

CLXXVI.

## TORNATA DI SABATO 13 FEBBRAIO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

CAVALLETTO presenta la relazione sulla domanda a procedere contro il deputato DI BREGANZE.

DI RUDINI, presidente del Consiglio, risponde ad una interrogazione del deputato COLAJANNI relativa ai negoziati per il trattato di commercio con la Svizzera.

COLAJANNI fa alcune dichiarazioni.

BRANCA, ministro dei lavori pubblici, risponde ad una interrogazione del deputato RONCHETTI relativa ad alcuni lavori da farsi sulla strada per Cedrate presso la stazione di Gallarate.

RONCHETTI fa alcune dichiarazioni.

Approvazione e votazione a scrutinio segreto di otto disegni di legge relativi ad eccedenze di spesa del Ministero della pubblica istruzione.

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

CASANA, SELLA, ENGEL, PALBERTI, DANEQ, LANZARA, MARCHIORI, RAMPOLDI, NOCITO, ARMIROTTI, MARAZZI, CUCCHI L., CAVALLETTO, GIOLITTI, GIANOLIO, relatore, e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, prendono parte alla discussione.

CARMINE presenta la relazione sul disegno di legge relativo al passaggio allo Stato delle spese che ora sono a carico dei Comuni e delle Provincie.

Discussione e approvazione del disegno di legge per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre ad eccedere i limiti della sovrimposta.

Proclamazione del risultamento delle votazioni fattesi a scrutinio segreto in principio di seduta.

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

**D'Ayala-Valva**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente che è approvato.

## Petizioni.

**Presidente.** L'onorevole Miceli ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Miceli.** Prego la Camera di voler dichiarare urgente la petizione n. 4968, con la quale il Consiglio comunale di Cosenza protesta contro il disegno di legge « Proroga del termine stabilito dall'articolo 79 della legge 30 dicembre 1888 pel passaggio allo Stato delle spese che ora sono a carico dei Comuni e delle Provincie. » Siccome questo disegno di legge è allo studio di una Commissione già nominata dagli Uffici, io prego la presidenza di rimettere questa petizione alla detta Commissione.

**Presidente.** Onorevole Miceli, la petizione della quale Ella chiede l'urgenza è già stata trasmessa alla Commissione che deve riferire circa l'argomento al quale si riferisce.

**Miceli.** Io ringrazio la Presidenza che ha prevenuto il mio desiderio.

## Presentazione di una relazione.

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

**Cavalletto.** Mi faccio un dovere di presentare alla Camera la relazione della Commissione parlamentare sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio in confronto dell'onorevole nostro collega Di Breganze.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

## Svolgimento di interrogazioni.

**Presidente.** Ieri fu presentata un'interrogazione dall'onorevole Colajanni al presidente del Consiglio. Essa sarà iscritta nell'ordine del giorno di domani a meno che l'onorevole presidente del Consiglio non intenda di rispondere subito.

**Di Rudini, presidente del Consiglio.** Potrei rispondere subito.

**Presidente.** Onorevole Colajanni, l'onorevole presidente del Consiglio è pronto a rispondere subito alla sua interrogazione.

**Colajanni.** Sta bene.

**Presidente.** L'interrogazione dell'onorevole Colajanni è diretta al presidente del Consiglio, e ministro degli affari esteri « per sapere se, nonostante l'applicazione della tariffa generale nei rapporti commerciali tra l'Italia e la Svizzera, continueranno le trattative per arrivare ad un accordo, e se può dare qualche indicazione sulle cause che impedirono sinora l'accordo. »

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

**Di Rudini, presidente del Consiglio.** L'onorevole Colajanni desidera di conoscere se, non ostante l'applicazione della tariffa generale tanto da parte della Svizzera come da parte dell'Italia, saranno continuati dai due paesi i negoziati commerciali.

Debbo dire alla Camera che ieri ricevetti due comunicazioni; una per mezzo dei nostri delegati a Zurigo, che era stata fatta dal signor Droz, primo delegato svizzero e capo del dipartimento degli esteri e del commercio.

