quali suppliscono anche a funzioni ferroviarie, in mancanza di altre autorità. Quindi, credo proprio che, nell'interesse della cosa, ed anche perchè è più breve, sia preferibile la dizione dell'articolo ministeriale, aggiungendovi, come diceva l'onorevole Artom di Sant'Agnesse, alla parola: *telegrafico* le parole: *o telefonico*.

Presidente. Onorevole relatore...

Gianolio, relatore. La Commissione mantiene il primo comma dell'articolo, come l'ha fatto. Essa ha detto: *telegrafico o telefonico*; e quindi siamo d'accordo.

La Commissione non ha difficoltà di accostarsi all'opinione dell'onorevole Artom, accolta dal ministro; e quindi di accettare il secondo comma, così come è redatto nel progetto ministeriale.

La Commissione aveva messa « l'autorità prefettizia » soltanto per fare un'opera di decentramento, perchè non avvenisse poi che tutta questa azienda delle tranvie si avocasse qui al Ministero, e ne venissero ritardi ed incagli al suo sviluppo. Ma dato che l'autorità governativa comprende anche il prefetto, la Commissione non ha difficoltà alcuna anche ad accettare il primo capoverso, come è proposto dal Ministero.

Presidente. Dunque l'articolo viene ad essere formulato in questo modo:

« Art. 6. Le stazioni delle tranvie a trazione meccanica dovranno essere collegate da apposito filo telegrafico, o telefonico, e fornite degli apparecchi necessari pel regolare servizio di corrispondenza. »

Per il secondo comma è la Commissione che accetta l'articolo ministeriale.

Gianolio, relatore. Perfettamente.

Presidente. « Inoltre, nei punti della linea che saranno determinati dall'autorità governativa, il concessionario dovrà applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità medesima. »

Pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

« Art. 7. La velocità massima assoluta dei treni, non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i ventiquattro chilometri all'ora.

« Dall'autorità prefettizia, sentito l'ispettore capo del Circolo ferroviario, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nelle tratte a forti discese, nelle curve o nei punti pericolosi, nell'attraversamento degli abitati e nelle ore notturne, in modo da assicurare la incolumità delle persone e un pronto arresto del treno. »

A questo articolo l'onorevole Casana propone di modificare il primo comma nel seguente modo:

« La velocità massima assoluta dei treni non potrà superare i ventiquattro chilometri all'ora, eccezione fatta per i tratti in sede propria, senza passaggi a livello aperti, per i quali tratti si ammette la velocità massima assoluta di trentacinque chilometri all'ora. »

Onorevole Casana, ha facoltà di parlare.

Casana. Il limite della velocità prescritto nell'articolo 7 è fissato a 24 chilometri l'ora, partendo dal punto di vista che la tranvia corra su strade ordinarie ed in considerazione quindi dei riguardi dovuti alla sicurezza pubblica ed ai veicoli ordinari. Ora nei tratti in cui, secondo gli articoli precedenti, la sede delle tranvie è separata dalla strada carrozzabile, soprattutto quando, come ho avuto la cura di specificare nel mio emendamento, in quel tratto di sede separata non vi siano passaggi a livello aperti, non mi sembra più ragionevole di limitare molto la velocità dei tranvai. Credo perciò opportuno aggiungere l'inciso che ho proposto.

Io non vedo davvero alcuna ragione per cui non possa essere ammessa questa velocità maggiore in questi tratti, che già per il disposto degli articoli precedenti debbono essere considerati come eccezionali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Io rivolgo calda preghiera al ministro di non accettare l'emendamento dell'onorevole Casana.

Non è solo la ragione della sicurezza quella, che mi fa giudicare già molto elevato il limite di 24 chilometri di velocità all'ora per i tranvai, ma rammento anche che la velocità è uno dei criteri per distinguere i tranvai dalle ferrovie economiche.

Ci è poi un'altra osservazione da fare.

I tranvai hanno bisogno di fermate vicinissime e di raccogliere persone lungo quasi tutto il percorso della linea, eccezione fatta per i treni, che servono alle merci.

Non si può disconoscere questo loro carattere fondamentale, il quale li obbliga ad avere delle cautele. Ci sono delle leggi meccaniche alle quali non si può venir meno.

Ora, se voi concedete una grande velocità al tranvai, e poi, per come accennate a fare negli articoli seguenti, concedete loro una grande libertà nell'ordinamento e nell'orario dei treni, è quasi inevitabile che avvengano delle disgrazie, visto il carattere speciale del servizio al quale i *tram* sono destinati. E le disgrazie arriveranno appunto in questi tratti, nei quali il *tram* correrà in sede propria e dove, naturalmente, si prenderanno meno precauzioni.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Consento nelle osservazioni dell'onorevole Marchiori, e vorrei pregare l'onorevole Casana a ritirare il suo emendamento, ed in ogni caso pregherei la Commissione di non accettarlo.

Io credo che sarebbe snaturata la tranvia, se stasse in sede propria ed avesse una velocità di 35 chilometri all'ora, perchè allora acquisterebbe tutti i caratteri della ferrovia economica. Non si avrebbe più il beneficio del traffico locale, perchè non si potrebbero più fare le fermate, a brevi distanze, come si fanno con le ferrovie a binario ridotto. Quindi proprio non saprei in qual modo si possa giustificare questo emendamento.

Comprendo che volendo dotare di larghe comunicazioni ferroviarie il paese, nel modo più economico, anche questo sarebbe un mezzo; ma occorre tener presente, che le tranvie intanto possono riuscire utili, in quanto nella rete delle comunicazioni rappresentino le vene rispetto alle arterie; altrimenti ne viene una confusione, non solo legislativa, ma anche nelle funzioni economiche, che riuscirebbe dannosa tanto alle tranvie che alle ferrovie.

Debbo pur su questo stesso articolo do-

mandare alla Commissione che al secondo capoverso s'introduca un lieve mutamento, cioè, che dove si dice *l'ispettore capo del Circolo ferroviario* si dica pure *o l'ingegnere capo del Genio civile*. E ciò per le ragioni che sono state svolte già nell'articolo 6.

Qua invece di autorità governativa si dice autorità prefettizia appunto per quello spirito di decentramento da cui è animata la legge, e anche perchè in fatto di regolamento d'orari delle tranvie spesso avvengono conflitti fra Società, prefetti e ministro. Perchè talvolta le Società ricorrono ai prefetti o al Ministero: questi deve ordinare delle visite e quindi è molto meglio che si dica *l'autorità prefettizia*. In questo trattandosi di puro esercizio ed essendo il prefetto quello, che deve provvedere alla sicurezza, è bene che sia il prefetto che giudichi piuttosto che il ministro. Ma siccome il prefetto non è tecnicamente competente, o consulterà l'ispettore di circolo ferroviario o l'ingegnere capo secondo i casi, perchè non in tutte le provincie vi sono gli ispettori capi-circolo. E poi siccome si tratta di tranvie su sede stradale, in alcune questioni può essere più competente l'ingegnere capo del genio civile dello stesso ingegnere che appartiene al circolo dell'ispettorato ferroviario. Quindi propongo quest'aggiunta e voglio augurarmi che la Commissione l'accetti.

Lanzara. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lanzara. L'onorevole ministro mi ha prevenuto in molte delle ragioni, che io volevo esporre per pregare non solo l'onorevole Casana a ritirare il suo emendamento, ma per pregare anche l'onorevole relatore e la Commissione di sopprimere la prima parte dell'articolo 7.

Innanzitutto, mi perdoni l'onorevole mio amico Gianolio, farò un'osservazione, che io credo necessaria: nell'articolo in discussione, noto le seguenti parole: velocità massima assoluta dei treni. In questa locuzione, mi sia permesso dirlo, trovo che il linguaggio non è proprio o per meglio dire non è esatto. Ciò è da evitarsi perchè, quando in una legge vuoi alludere al tecnicismo, devesi usare il linguaggio adatto e da tutti ammesso e riconosciuto. Infatti le denominazioni delle velocità sono due; la velocità commerciale e la velocità media di corsa. Non le spiego, perchè tutti le conoscono. A quale delle due

dobbiamo noi riferirci secondo il dettato della prima parte dell'articolo?

Forse l'onorevole relatore mi risponderà trattarsi di velocità commerciale, ma d'altro occorre che si fosse usata un'espressione chiara e rispondente al linguaggio tecnico, non già vocaboli che possano dar luogo a quistioni o a diverse interpretazioni.

Ciò detto, osservo inoltre che la disposizione dell'articolo 7 non solo è inopportuna ma è anche pericolosa.

Volete voi assegnare un massimo di velocità ad una tranvia, la quale non ha altro scopo che quello di servire gli interessi locali e di avvicinarsi, per quanto più è possibile, non solo agli abitati, ma, e mi si permetta dirlo, a ciascuna casa di un villaggio o di una borgata?

Dippiù, se volete alludere alla velocità di corsa, allora cadrete nell'impossibile, perchè non si può presumere che voi possiate ora assegnare ad una tranvia una velocità di corsa di 24 chilometri.

Ma, mi si risponderà, noi non determiniamo il minimo della velocità, ma stabiliamo il massimo. È vero, ma a che giova stabilire questo massimo di velocità? Una volta che essa deve essere subordinata, non solo alle condizioni della linea, ma anche al peso maggiore o minore dei veicoli, è inutile prestabilire la velocità.