Con questa comunicazione il Governo svizzero respingeva le ultime proposte che noi, animati da un vivo sentimento di conciliazione, avevamo fatte: e nel tempo stesso dichiarava che, non essendo possibile l'attuazione di un *modus vivendi* transitorio, si riservava la facoltà di provvedere ai propri interessi in quel modo che avrebbe creduto opportuno: aggiungeva che provava vivo rincrescimento per l'interruzione dei negoziati, e si augurava che questa interruzione avesse potuto durare il più breve tempo possibile.

Una seconda comunicazione mi venne fatta dal ministro svizzero signor Bavier, la quale esprimeva presso a poco i medesimi concetti, ma concludeva proponendo formalmente che, non ostante l'applicazione delle

tariffe generali, si potesse continuare nei negoziati.

Io ho creduto, animato come sono sempre stato, durante il lungo negoziato, da sentimenti conciliativi, di accettare, in massima, questa proposta, pur facendo osservare che era mestieri prendere qualche po' di tempo per orientarsi, per esaminare e determinare quale fosse il *modus procedendi* più acconcio nel nuovo negoziato che si sarebbe dovuto intraprendere.

L'onorevole Colajanni può dunque essere certo che, non ostante l'applicazione delle tariffe generali, si continueranno i negoziati.

Noi abbiamo alcuni doveri da compiere in questo negoziato, e li compiremo rigidamente e con fermezza.

Ma, lo ripeto ancora una volta, lo faremo ispirandoci sempre a quei sentimenti di conciliazione che credo necessari in trattative di questa natura, nelle quali i rappresentanti dei Governi debbono avere in mira di conciliare gl'interessi discordi dei paesi che essi rappresentano.

L'onorevole Colajanni chiede ancora se il Governo può dare qualche indicazione circa le cause che impedirono sinora l'accordo.

Se il Governo svizzero non si fosse mostrato disposto a riprendere i negoziati, io sentirei il dovere di rispondere senz'altro a questa domanda dell'onorevole Colajanni; ma il negoziato dovendosi riprendere, dovendosi anzi intendere come già ripreso, io domando all'onorevole Colajanni il permesso di astenermi da ulteriori spiegazioni.

Io credo che abbia nociuto e che nocca grandemente la discussione anticipata, che si fa in paese e fuori, di un trattato futuro. Se gli atti del Governo fossero atti irretrattabili ed irreparabili, io comprenderei questa ressa che si fa da tutte le parti per mettere sull'avviso il Governo stesso ed i negoziatori; ma gli atti che il Governo si accinge a compiere non sono irretrattabili ed irreparabili; sono atti i quali non avranno forza di legge se non il giorno in cui saranno approvati dal Parlamento.

C'è dunque tempo a discutere; sospendiamo (non lo dico all'onorevole Colajanni, lo dico al paese) sospendiamo una discussione intempestiva, riservandoci di farla quando il momento sarà opportuno: quando, se, come auguro, i negoziati saranno condotti a buon fine, verranno innanzi alla Camera le proposte;

allora la Camera avrà il diritto ed il dovere di discutere.

**Presidente.** L'onorevole Colajanni ha facoltà di parlare.

**Colajanni.** L'onorevole presidente del Consiglio, con una forma garbata e gentile, mi ha voluto quasi rimproverare che io voglia intralciare...

**Di Rudini, presidente del Consiglio.** Non Lei.

**Colajanni.** Il rimprovero a me era implicito. Quando si viene a raccomandare di non interloquire durante le trattative commerciali, vuol dire che chi si permette di far ciò, nuoce all'interesse del paese.

Io però, ammaestrato dai precedenti, sebbene novellino in questa Camera, e precisamente dalla discussione dell'ultimo trattato di commercio, e se non altro ammaestrato dall'ultimo doloroso incidente fra l'onorevole Ellena e l'onorevole Niccolini, relativo al famoso peso lordo dei vini in Germania, avevo giusto motivo di dubitare, se non altro, dell'abilità dei nostri negozianti. Io non so se veramente sia sempre conveniente lasciar fare, e poi discutere semplicemente quando i trattati vengono alla Camera. In un'altra Camera, forse, questa potrebbe essere una cosa utile; ma con l'abitudine della Camera italiana, almeno da alcuni anni in qua, la discussione postuma si riduce quasi ad essere assolutamente inefficace: perchè abbiamo visto che non si è riusciti mai a modificare un trattato di commercio.