Infatti, nell'articolo 6, che abbiamo già votato, è detto che l'approvazione dei tipi del materiale mobile è riserbata al Governo. E poi, con l'articolo 9, che voteremo, si concede al Prefetto la facoltà di approvare gli orari. Ma orari e velocità sono relativi; quando si approva un orario, implicitamente si approva la velocità del treno. E per questo non vi ha dubbio.

Infatti, mai in nessuna legge, che tratta di ferrovie, si nota una disposizione, che riguardi la velocità.

Nella legge delle convenzioni è stabilito che l'approvazione degli orari è deferita al Governo. Le leggi degli altri paesi sono similmente fatte, nessuna disposizione vi si legge. Gli orari, e quindi la velocità, sono proposti dai concessionari, l'autorità superiore osserva o approva.

Io trovo quindi inopportuna la disposizione della prima parte dell'articolo 7.

Mi pare dipiù pericolosa, perchè voi metteste in un conflitto continuo l'esercente con

l'autorità locale, con l'ispettore di circolo, o con l'ingegnere capo del Genio civile.

Per conseguenza io credo che ciò che vuolsi stabilire non possa e non debba essere oggetto di disposizione legislativa; ma io vado anche più oltre, e credo e ritengo che non possa e non debba far parte neppure di un regolamento; poichè, anche per regolamento la disposizione sarebbe assoluta, mentre non dovrebbe esserlo, poichè, come dissi, la velocità è subordinata a tante circostanze, che per regolamento non è dato enumerare, prevedere ed ordinare.

Invece essa dev'essere oggetto di disposizione speciale, e non già di capitoli speciali, perchè così si legherebbero le mani al Governo. Quindi, in nome anche di quella libertà, che l'onorevole Gianolio l'altro giorno qui invocava e alla quale scioglieva inni e cantici, io prego la Commissione a voler ritirare questa prima parte dell'articolo 7, e se la Commissione non volesse, pregherei la Camera di non approvarla.

Presidente. Onorevole relatore, la Commissione, mantiene il primo capoverso o aderisce alla proposta dell'onorevole Lanzara?

Gianolio, relatore. La Commissione mantiene il primo capoverso, che si trovava già nei diversi disegni, che furono presentati alla Camera e che furono sempre accettati da tutti. Noi crediamo che un limite alla velocità dei tranvai debba esser posto, e debba esser posto per legge; anche per la ragione detta dall'onorevole Marchiori, il quale nella diversa velocità trovava pure uno dei criteri, che distinguono i tranvai dalle ferrovie economiche e dalle ferrovie ordinarie.

Non veniamo a creare nessun conflitto, onorevole Lanzara; noi poniamo là, questo limite entro il quale si potrà spaziare, ma al di là del quale non si può andare in nessun caso.

Io non credo poi che si possa accettare l'emendamento dell'onorevole Casana e lo vorrei pregare di ritirarlo. Il fatto di una sede propria per i tranvai è un fatto eccezionale, è una deviazione parziale. Volete andare a tener conto di quei piccoli tratti, di quelle decine, o poche centinaia di metri, che vi possono essere di sede propria, per fare un calcolo di verso di velocità? A me pare quindi non sia il caso di accettare questo emendamento.

L'onorevole ministro ha fatto una osserva-

zione giusta, per quanto riguarda il secondo capoverso.

Ha detto: oltre l'ispettore capo del circolo ferroviario vi sono altri funzionari tecnici, vi è l'ufficio del Genio civile; e molte volte riuscirà più comoda, anche per la natura del dubbio che si vuol chiarire, più opportuna l'opera dell'ufficiale del Genio civile che non quella dell'ispettore del circolo. Noi accettiamo questa sua proposta. Quindi il secondo comma del nostro articolo proponiamo di redigerlo in questo modo: « Dall'autorità prefettizia, sentiti i funzionari tecnici governativi, ecc. »

L'autorità prefettizia sceglierà fra i funzionari, quelli che crede più competenti per sentire il loro parere.

Presidente. L'onorevole ministro accetta?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Accetto!

Presidente. Dunque la Commissione propone che invece di dire: « sentito l'ingegnere capo etc. » si dica: « sentiti i funzionari tecnici governativi ».

L'onorevole Casana mantiene il suo emendamento o lo ritira?

Casana. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Casana. L'emendamento che io avevo proposto mi sembrava molto ragionevole.

È manifesto che la limitazione della velocità per i tranvai è ispirata dalla necessità di garantire la sicurezza dei veicoli che passano a lato del tranvai.

Ora nessun inconveniente sorgerebbe se nei tratti in cui il tranvai corre su sede propria, i quali saranno di poche centinaia di metri, esso raggiungesse una velocità massima di poco maggiore a 24 chilometri l'ora.

Nè, a mio avviso, sta l'eccezione fatta che il tranvai, dovendo servire al movimento di brevi percorsi e dovendo permettere il salire e scendere delle persone, questa velocità massima di corsa non possa di fatto realizzarsi, perchè in quei tratti in cui il tranvai percorre la sede propria si allontana dalla strada ordinaria, e perciò dal luogo dove è il traffico, e per tutto quel percorso non avrebbe occasione di alcuna fermata.

In quanto poi all'osservazione dell'onorevole Marchiori sulla velocità che non si potrebbe perdere di un tratto, è facile di rispondere che si può fare uso di freni, i quali permettono di rallentare la corsa all'entrare, dalla sede propria, nella strada ordinaria; ed

a questo proposito risponderebbe meglio di me una statistica, che si potrebbe fare, e metterebbe sott'occhio degli egregi colleghi la velocità massima di corsa che hanno, nella generalità, i tranvai ordinari.

Marchiori. Ci vogliono freni potenti!

Casana. Tuttavia, essendo la Commissione d'accordo col Ministero nel non accettare il mio emendamento, io non v'insisto. Il mio emendamento sarà dimostrato necessario dal fatto; perchè sarà impossibile impedire a queste tranvie, in tratti di sede propria, di avere una velocità superiore ai ventiquattro chilometri.

Presidente. Essendo ritirato l'emendamento dell'onorevole Casana, rileggo l'articolo 7 con la modificazione proposta dalla Commissione.

« La velocità massima assoluta dei treni, non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i ventiquattro chilometri all'ora.

« Dall'autorità prefettizia, sentiti i funzionari tecnici governativi, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nelle tratte a forti discese, nelle curve o nei punti pericolosi, nell'attraversamento degli abitati e nelle ore notturne, in modo da assicurare l'incolumità delle persone e un pronto arresto del treno. »

Pongo a partito questo articolo.

(È approvato).

« Art. 8. La composizione dei treni, il personale di servizio fisso e viaggiante, ed il minimo intervallo fra i treni che si succedono, saranno determinati dall'autorità prefettizia, sentito l'ispettore capo del Circolo ferroviario, tenendo conto delle condizioni di andamento altimetrico e planimetrico della linea. »

Branca, ministro dei lavori pubblici. Anche qui dovrà dirsi « sentiti i funzionari tecnici governativi. »

Presidente. Certo; stavo per proporlo io.

L'onorevole Palberti ha proposto questo emendamento aggiuntivo:

« In quanto però ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, 24 ore prima all'autorità prefettizia, il cui silenzio equivarrà ad approvazione. »

L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. Le ragioni di questo emendamento, che del resto si applicano perfettamente anche a quello che ho proposto all'articolo 9,

sono di una semplicità elementare. La Camera sa, e più che la Camera lo sanno coloro, che si occupano di queste materie di pubblico servizio, come se v'è qualche cosa che rende soventi difficile il buon andamento del servizio ferroviario, è precisamente la formazione degli orari, tanto ordinari che straordinari.

Soventi avviene, tanto per i tranvai, che per le ferrovie, che le amministrazioni inviano all'Ispettorato ed alle altre autorità gli orari, e le approvazioni avvengono poi quando già deve essere in esercizio l'orario nuovo.

Per mio conto, posso dire che ogni anno sono in condizione di subire una procedura penale, perchè invio a tempo opportuno gli orari all'Ispettorato, il quale non li approva prima del giorno in cui il nuovo orario deve andare in esercizio.

Per questo io credo che, anche in armonia colla parte generale di questa legge, il mio emendamento debba essere accettato per rimediare ad uno stato di cose dannoso ed illegale.

Ed ho perciò proposto all'articolo 8 una modificazione, che riguarda i treni speciali, la cui determinazione viene d'ordinario fissata per cause urgenti ed a breve scadenza.

All'articolo 9, che riguarda l'approvazione degli orari ordinari, propongo il termine di 15 giorni, per la maggiore importanza della cosa. Però in tutti e due i casi, quando l'autorità prefettizia, sentite o non sentite le autorità tecniche, non darà il suo parere in tempo, il suo silenzio dovrà essere ritenuto come una implicita approvazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Parlerò forse con la solita fortuna. Ad ogni modo voglio tentar la sorte, e prego il signor ministro, ed anche la Commissione, a voler accettare un inciso a questo articolo 8.

Noi diciamo che la composizione del treno sarà stabilito dall'autorità prefettizia, sentito l'ispettore capo del circolo ferroviario, tenuto conto, dice l'articolo, della condizione dello andamento altimetrico e planimetrico della linea.

Ora a me pare che bisognerebbe mettere un'altra condizione in questa formazione dei treni.

Se noi abbiamo voluto che tutto ciò che

riflette l'esercizio sia sotto il controllo dello Stato, se noi abbiamo riconosciuto conveniente di mantenere intatti i vincoli per certe determinate velocità, per ragioni di sicurezza, io credo che sia anche conveniente occuparsi della formazione del treno sotto un altro punto di vista; quello cioè relativo alla natura del servizio che dev'essere compiuto dal tranvai.

Ecco la modificazione che io pregherei di accettare. Non mi pare che questa mia modesta aggiunta sia tale da spaventare qualcuno; essa non mira ad estendere il controllo dello Stato sui tranvai anche nei rapporti che riguardano la viabilità ed i traffici, e questo controllo credo sempre che sia una funzione dello Stato che non si deve mai abbandonare.

Quindi io prego la Commissione ed il Governo a voler accettare il mio modesto emendamento che mi pare gioverà a rendere più razionale e più armonica la legge.

Presidente. L'onorevole Marchiori propone la seguente aggiunta all'articolo: « e della natura e dell'indole del servizio che devono compiere i tranvai. »

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. La Commissione non può in modo alcuno accettare l'emendamento che propone l'onorevole Marchiori. Essa non sa realmente a quale risultato pratico potrebbe portare; imperocchè non crede che l'indole del tranvai osti a che si faccia per suo mezzo qualunque specie di traffico.

Io non ammetto in nessun modo la limitazione, che vorrebbe stabilire l'onorevole Marchiori, che cioè il tranvai debba servire specialmente per i passeggeri, per i viaggiatori; che si debba allontanare dal tranvai, per quanto si può, l'esercizio dei trasporti delle merci.

Quindi, quando accettassimo queste parole generiche: avuto riguardo all'indole del traffico a cui deve servire il tranvai, non avremmo risoluto alcuna questione, nè avremmo alcun criterio per limitare la velocità, la composizione dei treni od altro.

Per questo la Commissione non può accettare in veruna guisa l'aggiunta proposta dall'onorevole Marchiori.

Quanto agli emendamenti aggiuntivi dell'onorevole Palberti, pare a me che in realtà essi riguardino un concetto istesso, e che quindi, invece di dividerli, appiccicandoli l'uno dopo l'uno, e l'altro dopo l'altro articolo, sia

meglio riunirli e porli l'uno dopo l'altro, in un qualche articolo.

La Commissione crede si possano accettare questi emendamenti, perchè realmente il fatto a cui accenna l'onorevole Palberti, è un fatto che si avvera le molte e le molte volte.

Naturalmente, vi sono stagioni in cui l'orario si deve modificare a vantaggio del pubblico. Ora, quando, quindici giorni prima, si è dato l'orario all'autorità governativa, perchè veda se debba essere approvato o no, e questa autorità governativa non ha fatto osservazione alcuna, allora parmi ragionevole che l'esercente del tranvai possa credersi autorizzato ad applicare, senz'altro, l'orario.

Così anche per i treni speciali, il cui bisogno può sorgere da un momento all'altro, se, dato l'avviso, nelle ventiquattr'ore non viene il *veto*, parmi ragionevole anche che si debba ritenere data l'autorizzazione per questi treni.

Quindi la Commissione accetta questi due emendamenti, e prega il ministro di accettarli anche esso, salvo a raggrupparli assieme.

La Commissione non accetta, respinge anzi assolutamente, l'emendamento... - volevo dire *insidioso* (*Si ride*); ma la parola non risponde al concetto che ho - dell'onorevole Marchiori.

Questo emendamento si presterebbe ad interpretazioni diverse, e potrebbe essere, sarebbe certo, anzi, sorgente di quei conflitti, che desideriamo siano evitati.

Presidente. La Commissione accetta le aggiunte dell'onorevole Palberti.

Palberti. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Palberti. Giustamente osservava l'onorevole relatore che i miei emendamenti agli articoli 8 e 9 partono da uno stesso concetto. Io li ho proposti separatamente perchè trovava disciplinata nell'articolo 8 la successione dei treni e perchè temeva che la troppa complicazione potesse nuocere al mio emendamento. Ma, dopo le dichiarazioni dell'onorevole relatore, io consento a riunire in uno i miei due emendamenti, tanto più che così potranno trovare un posto più naturale e più opportuno, che sarebbe proprio all'articolo 9.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io mi assocerei volentieri al pensiero dell'onorevole Marchiori; ma parmi che la sua aggiunta, di un carattere piuttosto vago, verrebbe ad

indebolire più che a fortificare il concetto, che egli vuole attuare.

L'articolo dice: « la composizione dei treni, il personale di servizio fisso e viaggiante, ecc. » A me pare che « la composizione dei treni » comprenda tutto. Perchè l'autorità governativa, dovendo giudicare il traffico a cui il treno è destinato, è anche libera di determinarne tutte le condizioni.

In quanto all'onorevole Palberti io accetto lo spirito dei suoi emendamenti, ma respingerei quello che riguarda le 24 ore, perchè effettivamente in questo spazio di tempo l'autorità difficilmente potrebbe esaminare e rispondere alla domanda dell'esercente, anche ammesso che il Prefetto occupato in mille altre cose che possono capitargli in 24 ore, incarichi qualche funzionario del disbrigo di queste faccende per le tranvie. Perchè poi in qualunque caso o buono o cattivo si potrebbe sempre dire: il prefetto non ha dato il consenso o la risposta, perchè era materialmente impossibile.

La cosa poi è più materia di regolamento che da inserir nella legge.

Per cui io pregherei l'onorevole Palberti di volersi limitare alla proposta dei 15 giorni che è la più importante, e che io volentieri accetto circa il cambiamento degli orari, perchè 15 giorni rappresentano un tempo sufficiente, ed a rinunciare all'altra proposta delle 24 ore, perchè nel caso pratico io son certo che non avrebbe nessun effetto.

Presidente. Onorevole Palberti, desidera di parlare?

Palberti. Io ringrazio il ministro dell'accettazione di uno dei due emendamenti, che ho presentati. Ma debbo insistere anche riguardo all'altro.

So perfettamente che può essere una difficoltà il potere ottenere in 24 ore dall'autorità prefettizia un'autorizzazione, che dovrebbe essere data con piena cognizione di causa. Ma il ministro sa meglio di me come accada quasi sempre di dover fare dei treni straordinari, in caso di urgente necessità. Nelle quali difficilmente si trova il tempo di avvisare l'autorità politica per averne l'autorizzazione.

Io domando al ministro: come si fa a dare avviso della costituzione di questi treni all'autorità molto tempo prima?

E l'autorità come potrà provvedere se non con un'immediata approvazione?

Io insisto quindi anche per il mio primo emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Il regolamento non mi consentirebbe di insistere nel mio emendamento se la Commissione ed il Governo non l'accettano.

Però mi preme di prendere atto delle dichiarazioni del signor ministro, le quali mi lasciano la lusinga che nel pensiero suo l'articolo corrisponda in qualche parte alle idee che informavano il mio emendamento.

Constato però che le spiegazioni della Commissione corrispondono al sistema, al quale durante la discussione della legge essa si è sempre uniformata.

Essa è di una logica inesauribile. Quando voi la chiamate a dare una qualsiasi definizione per distinguere il servizio dei tranvai da quello delle ferrovie, essa evita sempre di darla, o la dà lunghissima.

Però mi compiaccio che tra le dichiarazioni sue e quelle del signor ministro su questo punto, non vi sia il più perfetto accordo. E di ciò prendo atto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sella.

Sella, della Commissione. La Commissione dichiara che colle parole, « *composizione dei treni* » non ha voluto intendere altro se non il numero dei vagoni i quali debbono, in caso di forti pendenze, essere muniti di freni. Non ha mai pensato che, nella composizione dei treni, l'autorità debba intervenire per stabilire che non si potranno adoperare carri merci o fare dati trasporti.

La Commissione, ripeto, non ha voluto altro intento che quello di indicare il numero dei vagoni che dovranno, in certi casi, essere muniti del freno. Niente altro.

Presidente. Dell'aggiunta dell'onorevole Palberti parleremo all'articolo successivo.

Intanto dò lettura dell'articolo 8 dove invece di dire: sentito l'ispettore, ecc., si dirà: *sentiti i funzionari tecnici governativi.*

L'emendamento dell'onorevole Marchiori non può essere sottoposto a votazione, non essendo stato presentato 24 ore prima, poichè la Commissione non lo fa proprio.

« Art. 8. La composizione dei treni, il personale di servizio fisso e viaggiante, ed il minimo intervallo fra i treni che si succedono, saranno determinati dall'autorità pre-

fettizia, sentiti i funzionari tecnici governativi, tenendo conto delle condizioni di andamento altimetrico e planimetrico della linea.»

Pongo a partito quest'articolo.

(È approvato).

« Art. 9. L'approvazione degli orari è riservata all'autorità prefettizia, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali potranno pur essere determinati speciali punti di fermata.»

La Commissione ha accettato l'aggiunta dell'onorevole Palberti; però l'onorevole ministro ha dichiarato di accettare la seconda parte, ma non la prima.

L'aggiunta è la seguente:

« In quanto però ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, 24 ore prima all'autorità prefettizia, il cui silenzio equivarrà ad approvazione.»

« Tale approvazione si intenderà implicitamente intervenuta dopo trascorsi 15 giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che l'autorità prefettizia abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.»

Marazzi. Per la prima parte, quella relativa ai treni speciali, parrebbe alla Commissione che l'onorevole ministro potrebbe accettare 48 ore invece di 24.

Presidente. La Commissione accetta la prima parte?