Nella questione del trattato con la Svizzera, poi, per quanto l'onorevole presidente del Consiglio abbia voluto imporsi delle riserve (riserve che, del resto, posso comprendere gli siano imposte dalla sua posizione ufficiale), pure, nel paese qualche cosa è trapelato circa le cause che hanno potuto impedire la conclusione del trattato medesimo.

E riferendomi ad un consiglio dato, ad una raccomandazione fatta dall'egregio onorevole Ellena, altra volta, posso dire che l'arrendevolezza estrema mostrata dalla Camera italiana, ha reso molto più esigenti i negozianti svizzeri; e che, se ci fossero state molte palle nere, quando furono votati i trattati con l'Austria e con la Germania, forse forse, li avremmo trovati più proclivi a venire ad una conclusione del trattato. È penetrata, poi, nel paese la convinzione (forse è erronea) che, anche in questa circostanza delle trattative con la Svizzera, alcuni produttori, alcuni

industriali, vogliono far prevalere i loro interessi, molto limitati, a danno sempre degli interessi agricoli. Forse questa convinzione, che, del resto, annunciai fin da quando parlai sul trattato di commercio con l'Austria-Ungheria e con la Germania, sarà sbagliata: ma nel paese c'è.

Io speravo che l'onorevole presidente del Consiglio avesse voluto rassicurarmi in proposito, e che avesse voluto, se non altro, disingannarmi: ma quel riserbo a cui accennò poco fa, gli ha impedito di fare l'una e l'altra cosa.

Il paese ha il dovere, più che il diritto, di fare udire la sua voce al Governo: dappoichè, quando il paese tace, il Governo poi se ne vien qua, a cose fatte, e dice: sapete? abbiamo avuto l'assentimento preventivo del paese stesso, il quale ha taciuto finora!

Ora io dico che tutte le responsabilità debbono rimanere a cui spettano, non a coloro cui non spettano. Io non voglio menomamente criticare, come alcuno vorrebbe fare, le benevole relazioni che durano ancora fra noi e la Repubblica svizzera, le quali non chiudono l'adito alla conclusione del trattato di commercio. Mi permetto però di manifestare la mia dolorosa sorpresa nel vedere come, da alcuni anni in qua, precisamente tutti i trattati di commercio con le nazioni che costituiscono i nostri migliori e più larghi mercati vadano a male.

Io non voglio renderne responsabile i ministri attuali od i passati: dico che sarà forse questa una *fatalità*. Ma se l'onorevole presidente del Consiglio volesse accettare una mia modesta preghiera, io gli direi: faccia e trovi modo per cui qualche cotoniere, che del resto è abbastanza garantito di fronte alla produzione svizzera dalla maggior lontananza del genere principale che serve all'industria, e che perciò non dovrebbe aver paura di quella concorrenza, possa e sappia mettere in seconda linea tutte le sue speranze ed anche le sue ambizioni.

**Presidente.** Viene ora la interrogazione dell'onorevole Ronchetti, al ministro dei lavori pubblici:

« Se e quando creda di provvedere al riattamento e all'allargamento del cavalcavia sulla strada per Cedrate presso la stazione di Gallarate. »

L'onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** La interrogazione dell'onorevole Ronchetti si riferisce ad una questione che rimonta al 1882. Nella stazione di Gallarate vi è un passaggio a livello. Ad esso, però, non essendo stato creduto sufficiente, fu aggiunto un cavalcavia, il quale ha la larghezza di metri 3,50. Ma fu riconosciuto questo pure insufficiente, anche perchè è in tal modo costruito che per la sua ristrettezza non permette l'incrocio dei veicoli e spesso serve di alveo alle acque, e quindi in qualche stagione dell'anno rende impraticabile il passaggio. Fu per queste ragioni che fino dal 1888 la Società del Mediterraneo aveva pensato di allargare il sottovia da metri 3,50 a 7,20, con che i desiderii del comune di Gallarate sarebbero stati ampiamente soddisfatti.

Era nata poi qualche controversia tra la Società Mediterranea ed il comune di Gallarate per le espropriazioni; ma queste difficoltà furono recentemente appianate. Ed allora, potrebbe dire l'onorevole Ronchetti, il sottovia si dovrebbe allargare.