Gianolio, relatore. Sì.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non ho difficoltà ad accettare le 48 ore, avendolo io stesso suggerito come un termine medio possibile.

Presidente. Mi pare che il secondo emendamento debba diventar primo ed il primo secondo.

Marazzi. Ciò si può fare.

Presidente. La prima aggiunta è dunque la seguente:

« Tale approvazione si intenderà implicitamente intervenuta dopo trascorsi 15 giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che l'autorità prefettizia abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.»

La seconda è questa:

« In quanto però ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione,

48 ore prima all'autorità prefettizia, il cui silenzio equivarrà ad approvazione.»

Metto a partito l'articolo 9, con queste aggiunte dell'onorevole Palberti.

(È approvato).

« Art. 10. Nel caso di linee tranviarie scorrenti il territorio di diverse Provincie le disposizioni dei precedenti articoli 6, 7, 8, 9 sono di competenza del prefetto di quella Provincia nel cui territorio le linee hanno il maggiore sviluppo.»

Onorevole Suardi ha facoltà di parlare.

Suardi Gianforte. L'articolo 10, così com'è, mi sembra incompleto e pericoloso. Fra diverse Provincie vi possono essere differenze e contrasti di interessi.

Gli orari, che possono andar bene ai Comuni del territorio di una Provincia, possono essere dannosi ai Comuni dell'altra, perchè possono impedire coincidenze con altre tranvie o ferrovie.

Il prefetto competente, che, a norma di questo articolo, sarà quello della Provincia, nel cui territorio le tranvie hanno maggior sviluppo, potrà difficilmente sottrarsi alle esigenze, alle influenze, e, dirò anche, alle vedute della Provincia, che amministra. E poi perchè un solo prefetto? La dizione: *Provincia nella quale le linee hanno maggior sviluppo*, è molto elastica.

Si possono avere 30 chilometri di ferrovia nel territorio di una Provincia e 29 sul territorio di un'altra. Perchè esautorare il prefetto della seconda Provincia e dare il diritto, anzi il dovere a quello dell'altra di occuparsi d'affari fuori della sua giurisdizione, con pericolo d'attriti fra funzionari e di mettere un servizio pubblico sotto il governo di due padroni?

Mi pare che sarebbe conveniente che queste disposizioni si dessero dai prefetti d'accordo, e, nel caso vi fosse dissenso tra i prefetti, la decisione definitiva fosse demandata al Ministero.

Aggiungerò anche che mi parrebbe opportuno che fosse ammesso il diritto nelle Deputazioni provinciali delle Provincie interessate, di presentare reclami. Ciò porterebbe il vantaggio di una maggiore tutela degli interessi locali, in quanto che la Deputazione provinciale è la rappresentanza vera, diretta, degli interessi delle Provincie, tanto più ora che il prefetto non è più il presidente della Deputazione provinciale. E poi questo

diritto di reclamare, addossa alle Deputazioni provinciali maggiori responsabilità nel caso che esse non se ne valgano; le rendono più vigili, e le obbligano a rispondere direttamente innanzi al Consiglio provinciale e davanti alle popolazioni, in luogo del prefetto, che ha molte altre brighe, e credo sia più opportuno di lasciare da parte.

Anche nel caso di reclamo da parte della Deputazione provinciale, deciderebbe definitivamente il ministro dei lavori pubblici, il quale, essendo lontano, imparziale, disinteressato, può pronunziare con perfetta equità.

Perciò io presenterei un'altra dizione dell'articolo, che spero il ministro e la Commissione vorranno prendere in considerazione. Sarebbe questa: « Nel caso di linee tranviarie scorrenti il territorio di diverse Provincie, le disposizioni dei precedenti articoli 6, 7, 8, 9, sono prese d'accordo dai prefetti.

« In caso di dissenso fra i prefetti, e ogni qual volta venga presentato reclamo al Ministero dei lavori pubblici da una o più Deputazioni provinciali, la decisione definitiva è demandata al Ministero suddetto. »

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Consentito nei concetti espressi dall'onorevole Suardi. Credo, però, che sarebbe bene di semplificare l'articolo, perchè tutto ciò che riguarda reclami di Deputazioni e possibili concordati fra i prefetti sono cose sottintese; e che, in ogni caso, possono essere materia di regolamento.

Ma la parte sostanziale del concetto dell'onorevole Suardi l'accetto, e prego pure la Commissione di accettarla. L'onorevole Suardi ha già detto benissimo che vi può essere un prefetto che abbia un'ingerenza su 31 chilometri e un altro su 29 o su 30; e forse i 30 chilometri possono percorrere una regione che ha un traffico maggiore di quella in cui non ve ne sono che 31.

Ma c'è un'altra ragione. Noi non possiamo, a proposito di una legge speciale, sconvolgere tutta la nostra legislazione. Un prefetto non ha competenza su di un altro prefetto. Quindi si sottintende che se possono mettersi d'accordo i prefetti, tanto meglio; altrimenti, in caso di dissenso, è sempre il Ministero dei lavori pubblici che deve intervenire. Quindi proporrei che dopo le parole « dei precedenti articoli 6, 7, 8 e 9, » si dicesse: « sono di compe-

tenza del ministro dei lavori pubblici. » Bene inteso che si accettano le considerazioni dell'onorevole Suardi, nel senso che le Provincie possono reclamare, che i prefetti possono concordarsi fra loro, che il Ministero avrà cura di dare le istruzioni in proposito; ma quando vi sia conflitto, spetta al Ministero di decidere.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. Nei convegni avuti col ministro, la Commissione aveva fatto ragione alle sagge osservazioni, che egli aveva svolto, nel senso di lasciare che ciascun prefetto spiegasse la sua autorità nella cerchia della sua Provincia; e quindi era stabilito già che si sarebbe dato ai diversi prefetti la facoltà di applicare nei singoli casi i diversi articoli qui richiamati, salvo al Ministero di pronunziarsi in caso di disaccordo fra essi.

Quindi, per questa parte, la Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Suardi.

In quanto al caso dei reclami, pare alla Commissione che sia inutile volerlo qui dichiarare, perchè essa crede che, in ogni caso, in via amministrativa e in linea gerarchica, dalle decisioni del prefetto, in questa materia, si può ricorrere al Ministero.

Il volerne fare qui una disposizione specifica, potrebbe escludere la facoltà di reclamo in altri casi in cui sarebbe opportuno ottenere qualche cosa di diverso da ciò che piace al prefetto.

La seconda parte dell'emendamento potrebbe l'onorevole Suardi abbandonarla. In ogni caso però, qualora la volesse mantenere, oltre ad accennare alle Deputazioni provinciali, si dovrebbe anche far parola dei Comuni o, in genere, degli enti che hanno fatta la concessione e che possono essere interessati.

Ripeto però che questa aggiunta parmi inutile e pericolosa. In quanto all'altra parte, come ho detto, la Commissione l'accetta.

Suardi Gianforte. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Suardi Gianforte. Dopo le esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro e della Commissione, che, cioè, ai reclami delle Deputazioni provinciali sarà in ogni caso data evasione, non insisto nella seconda parte del mio emendamento.

Gianolio, relatore. Allora la Commissione propone una nuova redazione dell'articolo 10, aggiungendovi la prima parte dell'emendamento dell'onorevole Suardi.

Presidente. La Commissione propone questa nuova redazione dell'articolo 10:

« Nel caso di linee tranviarie scorrenti il territorio di diverse Provincie le disposizioni dei precedenti articoli 6, 7, 8 e 9 sono prese d'accordo dai rispettivi prefetti. In caso di dissenso tra i prefetti, la decisione definitiva è demandata al ministro dei lavori pubblici. »

L'onorevole ministro accetta?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Accetto.

Cucchi Luigi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cucchi Luigi. Pur consentendo in questo emendamento, tuttavia mi pare che, essendosi poco fa accolto un altro emendamento dell'onorevole Palberti, il quale stabilisce che bastino 48 ore di preavviso per i treni straordinari, bisognerebbe ora dire: « eccetto i casi di orari per i treni speciali. »

Altrimenti saremo sempre da capo.

Come potranno i prefetti di tre Provincie accordarsi sopra un orario di un treno speciale mentre non vi sarà il tempo materiale per farlo?

Quindi se si potesse esprimere nell'articolo questa eccezione sarebbero sodisfatti gli intendimenti che mossero l'onorevole Palberti a proporre il suo emendamento, e si verrebbe ad accogliere anche il concetto espresso nello emendamento dell'onorevole Suardi, che venne accettato dall'onorevole ministro e dalla Commissione.

Diversamente avverrà che le Società esercenti saranno costrette a rivolgersi solamente al prefetto, che ha giurisdizione sulla località testa di linea, e questi approverà l'orario. Onde verremmo a creare una situazione di cose, che non mi pare possibile.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Farò riflettere all'onorevole Cucchi che, pel modo come è formulato l'articolo, questa facoltà è ampiamente concessa al prefetto; poichè ivi è detto che nel caso di treni speciali il prefetto, che ha giurisdizione sulla località dov'è la testa di linea, sarà quello che dovrà pronunciare entro le 48 ore. Saranno soltanto esclusi i casi più gravi, che potessero dar luogo a conflitto, per i quali dovrà intervenire il Ministero.

Su questo punto siamo dunque d'accordo; mentre, se accogliessi il suo emendamento,

verremmo ad attribuire ai prefetti una giurisdizione su altre Provincie.

Quindi io pregherei l'onorevole Cucchi di volersi accontentare di questa dichiarazione, e di non insistere nel suo emendamento.

Cucchi Luigi. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro non ho più ragione d'insistere, perchè esse concordano perfettamente con ciò che intendevo di proporre.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 10 secondo la nuova redazione proposta dalla Commissione.

(È approvato).

« Art. 11. Le tariffe massime dei trasporti saranno fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento dovrà pure essere approvato dal medesimo. »

L'onorevole Marchiori ha facoltà di parlare.

Marchiori. Questo articolo lascia in piena balia del proprietario della strada tutto quanto concerne le tariffe dei trasporti. Ora io non comprendo come il Governo possa in tal modo disinteressarsi assolutamente delle tariffe, che sono così intrinsecamente legate a tutta la questione dell'esercizio. Il Governo si riserva di concedere la facoltà della trazione meccanica, deve intervenire nella formazione degli orari e nella composizione dei treni; dunque noi abbiamo riconosciuto che è necessario dare allo Stato talune facoltà in materia di esercizio. Perchè dunque non volete dare ad esso altrettanta facoltà in materia di tariffe?

Io non voglio ora sollevare una questione; ma mi pare che in tutta questa discussione noi vediamo un lato solo della questione.

Si dice che si vuole la libera concorrenza; ed è un concetto che non accetto, ma comprendo. Ma se volete la concorrenza fra la tranvià e la ferrovia, non vorrete, spero, contemporaneamente anche la concorrenza delle tranvie fra di loro.

Io non ho mai sentito sostenere da alcuno la libertà assoluta nella concorrenza delle ferrovie fra loro; ho anzi sempre sentito a dire, ed ho sempre creduto, che questo è un vero errore economico. Ora, quando lasciate senza vincoli e senza controlli questa materia delle tariffe dei tranvai e delle ferrovie economiche voi venite a creare una condizione pericolosa di cose.

Perciò ho stimato opportuno di richiamare

l'attenzione del ministro e della Commissione su questo importantissimo argomento.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Farò osservare all'onorevole Marchiori, che l'articolo 11 della Commissione è identico all'articolo 11 del Ministero; e che questo fu maturato dopo lunghi studi dalla Commissione ministeriale presieduta dal senatore Brioschi, la quale pure s'ispirò nelle sue conclusioni, come diceva l'onorevole Prinetti, a criteri piuttosto restrittivi; e poi ebbe la sanzione di due Commissioni parlamentari. Quindi non so proprio comprendere come possa ora essere oggetto di sì aspra censura.

Fo inoltre osservare in merito come nell'articolo stesso si dice che le tariffe saranno determinate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ma nell'articolo 1 abbiamo detto che il decreto di autorizzazione deve essere emanato dal Ministero, prima dell'inizio dei lavori; dunque, poichè il Ministero esamina ed approva l'atto di concessione, esso dovrà evidentemente pronunziarsi anche sulle tariffe.

Dopo questi schiarimenti spero che l'onorevole Marchiori si persuaderà come questo articolo presenti tutte le garanzie.

Presidente. Onorevole relatore,...

Gianolio, relatore. Il concetto della Commissione è chiaro: al Governo tutto ciò che riguarda, in fatto di tranvai, la sicurezza pubblica, la polizia stradale; ma, quando si viene alle tariffe, esse formano una questione commerciale, che si dibatte fra l'ente proprietario, che fa la concessione, e l'impresario, che si assume di costruire e di esercire, e che nella tariffa trova il corrispettivo delle obbligazioni che si è assunte. Quindi se havvi una parte che realmente il Governo non possa avocare a sè è proprio quella che riguarda il prezzo dei trasporti, che ha facoltà di esigere un individuo, al quale la Provincia od il Comune ha consentito di usare della strada per apporvi i regoli del tranvai. Ma è un fatto di commercio e nulla più.

L'onorevole Marchiori vuol tutelare tutto il mondo (*Si vide*), e quindi vuol tutelare anche la concorrenza fra le tranvie! Ebbene, lasci un po' di lotta! La lotta anche in questa parte porta sempre buoni frutti. Potrà andare in rovina qualche impresario; ma in-

tanto ci guadagneranno le popolazioni. Ma poi, come potrebbe intervenire il Governo quando, e per le località e per mille altre condizioni e circostanze, le tariffe possono e debbono essere diverse?

Del resto già l'onorevole ministro ha detto egregiamente che l'articolo venne studiato e ristudiato, e proposto da una apposita Commissione.

E perchè? Perchè realmente in questa materia di tariffe bisogna che liberamente si espliciti il consenso e di colui, che concede, e di colui, che assume la concessione, non essendovi in questo punto veruna ragione di pubblica sicurezza o di incolumità, per cui debba intervenire il Governo.

La Commissione mantiene dunque il suo articolo, e prega la Camera di approvarlo.

Presidente. Onorevole Marchiori, ha facoltà di parlare.

Marchiori. Dopo le parole dell'onorevole ministro è chiaro che un mio emendamento non sarebbe approvato, poichè non verrebbe accettato nè dal Governo nè dalla Commissione. A me, del resto, premeva principalmente rilevare anche per questo articolo i difetti della legge. Non mi resta quindi che prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, nella lusinga che la sua interpretazione dell'articolo 1° non corrisponda a quella, sempre più larga, che, man mano si progredisce nella discussione, ne fa la Giunta parlamentare.

Perchè la Commissione ritorna costantemente su questo pensiero: che lo Stato, in quanto ai tranvai, non deve occuparsi se non che della sicurezza e della polizia. Mi compiaccio che l'onorevole ministro non divida un concetto così restrittivo circa l'ingerenza dello Stato in questa materia.

Un altro pensiero, che mi compiaccio non sia diviso dal Governo, è questo: che debba essere concessa la più ampia libertà di concorrenza, quasichè questo potesse essere paragonato ai mezzi ordinari di locomozione, nei quali la concorrenza si può svolgere senza avventurare grossi capitali, senza creare gravi pericoli, ed infine senza che il miglioramento stesso del mezzo sia in stretta correlazione con la sua efficienza economica.

Ora è certo tanto per i tranvai come per le ferrovie, che se saranno in condizioni misere, non avrete buoni servizi. Questa è una verità incontrastabile; teoriche diverse da questa,

me lo consenta l'onorevole Gianolio, sono delle vere eresie tecniche.

Concludendo, poichè sarebbe inutile che presentassi un emendamento, mi limito a prendere atto delle dichiarazioni del Governo, e non ho altro da dire.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 11.

(È approvato).

« Art. 12. La sorveglianza dell'esercizio, per quanto riguarda la pubblica sicurezza, spetta all'autorità governativa, e verrà disciplinata con apposito regolamento.

« È in facoltà del Governo, per contestati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea chiamando l'ente proprietario della strada concedente a provvedere, e qualora non si prestasse prontamente all'invito, potrà anche revocare ogni autorizzazione. »

A questo articolo l'onorevole Cucchi Luigi ha presentato il seguente emendamento:

Modificare il 2° comma nel modo seguente: « ...chiamando, a seconda dei casi, l'ente proprietario della strada concedente, o l'assuntore dell'esercizio, a provvedere, ecc. »

Ha facoltà di parlare.

Cucchi Luigi. Mi sembra che con la piccola aggiunta da me proposta si porti un miglior criterio di equità nella disposizione dell'articolo. Qui è detto che per gravi motivi di sicurezza il Governo ha diritto di sospendere l'esercizio della linea, chiamando l'ente proprietario a provvedere. Mi pare che si potrebbe chiamare a provvedere, a seconda dei casi, l'ente proprietario della strada, oppure colui che conduce l'esercizio. Se le ragioni di pubblica sicurezza dipendono da una situazione di cose imputabile a chi esercita la linea, sarebbe ingiusto rivolgersi all'ente proprietario della strada, il quale non avrebbe nessun modo di provvedere.

Se, per esempio, fossero i binari che metterebbero in forse il buon andamento della linea, sarebbe assurdo chiamare il Comune o la Provincia a provvedere, ma converrebbe chiamare chi tiene l'esercizio.

Se fosse invece un manufatto della strada ordinaria, che costituisca un pericolo, allora sarà il proprietario della strada che dovrà provvedere. Così il Governo potrà chiamare a provvedere o il proprietario o l'esercente, od anche entrambi, se lo creda opportuno.

A me pare che questa piccola modificazione sarebbe veramente conforme a giustizia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Io ho avuto l'onore di presentare un emendamento, che verrà in seguito, riguardo all'obbligo nell'esercente delle ferrovie economiche e dei tranvai di mantenere la strada ed anche i manufatti, che in questa strada si trovino; perchè è naturale che, per quella parte sulla quale scorre il tranvai, la manutenzione debba essere a carico dell'assuntore.

Dopo quanto ha detto l'onorevole Cucchi, prego la Camera di voler riserbare la questione per quando verrà in discussione l'articolo sulla manutenzione delle strade.

Presidente. Onorevole relatore...