Ma siccome questa è una spesa che riguarda la cassa patrimoniale, e l'onorevole Ronchetti sa meglio di me che questa cassa è alimentata dagli aumenti di traffico, così, non essendosi questi finora verificati, la cassa stessa non ha i mezzi per poter provvedere a quest'opera.

Prometto però all'onorevole Ronchetti che, non appena sarà preso qualche provvedimento per far sì che la cassa patrimoniale possa fornire i fondi per le opere più urgenti, il miglioramento di quel sottovia farà parte del primo elenco delle opere stesse.

**Presidente** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ronchetti.

**Ronchetti.** Mi duole di non poter dichiararmi soddisfatto delle promesse dell'onorevole ministro, per quanto debba ringraziarlo delle sue buone intenzioni verso la città di Gallarate.

La questione che io ho sottoposto all'attenzione del ministro e della Camera è di massima urgenza e gravità, e non può essere risolta coi criteri che furono esposti dall'onorevole ministro.

Fin da quando i primi tronchi ferroviari attraversarono il territorio di Gallarate, si attuarono due passaggi che mettono in comu-

nicaione i paesi posti al di là della stazione con quella importante città; l'uno a livello, l'altro sottostante alla strada.

Il passaggio a livello si dimostrò poco utile perchè troppo spesso chiuso per il servizio della ferrovia: pericoloso, anzi, perchè preso d'assalto di sovente dagli operai, ancorchè chiuso.

Il sottopassaggio si convertì tosto in una pozzanghera, e (come ammise lo stesso ministro), nell'occasione di piogge, in un vero serbatoio di acque che salgono a notevole altezza. Ora ognuno vede quanto sia urgente il provvedere a migliorare, ricostruendolo, questo cavalcavia; tanto più che ogni mattina ed ogni sera devono passare per di là numerose schiere di operai, di donne e di fanciulli, che dai paesi e dai cascinali posti al di là della ferrovia, vanno al capoluogo per recarsi alle officine, alla scuola o per provvedere alle necessità della vita, e ritornano poi alle case loro.

Ragioni d'igiene, di umanità, di sicurezza, imponevano alla benemerita rappresentanza comunale di Gallarate di ottenere l'ampliamento e il riattamento di quel cavalcavia in modo da renderlo servibile all'uso a cui è destinato.

Difatti, dopo infinite trattative colle successive amministrazioni ferroviarie e col Governo, si addivenne al contratto 10 maggio 1888 fra il Comune, la Società della rete Mediterranea e la rappresentanza del Governo, col quale si pattuì la ricostruzione del cavalcavia: e il Municipio *in corrispettivo* rinunciò al passaggio a livello, si obbligò alla parziale manutenzione del cavalcavia, e rinunciò a futuri reclami e compensi per questo sottopassaggio.

Ma passarono tre anni senza che il cavalcavia fosse costruito, malgrado ripetuti reclami ch'io stesso feci nel nome della Giunta municipale di Gallarate; onde oggi sono costretto a rinuovarli qui a nome di centinaia di cittadini di Gallarate e dei paesi vicini, che me ne fecero preghiera.

Ora che mi risponde l'onorevole ministro? Che quest'opera non può farsi perchè mancano i fondi delle casse patrimoniali che, giusta le Convenzioni ferroviarie, devono fornire i mezzi per queste costruzioni. Ora io replico che ciò non è esatto, che qui si tratta non

di una nuova opera, ma del pagamento di un debito, dell'adempimento di un contratto verso un Comune che l'ha già per sua parte adempiuto, ed è pronto ad adempierlo per il futuro. Che si direbbe di un privato contraente che si diportasse come il Governo?

**Vollaro Saverio.** Lo si farebbe fallire...

**Ronchetti.** Precisamente, se commerciante... ma col Governo non si può agire in eguale maniera.

Ora badi l'onorevole ministro che non sono io che metto la questione nei termini nei quali l'ho posta.

Il Consiglio comunale di Gallarate crede tanto di essere un creditore vero e legittimo del Governo che, con deliberazione 3 ottobre 1890, a unanimità, autorizzava la Giunta municipale a far valere giudizialmente i diritti derivanti alla città dalla Convenzione del 1888.

Che più? Il prefetto di Milano, consapevole della necessità dell'opera in questione e delle buone ragioni che militano per la pronta sua esecuzione a favore di Gallarate, scriveva il 14 dicembre 1890 all'Ispettorato generale delle strade ferrate, quanto segue: « Io mi permetto di osservare che qui non trattasi di un semplice voto della rappresentanza del comune di Gallarate, ma di un diritto che ha quel Comune perchè le convenzioni stipulate coll'amministrazione ferroviaria abbiano ora almeno, e cioè dopo due anni, la loro esecuzione; e voglio sperare che cotesta onorevole amministrazione centrale troverà modo di provvedere a che sia soddisfatta la legittima domanda del suddetto Comune. »

Dopo ciò, è ben naturale che, come dissi, io non possa accontentarmi delle promesse vaghe fattemi dall'onorevole ministro, tanto più ch'egli gentilmente disse di farle solamente per far piacere a me. Davvero che l'onorevole ministro poteva bene rispondermi qualche cosa di più preciso, di più tranquillante! Io mi sono rivolto prima d'ora alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, invocando il suo aiuto in quest'opera che deve starle a cuore; e da quella Società mi fu risposto ch'essa era compresa della necessità di provvedere; che avrebbe ben fatto le opere che si reclamano; ma che occorreva che il Governo emettesse il Decreto d'impegno della spesa all'uopo occorrente a carico della Cassa

per gli aumenti patrimoniali. Perchè il Governo non emette tale Decreto?

Attenderò nuove spiegazioni del Governo, se crederà di darmene; ma frattanto ripeto che non sono soddisfatto di quelle datemi. (*Bene!*)

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Domando di parlare.

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Le date citate dall'onorevole Ronchetti, meglio di qualunque dimostrazione confermano la verità di quello che ho detto. Le prime pratiche risalgono al 1888 e il rapporto del prefetto di Milano è del 1890; io ho assunto l'Amministrazione dei lavori pubblici il 10 febbraio 1891; vede adunque l'onorevole Ronchetti che il ritardo nell'allargamento del sottovia di Cedrate non è imputabile nè al presente Ministero nè al suo indirizzo finanziario; ma dipende dalla natura delle cose.

Le Amministrazioni ferroviarie dovevano provvedere a tutti questi bisogni con l'allegato B. Esauriti i fondi stabiliti da cotesto allegato, dovevano provvedere i fondi delle Casse patrimoniali, le quali dovevano costituirsi mediante gli aumenti del traffico; ma poichè i proventi ferroviari in due anni sono diminuiti di quattro milioni... (*Interruzione dell'onorevole Vollaro*).

L'onorevole Vollaro ha un bel dire. Nessuno più di me sarebbe lieto di vedere che i traffici si sviluppassero e che le Casse patrimoniali venissero poste in condizione di adempiere al loro ufficio; ma finchè ciò non si verifichi, non è possibile provvedere alle opere poste a carico delle Casse stesse.

Siccome però vi sono opere urgentissime, ed il Governo se ne dà pensiero, qualora dovesse perseverare questa depressione nei prodotti ferroviari, bisognerebbe escogitare qualche provvedimento.

E poichè il sottovia di Gallarate è tra le opere più urgenti, io torno a ripetere all'onorevole Ronchetti, non per fargli piacere, ma semplicemente perchè egli rappresenta una giusta causa, che, appena sarà maturato qualche progetto che possa condurre alla soluzione del problema, il sottovia di Gallarate sarà allargato.

**Ronchetti.** Prendo atto di queste nuove e più esplicite promesse dell'onorevole ministro e mi auguro siano mantenute.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedi: per motivi di famiglia, l'onorevole Campi, di giorni 10; per ufficio pubblico, l'onorevole Rava, di giorni 5.

(Sono conceduti).

**Approvazione di otto disegni di legge di maggiori spese del Ministero dell'istruzione pubblica.**

**Presidente.** Passeremo alla discussione dei disegni di legge relativi ad eccedenze di impegni sovra diversi capitoli del bilancio del Ministero della pubblica istruzione.