Gianolio, relatore. La Commissione anche su questo articolo ha concordato con l'onorevole ministro una piccola modificazione a quelle parole: « chiamando l'ente proprietario della strada concedente a provvedere. »

Il ministro temeva che con questa locuzione si potesse aprire la via a discussioni anche giudiziarie, che ritardassero in qualche modo quei provvedimenti, che credesse di dare. Quindi, invece di dire: « chiamando l'ente proprietario della strada concedente a provvedere » si direbbe: « sentito l'ente proprietario della strada. »

L'onorevole Cucchi vorrebbe che si parlasse anche dell'assuntore dell'esercizio. Ma è impossibile supporre che l'assuntore dell'esercizio, il quale dà luogo appunto a quegli inconvenienti, a quei pericoli della sicurezza pubblica, non preveda che il Ministero sospenderà l'esercizio, che il Ministero anzi dovrà, per ragioni di pubblico servizio, sospenderlo. Quindi a me pare inutile introdurre l'obbligo di sentire quest'assuntore.

Per contro è opportuno che si senta l'ente proprietario, perchè l'ente proprietario potrà esso stesso prendere dei provvedimenti tali, che assicurando un servizio regolare e allontanando ogni pericolo, vengano pure a mantenere l'esercizio della tranvia, che interessa le popolazioni.

Quindi io pregherei l'onorevole Cucchi di non voler insistere nel suo emendamento; quanto al resto siamo perfettamente d'accordo coll'onorevole ministro che si mantenga l'articolo togliendovi le parole: « chiamando l'ente proprietario della strada » e sostituendo

dovi queste altre: sentito l'ente proprietario. » L'essenziale è che l'ente proprietario sia prevenuto che si vuol mettere in pratica questo provvedimento così grave della sospensione di un esercizio, che può interessare grandemente le popolazioni.

Presidente. Dunque si dovrebbe dire:

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

Cucchi Luigi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cucchi Luigi. Ritiro il mio emendamento, perchè con la redazione del nuovo articolo si viene a dire gran parte di ciò, che col mio emendamento intendeva di proporre.

Presidente. Pongo a partito questo articolo 12 così modificato.

(È approvato).

« Art. 13. Le tranvie andranno soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, in una misura non eccedente lire venti a chilometro, da versarsi nelle casse dello Stato, quale corrispettivo delle spese di sorveglianza. »

L'onorevole Engel propone la soppressione di questo articolo. Ha facoltà di parlare.

Engel. Ho proposto la soppressione di questo articolo per parecchi motivi. Prima di tutto non mi pare troppo chiaro il senso dell'articolo stesso. Ivi è detto che le tranvie saranno soggette ad un annuo contributo, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio. Ora questo significherebbe che solamente le tranvie, che verranno autorizzate dopo l'approvazione di questa legge, saranno soggette a questo contributo, perchè quelle, che oggi sono in corso di esercizio, hanno già avuto il loro decreto di autorizzazione, e quindi non vi si può più inserire la misura del contributo.

Ora questa a me sembrerebbe una flagrante ingiustizia.

Evidentemente anche per le tranvie è successo presso a poco quello, che si dice in economia, succedere dei terreni; cioè che i primi ad essere occupati sono i migliori, e che poi, di mano in mano che nasce la convenienza, si coltivano terreni anche di qualità più scadente. La medesima cosa avviene per le

tranvie; quelle che sono attualmente in esercizio, salvo eccezioni, sono appunto quelle suscettibili di un reddito maggiore. Ora con questo articolo si verrebbe precisamente a stabilire che quelle, che rendono meno, saranno soggette ad un contributo, e quelle, che rendono di più, ne saranno esonerate.

Questo articolo, a mio modo di vedere, presenta un altro inconveniente. Il contributo è in esso semplicemente determinato in un massimo di 20 lire, e la determinazione della misura è lasciata al Governo: anche questo non mi pare ammissibile, specialmente in linea di principio. In materia di tributi credo che la Camera debba stabilire il *quid* e il *quantum*, e debba lasciare al Governo la sola cura dell'esazione: ma non deve essere in facoltà del Governo di dare un'autorizzazione a condizioni migliori, ed un'altra a condizioni peggiori. Fossero anche ottimi i motivi che decidessero il Governo a questa differenza di trattamento, non mancherebbero osservazioni e proteste; poichè un tal fatto urterebbe veramente, secondo me, contro una massima fondamentale di diritto.

Un'altra osservazione devo fare relativamente alla motivazione di questo articolo.

Dice l'articolo che il contributo sarà pagato allo Stato quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

Ora il principio posto nella legge è stato questo, che la ingerenza dello Stato si limita alla tutela della incolumità pubblica; ciò posto, lo esigere dalle Società un corrispettivo per la sorveglianza a favore del pubblico mi pare un controsenso. La sorveglianza della pubblica sicurezza è una delle più essenziali attribuzioni dello Stato e non mi pare quindi che si possa imporre una tassa come corrispettivo di questa sorveglianza.

Posto questo principio lo Stato potrebbe, per esempio, pretendere un contributo per la sorveglianza, che esso esercita sulle strade provinciali e comunali, e così via via.

Una volta ammesso il principio, non si finirebbe più.

Inoltre io sono contrario a questo articolo, ed anche a quell'altro che verrà dopo (per il quale anticipo questa considerazione, che vale per l'uno e per l'altro), perchè non credo che, in massima, i tranvai siano oggi suscettibili di una tassa.

In fatto di tasse, io sono più ministeriale del Ministero; io credo che il programma af-

fermato innanzi al paese, che non si debbano porre nuove tasse fino a che le condizioni generali del paese non mutino, debba esser mantenuto inalterato; e che anche il più piccolo strappo non debba essere approvato.

Ma, prescindendo da queste considerazioni più generali e limitandomi a considerare il caso speciale, non credo che i tranvai possano sopportare in questo momento un aggravio qualsiasi.

Questi aggravii colpirebbero queste imprese al momento della loro autorizzazione, cioè in principio dell'esercizio, quando ancora non si sa quale sarà il movimento, che su di esse si eserciterà, e quale sarà il reddito, che esse daranno.

Ho voluto informarmi dello stato finanziario di questi tranvai, ed ho saputo, come del resto ha detto anche ieri l'onorevole ministro, che molte Società si trovano in condizioni assai poco floride.

Non ho potuto avere dei dati positivi, i quali mancano anche nella relazione del senatore Brioschi; ma mi è stato assicurato dagli stessi funzionari del Ministero dei lavori pubblici che questi tranvai sono per la maggior parte passivi.

Ora, voler imporre una tassa chilometrica, e poi anche un'altra sopra i biglietti, mi pare cosa molto arrischiata; poichè potrebbe avvenire che qualcuno di questi tranvai dovesse sospendere l'esercizio, ciò che sarebbe una grave jattura per il paese. In ogni caso poi queste tasse ritarderanno la costruzione di molti tranvai, inceppandone lo sviluppo e l'espansione; bisogna riflettere che ci sono delle regioni, che attendono e sperano un maggior benessere dallo sviluppo di questi mezzi di comunicazione essenzialmente democratici, che già si svolsero senza ostacolo di sorta in certe Provincie, mentre per quelle Provincie, che ancora non hanno avuto questa fortuna, si verrebbe a porre un incaglio con l'applicazione di queste tasse con evidente ingiustizia.

Ed in proposito io vorrei richiamare l'attenzione della Camera sopra quanto è stato fatto in altri paesi, e specialmente nell'Ungheria, dove tutti sanno con quanta intelligenza sia stato studiato il problema ferroviario. In Ungheria i tram sono esonerati da ogni tassa, perfino dalla tassa sulla circolazione e sull'emissione del capitale, sono esonerati dall'obbligo di trasportare la posta,

sono esonerati dall'obbligo di impiantare il telegrafo lungo le loro linee.

Questo, evidentemente, collo scopo di spingere innanzi quel paese, che si trova alquanto in ritardo sulla via della civiltà. Noi, in fatto di mezzi di locomozione, ci troviamo presso a poco nella condizione dell'Ungheria; dunque non decampiamo dalla via, che da essa per prima ci fu segnata, e che l'ha già condotta a buonissimi risultati.

Un giorno nel Reichstag un ministro ha detto: sopprimate tutte le libertà, purchè ci lasciate la libertà delle comunicazioni, perchè questa ci riconquisterà tutte le altre.

Io credo che questa libertà si debba avere a cuore in modo speciale da noi, perchè i maggiori mezzi di comunicazione, e specialmente quelli adatti alle classi popolari, porteranno nei piccoli centri remoti non solo la libertà, ma la civiltà, che è quello che noi tutti dobbiamo maggiormente desiderare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gianolio, relatore. L'onorevole Engel, per sostenere la soppressione dell'articolo 13, ha ricordato quali siano i doveri del Governo in ordine alla vigilanza sulla sicurezza pubblica. Ho detto che ciò entra nel compito suo generale; che come non si paga somma veruna al Governo perchè esercita una vigilanza di sicurezza pubblica sulle strade ordinarie, così non si dovrebbe nulla pagare perchè esso eserciti una sorveglianza sopra le tranvie.

A me pare, onorevole Engel, che i due casi non siano uguali. Questa sorveglianza sulle tranvie è determinata dal fatto speciale di un impresario, di un assuntore di esercizio, il quale si applica a quest'industria. Il Governo, quando vigila per ragioni di sicurezza pubblica, fa cosa, che giova anche a quell'impresario od assuntore; perchè se si allontanano i pericoli ed i danni che vi possono essere, gli imprenditori ne risentono un vantaggio, sia pel servizio, sia per la menomata responsabilità che loro incombe.