Disegno di legge n. 199. Leggo l'articolo unico:

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 14,791.73 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 44 « *Istituti d'istruzione musicale - Personale* (Spese fisse) - *Compensi al personale straordinario insegnante, amministrativo e di servizio; assegni, indennità e remunerazioni per supplenze nei casi di assenza per malattia o regolare congedo* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 200. Do lettura dell'articolo unico:

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 140,616.06 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 50 « *Regi ginnasi e licei - Personale* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 201. Do lettura dell'articolo unico:

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 5,408.39 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 60 « *Convitto nazionale - Personale* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 202. Do lettura dell'articolo unico:

« È approvata la eccedenza d'impegni di lire 143,935.86 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 65 « *Istituti tecnici e nautici, scuole nautiche e scuole speciali - Personale* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 203; « *Articolo unico.*

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 105,790.28 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 73 « *Scuole tecniche - Personale* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 204; « *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 72,465.73 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 79 « *Scuole normali per allievi maestri ed allieve maestre e scuole preparatorie annesse alle normali - Personale* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 205; « *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 10,639.30 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 81 « *Sussidi ad allievi maestri ed allieve maestre* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Disegno di legge n. 206; « *Articolo unico.* È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 1,336.92 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 116 « *Assegni di disponibilità* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto su questi otto disegni di legge.

Si faccia la chiama.

**D'Ayala-Valva, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Adami — Adamoli — Amadei — Antonelli  
Arbib — Arcoleo — Arnaboldi — Artom di  
Sant'Agnese.

Baccelli — Baratieri — Barzilai — Basini  
— Beltrami — Bertollo — Bettòlo — Billia  
Paolo — Bonardi — Bonghi — Borromeo —  
Branca — Brin — Bufardeci — Buttini.

Cadolini — Cambray-Digny — Cappelli —  
Carcano — Carezzi — Carmine — Casana —  
Casati — Castoldi — Cavalletto — Cavallotti  
— Cefaly — Centi — Chiala — Chiapusso —  
Chiesa — Chinaglia — Cianciolo — Cibrario  
— Clementini — Cocco-Ortu — Colajanni —  
Colombo — Colonna-Sciarra — Comin — Costa  
Alessandro — Cucchi Luigi — Cuccia.

Dal Verme — Damiani — Daneo — D'Ayala-  
Valva — De Blasio Vincenzo — De Giorgio  
— De Lieto — De Martino — De Puppi —  
De Riseis Giuseppe — De Zerbi — Diligenti

— Di Rudini — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio.

Ellena — Engel.

Fabrizi — Fagioli — Fani — Favale — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Finocchiaro-Aprile — Fornari — Fortis — Fortunato — Franceschini — Frascara — Fratti — Frola.

Galli Roberto — Garelli — Garibaldi — Gasco — Gianolio — Giolitti — Giordano Apostoli — Giorgi — Giovagnoli — Grimaldi.

Indelli.

Lacava — Lanzara — La Porta — Lazaro — Leali — Levi — Lochis — Lucifero — Luporini — Luzzi.

Marazio Annibale — Marazzi Fortunato — Marchiori — Martelli — Martini Ferdinando — Martini G. Bat. — Marzin — Masabò — Maurigi — Maury — Mel — Menotti — Merzario — Mestica — Mezzanotte — Miceli — Miniscalchi — Minolfi — Morelli.

Nasi Nunzio — Niccolini — Nocito.

Omodei.

Palberti — Panizza Giacomo — Papa — Papadopoli — Pascolato — Passerini — Pellegrini — Perrone — Petronio Francesco — Piccolo-Cupani — Pompilj — Prinetti.

Quintieri.

Rampoldi — Randaccio — Ricci — Rinaldi Antonio — Rizzo — Rolandi — Romanin Jacur — Roncalli — Ronchetti — Rospigliosi — Rossi Gerolamo — Roux.

Sacchetti — Salandra — Saporito — Sella — Siacchi — Simonelli — Sineo — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sonnino — Stelluti-Scala — Strani — Suardi Gianforte — Summonte.

Tabacchi — Tajani — Tegas — Tiepolo — Tittoni — Toaldi — Tomassi — Tondi — Torraca.

Vaccaj — Valle Angelo — Valli Eugenio — Vendramini — Vollaro Saverio.

Zainy — Zanolini — Zappi — Zeppa — Zucconi.

*Sono in congedo:*

Alli-Maccarani — Amore — Andolfato.

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

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

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

Ercole.

Faina — Fede — Ferri — Fili-Astolfone — Franchetti — Franzì.

Gallavresi — Ginori — Guglielmini.

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

Nasi Carlo.

Pandolfi — Patamia — Penserini — Poggi — Polvere — Ponti — Puccini — Pugliese. Ridolfi — Rocco — Rubini.

Sampieri — Sanguinetti Adolfo — Sardi — Silvestri.

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

Vetroni — Villa.

Zuccaro-Floresta.

*Sono ammalati:*

Barazzuoli — Berti Domenico — Billi Pasquale.

Cagnola — Capilupi — Cipelli — Cittadella — Coffari — Compans — Coppino — Corradini — Curati.

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

Ferracciù — Ferrari-Corbelli.

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

Imbriani Poerio.

Jannuzzi.

Lorenzini — Lovito — Luciani — Lugli — Luzzatti Luigi.

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

Narducci.

Odescalchi.

Panattoni — Picaroli — Pinchia — Prampolini.

Quartieri.

Romano — Rosano — Rossi Rodolfo — Ruggieri.

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

Tenani — Trompeo.

*È assente per ufficio pubblico:*

Niccolini.

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte.

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

**Presidente.** Procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca: Seguito della discussione sul disegno di legge: Tranvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Sono stati approvati gli articoli fino al 39.

« Art. 40. Tutti i trasporti effettuati sulle ferrovie economiche andranno soggetti al pagamento della tassa stabilita dalla legge 14 giugno 1874 n. 1945 serie 2<sup>a</sup> sui trasporti a piccola velocità. »

L'onorevole Casana propone a quest'articolo, la seguente aggiunta:

« Sono escluse dal disposto di questo articolo le strade ferrate che formano oggetto di contratti o convenzioni speciali. »

L'onorevole Casana ha facoltà di parlare.

**Casana.** L'emendamento che io ho avuto l'onore di proporre alla Camera è abbastanza chiaro, e non occorre che io faccia perder tempo alla Camera per spiegarlo.

La facilitazione che con questo articolo si accorda, è di notevole importanza per le conseguenze che potrebbe produrre sull'erario pubblico; inquantochè i trasporti che si fanno dalle ferrovie economiche sarebbero colpiti con una tassa inferiore a quella che pagano le altre ferrovie. E mentre questo favore è molto opportuno per le ferrovie economiche, che potrebbero essere costruite in avvenire, potrebbe riuscire pernicioso quando potesse essere invocato per le strade ferrate ordinarie che venissero convertite in ferrovie economiche.

Di questo gli egregi miei colleghi si convinceranno, se vorranno compiacersi di confrontare quest'articolo coll'articolo 48 di questo stesso disegno di legge.

Io ho ragione di credere che la Commissione e l'onorevole ministro vorranno accogliere quest'emendamento il quale gioverà a rimuovere il pericolo cui ha accennato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Gianolio, relatore.** L'onorevole Casana si dà pensiero, ed a ragione, delle condizioni dell'erario. Egli teme che, concedendosi con l'articolo 48 che tutte le ferrovie pubbliche esistenti possano essere classificate tra le ferrovie economiche, le ferrovie stesse possano invocare il vantaggio della riduzione della tassa al solo due per cento, ed ha voluto rimediare

alle gravi conseguenze finanziarie che ne deriverebbero.

Noi non abbiamo difficoltà di accettare quest'emendamento; ma, poichè intendiamo proporre un emendamento all'articolo 48 per limitare l'autorizzazione in esso concessa, così parmi che l'onorevole Casana potrebbe riservarsi di proporre il suo emendamento a quell'articolo.

**Presidente.** L'onorevole Casana ha facoltà di parlare.

**Casana.** Quando la Commissione credesse d'insistere nella sua idea, potrei indurmi a soprassedere alla mia proposta, ma prego la Commissione stessa di considerare...