Quindi a me pare che quando il Governo vuole stabilire un canone per questa vigilanza come corrispettivo della spesa, che incontra pel trasporto de' suoi ingegneri (imperocchè questa vigilanza non si fa con la forza pubblica, ma si fa specialmente con gli ufficiali tecnici, i quali debbono verificare lo stato del materiale, e della via) a me

pare, dico, che il Governo abbia perfettamente ragione.

Anche attualmente credo che le Società dei tranvai in generale paghino qualche cosa allo Stato, come rimborso di spese incontrate; se non tutte, certo la massima parte pagano.

Con la nostra disposizione non si vuol far altro che disciplinare questo rimborso di spesa, a cui il Governo ha ragione di pretendere; disciplinarlo in modo da togliere anche gli attriti, in modo da equiparare le condizioni di tutte le Società.

Il limite di 20 lire è il massimo; quindi, a seconda delle diverse linee, esso potrà essere ridotto ad una cifra minore.

Dove ha ragione l'onorevole Engel, si è quando pone il quesito del trattamento, che si voglia fare alle Società esistenti.

Secondo l'articolo 13, che la Commissione ha mantenuto quale era proposto dal Ministero, riesce difficile risolvere il dubbio se questo corrispettivo possa addossarsi anche alle Società esistenti: perchè l'articolo 13 regola il modo col quale si determina, nel limite delle lire 20, il corrispettivo; lo regola con lo stabilire che debba determinarsi nel decreto di autorizzazione. Ora per queste linee concesse non vi è più decreto di autorizzazione. È vero che havvi poi un articolo, che assoggetta anche le tranvie esistenti alle disposizioni di questa legge, in quanto non vi siano diritti acquisiti. Potrebbe dirsi che nessuno acquista il diritto di esonerarsi dal pagare questo corrispettivo di vigilanza. Noi crediamo però che debba risolversi il dubbio, e per un sentimento di giustizia crediamo che le ragioni stesse, che militano per le nuove concessioni, stiano anche per le concessioni antiche. Quindi è che, lasciando l'articolo quale è, proponiamo una piccola aggiunta così concepita: « Quanto alle tranvie esistenti, il contributo, nel limite sovraccennato, sarà stabilito dal Ministero con provvedimento speciale. »

Con ciò si verrebbe ad equiparare la condizione, sotto questo rapporto, delle une e delle altre tranvie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tegas.

Tegas. Avevo domandato di parlare, quando svolgeva il suo emendamento l'onorevole Engel, che non solo manifestava l'intendimento di proporre la soppressione di questo articolo,

ma eziandio dichiarava d'aspirare alla soppressione dell'articolo successivo, il quale assoggetta le Società dei tranvai alle imposte sulla piccola velocità e al bollo dei biglietti dei viaggiatori, dicendoli non suscettibili di tassa.

Io non mi diffonderò intorno alle osservazioni dell'onorevole Engel sulla soppressione dell'articolo 13, perchè il relatore ha già in parte risposto, anche quanto al significato. Evidentemente esso si deve estendere tanto ai tranvai esistenti, quanto a quelli che in avvenire si costruiranno. Come pure io credo che questa disposizione abbia un legittimo fondamento nel corrispettivo che il Governo ha diritto di ottenere per il servizio pubblico che rende, quello della sorveglianza. D'altronde io ritengo che la soppressione dell'articolo porterebbe un danno diretto ed uno indiretto allo interesse dello Stato. Un danno diretto inquantochè obbligherebbe lo Stato ad una spesa maggiore per istituire appositi uffici di sorveglianza sui tranvai; un danno indiretto perchè con la soppressione dell'articolo si verrebbero a perdere le 20 lire al chilometro, ossia 70,000 lire che lo Stato non percepirebbe essendo 3,000 i chilometri di tranvie in esercizio, i quali certo non rappresentano un gravame di rilevanza per le Società esercenti tranvai. Io credo quindi la disposizione giusta e legittima.

In quanto poi all'esonerare i tranvai da ogni e qualsiasi imposta non solo sarebbe ciò contrario, secondo me, all'interesse dello Stato, ma anche alla giustizia ed alla massima costituzionale, per cui tutti gli enti esistenti nello Stato debbono concorrere nei limiti del loro possibile agli oneri che esso deve sostenere. Ed anche un altro danno indiretto verrebbe allo Stato dal non conseguire queste imposte, ed è il danno che proverrà dalla concorrenza dei tranvai alle ferrovie, sulle quali lo Stato ha pure una cointeressanza. Siccome è ammesso il principio della concorrenza, naturalmente i tranvai tendono a togliere almeno una parte di traffico alle ferrovie.

Ora io ammetto la concorrenza, ma ad armi uguali. Perchè dunque dovrà il Governo dare quasi un premio alle Società dei tranvai perchè vengono a far concorrenza alle sue ferrovie ed a diminuirne gl'introiti? Ciò non è giusto. Io intendo questa legge come una legge di perequazione e di giustizia.

Come fu detto argutamente da un deputato di cui deploriamo la perdita, i tranvai sono

ferrovie che sfuggono alla legge, ed io aggiungo all'imposta delle altre. Dopo questa legge ciò non si potrà più dire.

Oltre di ciò il Governo ha il dovere di tutelare e di mantenere sempre in buona fede e con tutti i mezzi che può i patti e gli obblighi che esso ha assunto con le Convenzioni.

Se il Governo deve esigere che le Società ferroviarie facciano il loro dovere, deve cercare dal canto suo, per quanto da esso dipende, che non vengano diminuiti i redditi, e sia resa difficile la loro posizione economica.

Faccio inoltre osservare all'onorevole Engel che in Piemonte sono sorte parecchie ferrovie, senza domandare nulla al Governo, e che non sono di grande lucro per gli azionisti; ed ebbero la concessione con la clausola di non avere linee parallele.

Nonostante ciò, con sotterfugi, si istituiscono dei tranvai paralleli a queste ferrovie, che essendo in condizione privilegiata, quasi *er lege*, rispetto alle Società ferroviarie, fanno ad esse una concorrenza sleale e disastrosa.

Ora è giusto ed equo che non paghino nulla, mentre quelle hanno tanti maggiori gravami di spese?

Ammettiamo pure la concorrenza. Ma se hanno dei lucri, paghino in relazione di questi lucri; se non ne avranno, vuol dire che la tassa non sarà pagata.

Allora cesseranno quelle che non sono di nessun utile e di nessun vantaggio anche locale.

Già troppo si è immobilizzato in Italia in impieghi infruttiferi; troppo capitale si è spreco perchè il Parlamento venga ora a fare una legge, che quasi sospinge in questa corrente in cui pur troppo siamo stati travolti in orgie ferroviarie, edilizie e bancarie. Non vedo perchè questa crisi che tormenta l'Italia, si verrebbe ad aggravare ancora con le leggi che noi votiamo, le quali o vengono a diminuire, senza volerlo, un reddito dello Stato, o tendono a render sempre minore il patrimonio dello Stato. Io credo che quando il tranvai sarà necessario, si farà malgrado l'imposta. Credo che un principio di giustizia ed anche un principio costituzionale, voglia che la Camera approvi l'articolo 13 e molto più l'articolo 14 che sancisce l'estensione della tassa sulla piccola velocità e del bollo portata dalla legge del 1874 per la strada fer-

rata. Io lodo la Commissione che ha accettato gli articoli 13 e 14 del Ministero; solo mi rincresce che non abbia accettato l'alinea dell'articolo 15 del progetto ministeriale. Non vedo la ragione per esentare dal bollo i biglietti dei viaggiatori sui tranvai, se non per le distanze brevi.

Ora a questo poteva riparare l'articolo del progetto ministeriale, il quale stabiliva che non pagassero il bollo i biglietti se non oltre i tre chilometri di percorso. Si potrà stabilire un percorso maggiore, se si crede, ma ad ogni modo non si potrebbe davvero giustificare l'esenzione anche di questi biglietti. D'altronde poi il Governo, nelle circostanze in cui si trova, col decremento visibile dei proventi dello Stato che è una conseguenza della condizione economica anche del paese, non si può rinunciare a nessuno di quei proventi che possono essere giusti e non troppo gravosi per i contribuenti.

Un complesso di piccole entrate può fare una grande entrata, come le piccole fanno le grandi economie. Io credo che in queste circostanze non si deve abbandonare interamente nessun ramo d'industria, perchè sarebbe improvvido, ingiusto e incostituzionale il farlo.

Queste considerazioni io ho fatto qui d'improvviso, perchè veramente non credeva che si venisse a chiedere l'esenzione assoluta dall'imposta a favore delle Società commerciali, mentre tutti pagano, anche i più miserabili. Io spero che i tranvai non meritino maggiori riguardi delle Opere pie, di cui abbiamo parlato l'altro ieri.

Quindi prego perchè ministro e Commissione vogliano mantenere questi articoli, e la Commissione voglia accettare qualche emendamento relativo all'ultimo alinea dell'articolo 14, per il bollo dei biglietti dei viaggiatori.

Presidente. Onorevole Engel, la discussione è limitata per ora all'articolo 13.

A questo articolo la Commissione propone l'aggiunta seguente:

« Quanto alle tranvie esistenti il contributo nel limite sovraccennato sarà stabilito dal Governo con provvedimenti speciali. »

L'onorevole Engel ha facoltà di parlare.

Engel. Io debbo far notare all'onorevole Tegas che questa, che si propone, è una tassa nuova; non si discute già se si debba esonerare, o no, questa industria da una tassa esi-

stente; si discute se si debba, o no, imporre sopra i tram una tassa speciale, nuova, che si pretende di giustificare come un corrispettivo della sorveglianza.

Per quanto si sia detto, non mi so persuadere che questa sorveglianza sia a vantaggio dei tram; mi pare, al contrario, che sia a vantaggio del pubblico. Non mi pare dunque che si possa pretendere che i tram debbano pagare per essere sorvegliati.

L'onorevole Tegas poi ha nuovamente sollevata la questione, che ieri si presentò in sede di discussione generale. Egli ha tornato a parlarci delle ferrovie, dei loro interessi, dei loro diritti, delle loro proprietà. Ora su questo punto giungerò difficilmente ad intendermi con l'onorevole Tegas per questa ragione: che io parto da un punto di vista affatto opposto.

L'onorevole Tegas vede nei tram dei concorrenti alle ferrovie; io ci vedo dei collaboratori. Se l'Italia in quella parte, che non è ancora percorsa da ferrovie, si coprirà di una rete di tram, che valgano a facilitare le comunicazioni delle zone laterali con le grandi linee ferroviarie, il traffico delle ferrovie, invece di diminuire, aumenterà.

C'è un'altra considerazione da fare, ed è che le popolazioni sentono assolutamente questo bisogno. Se voi date tutte le facilitazioni possibili, allora i tram sorgeranno; se, invece, metterete degli ostacoli, allora i tram non si faranno; ma le popolazioni interessate grideranno tanto che si finirà col costruire altre ferrovie, ed allora appunto ci troveremo nel caso che teme l'onorevole Tegas, e cioè che si immobilizzano dei nuovi milioni.

Coi tranvai invece si immobilizzano delle somme molto modeste; cosicchè quello è il vero mezzo democratico di comunicazione.

Riguardo poi all'aggiunta, con la quale la Commissione ha creduto di rispondere alle ragioni da me esposte a favore dei tranvai, poichè non vuol soppresso l'articolo e poichè non ha risposto all'eccezione da me fatta in ordine alla facoltà lasciata al Governo di determinare caso per caso il quantitativo del contributo, la pregherei almeno di voler fissare questo contributo e di ridurlo a metà; di fissarlo cioè a lire 10 per chilometro, una volta per sempre, togliendo ogni e qualsiasi arbitrio.

Osservo infine che nè la Commissione, nè l'onorevole Tegas hanno avuto niente da ec-

cepire su quanto io ho detto circa le condizioni, nelle quali attualmente si trovano la maggior parte delle Società esercenti. Il vero è che non c'è materia imponibile: quindi, dal momento che si vuole mantenere questo contributo, almeno lo si riduca al minimo, accogliendo la mia ultima proposta.

Presidente. La Commissione mantiene il suo articolo?

Gianolio, relatore. Io mantiene.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io accetto l'articolo come è stato emendato dalla Commissione, perchè esso così appunto era stato fin da principio concepito, e così era stato spiegato. La forma non troppo limpida aveva fatto sorgere i dubbi dell'onorevole Engel; ma poichè i dubbi sono chiariti, ritengo che la Camera possa accettarlo senza esitazione.

L'onorevole Engel si duole di una tassa di venti lire a chilometro, e la vorrebbe ridotta a 10 lire. Ma si tratta di una tassa così minima in confronto di quella, che sopportano le ferrovie ordinarie e tante altre concessioni, che proprio non vi può essere alcuna difficoltà ad accettarla. Tanto più che l'onorevole Engel in questa questione rappresenta un'opinione estrema, ma vi è anche un'opinione affatto opposta rappresentata dall'onorevole Tegas. Ora sono le risoluzioni medie quelle che possono essere accolte nelle leggi. Quindi pregherei l'onorevole Engel di accettare l'aggiunta della Commissione, la quale spiega il concetto dell'articolo secondo quel senso di giustizia, cui egli tendeva, svolgendo le più fondate delle sue obiezioni.

Presidente. L'onorevole Engel propone la soppressione, il che equivale a votar contro.

Rilegge l'articolo 13.

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

Quindi viene l'aggiunta proposta dalla Commissione:

« Quanto alle tranvie esistenti, il contributo, nel limite sovraccennato, sarà stabilito dal Governo con provvedimenti speciali. »

Engel. Pregherei la Commissione di dire se accetta che almeno si stabilisca...

Presidente. Ha già dichiarato che mantiene l'articolo com'è.

Engel. Se credono, stabiliscano anche venti lire, ma sia una cifra determinata. Io non posso ammettere che si ponga una tassa variabile a beneplacito del Governo.

Gianolio, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Gianolio, relatore. Questo contributo, che si chiede ai tranvai, non è una tassa che li debba colpire tutti ugualmente, ed è detto nella legge: corrispettivo per la sorveglianza. Il Governo, nel determinarlo, onestamente, dovrà tener conto delle spese che può richiedere questa sorveglianza speciale.

Ora, secondo le diverse tranvie, può variare questa spesa. Se la tranvia avrà un breve tratto di percorso, sarà assoggettata a pagare venti lire; mentre se il percorso sarà molto lungo, il canone in questa misura non sarebbe soverchio.

Per la natura stessa del contributo che si chiede non possiamo accettare il sistema dell'onorevole Engel, cioè di stabilirlo in una somma determinata, che sia uguale per ogni tranvai.

Presidente. La Commissione mantiene la sua proposta; l'onorevole Engel mantiene la sua, che equivale a votar contro.

Cucchi Luigi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Cucchi Luigi. Domando all'onorevole presidente che si voti per divisione, perchè io, che non sono disposto a votare l'aggiunta proposta, vorrei votare l'articolo e desidererei esser libero del mio voto.

Presidente. Sta bene, si voterà per divisione.

Pongo a partito la prima parte dell'articolo:

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

(È approvato).

Pongo ora a partito la seconda parte, che è l'aggiunta proposta dalla Commissione, della quale ho già dato lettura.

(Dopo prova e controprova è approvata).

Pongo a partito l'articolo nel suo complesso.

(È approvato).

Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Deliberazioni relative all'ordine del giorno.

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

Di Rudini, presidente del Consiglio. Essendo stata distribuita la relazione sul disegno di legge per l'approvazione della Convenzione coll'Impero germanico per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e marchi di fabbrica, prego la Camera di volerla iscrivere nell'ordine del giorno di domani, in principio di seduta.

Faccio questa domanda, perchè l'approvazione di questo disegno di legge è della massima urgenza, inquantochè il Parlamento germanico ha già approvato l'identica Convenzione.

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, domani in principio di seduta si discuterà il disegno di legge per l'approvazione di questa Convenzione, come propone l'onorevole presidente del Consiglio, e poi si discuteranno sei disegni di legge per eccedenze d'impegni, del Ministero degli affari esteri.

(Così rimane stabilito).

Proclamazione del risultamento delle votazioni.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni, e invito gli onorevoli segretari ad enumerare i voti.

(I segretari enumerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 5 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze 1890-91. »

Presenti e votanti 191

Maggioranza 96

Voti favorevoli . . . 136

Voti contrari 55

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza di impegni sul capitolo 6 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze 1890-91. »

Presenti e votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	134
Voti contrari	57

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 10 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1890-91. »

Presenti e votanti	193
Maggioranza	97
Voti favorevoli	140
Voti contrari	52

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 22 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1890-91. »

Presenti e votanti	192
Maggioranza	97
Voti favorevoli	132
Voti contrari	60

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 23 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze 1890-91. »

Presenti e votanti	193
Maggioranza	97
Voti favorevoli	139
Voti contrari	54

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza di impegni sul capitolo 24 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1890-91. »

Presenti e votanti	192
Maggioranza	97
Voti favorevoli	134
Voti contrari	58

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza di impegni sul capitolo 43 dello stato di previsione della

spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1890-91. »

Presenti e votanti	190
Maggioranza	96
Voti favorevoli	139
Voti contrari	51

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 72 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1890-91. »

Presenti e votanti	191
Maggioranza	96
Voti favorevoli	139
Voti contrari	52

(La Camera approva).

La seduta termina alle ore 7,5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Discussione dei disegni di legge:

1. Convenzione con l'Impero Germanico per la reciproca protezione dei brevetti d'invenzione, dei disegni e modelli industriali e dei marchi di fabbrica. (300)

2. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 2,300. 75, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 2 « Ministero - Personale straordinario » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. (193).

3. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 2,220.62, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 3 « Ministero - Spese d'ufficio » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. (194)

4. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 7.448. 67, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 4 « Manutenzione del palazzo della Consulta ed arredamento delle sale di rappresentanza » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. (195).

5. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 1,621.69, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 8 « Spese casuali » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890 e 1891. (196)

6. Approvazione dell'eccedenza d'impegni

di lire 24,427.44, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 9 « Stipendi ed assegni al personale delle legazioni » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. (197)

7. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 28,293.39, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 10 « Stipendi ed assegni al personale dei consolati » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91. (198)

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

Discussione dei disegni di legge:

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

10. 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, 1885-86. (271)

11. Trasferimento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio 1891-92. (256)

12. 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)

13. Approvazione della spesa di lire 401.21 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)

14. 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)

15. 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 1891-92. (229)

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

17. 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)

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

19. 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)

20. 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).

21. Modificazioni alla legge 5 luglio 1881, sugli stipendi ed assegni fissi per la R. Marina. (144).

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

23. 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.

PROF. GIACOMO VENIALI
per il Direttore dell'Ufficio di Revisione.