**Gianolio, relatore.** L'accettiamo: così risparmieremo dei discorsi. (*Si ride*).

**Casana.** Ringrazio la Commissione.

**Presidente.** L'onorevole ministro accetta?

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Non soltanto l'accetto, ma ringrazio l'onorevole Casana di aver proposto il suo emendamento diretto ad assicurare l'interesse dell'erario.

**Presidente.** Allora la Commissione ed il Governo accettano l'emendamento dell'onorevole Casana all'articolo 40 che è il seguente:

« Sono escluse dal disposto di questo articolo le strade ferrate che formano oggetto di contratti o convenzioni speciali. »

**Gianolio, relatore.** Mi pare una ripetizione inutile quella di « contratti o convenzioni speciali » e propongo che si sopprima la parola: *contratti*.

**Presidente.** Sta bene. Rileggo l'articolo 40 con l'emendamento dell'onorevole Casana:

« Tutti i trasporti effettuati sulle ferrovie economiche andranno soggetti al pagamento della tassa stabilita dalla legge 14 giugno 1874 n. 1945 serie 2<sup>a</sup> sui trasporti a piccola velocità.

« Sono escluse dal disposto di questo articolo le strade ferrate che formano oggetto di convenzioni speciali. »

Lo metto a partito.

(*È approvato*).

« Art. 41. È fatta facoltà al Governo di accordare ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto o in parte delle norme di esercizio ammesse per le ferrovie economiche espresse agli articoli 18, 19 e 21 della presente legge. »

L'onorevole Sella ha proposto un emen-



damento a quest'articolo. Egli vorrebbe sopprimere le ultime parole: « espresse agli articoli 18, 19, 21 della presente legge. »

L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

**Sella, della Commissione.** Con questo disegno di legge si concedono alle ferrovie economiche alcune facilitazioni che può convenire di estendere anche alle ferrovie ordinarie, come qualche volta sono state ad esse concesse. Ora, col sopprimere le parole: *espresse agli articoli 18, 19 e 21 della presente legge*, mi pare che si lasci maggior facoltà di applicare questa legge anche alle grandi ferrovie, quando al Governo parrà conveniente.

Faccio notare che, quando il mio emendamento fosse approvato, quello dell'onorevole Engel non avrebbe più ragione d'essere, chè non è altro che una specificazione di questo.

**Presidente.** Onorevole relatore?

**Gianolio, relatore.** Lo accettiamo.

**Presidente.** Onorevole ministro, lo accetta?

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Lo accetto.

**Presidente.** Allora, l'articolo rimarrebbe in questi termini:

« È fatta facoltà al Governo di accordare ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto o in parte delle norme di esercizio ammesse per le ferrovie economiche. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

**Engel.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Engel.** Avevo proposto un emendamento a questo articolo; ma ormai non importa che sia svolto.

Esso non aveva altro scopo, che quello di legalizzare una condizione di fatto.

I passaggi a livello con sbarre mobili manovrabili a distanza, e quindi senza l'esistenza di casette per guardiani, esistono sulle nostre ferrovie in numero di oltre 400, con aperta violazione dell'articolo 213 della legge sulle opere pubbliche, che non li ammette in tali forme. Proponevo dunque di regolarne la esistenza legale; ma siccome la facoltà di concederli è compresa nell'emendamento dell'onorevole Sella, non ho più ragione di insistere nel mio.

**Presidente.** Allora, passeremo al titolo terzo:

« *Disposizioni comuni e transitorie.* — Art. 42.

Le domande di concessione per le ferrovie eco-

nomiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica, dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'articolo 224 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248.

« Per le ferrovie economiche che dovranno stabilirsi, in tutto o in parte, sopra strade esistenti, e per le tranvie sarà da fornire la prova che sia stato accordato l'assenso dall'ente proprietario della strada; e presentando l'atto di concessione del suolo stradale.

« Quando le strade da occupare da una ferrovia economica, o da una tranvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei consorzi con le norme fissate dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475. (Serie 2<sup>a</sup>) »

**Gianolio, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Gianolio, relatore.** A questo punto potrebbe trovar sede opportuna il capoverso dell'articolo 17 che si era tenuto sospeso e che suona così:

« Le Provincie, i Comuni e gli altri Corpi morali interessati, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica da decorrere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio. »

E si potrebbe inserirvi quell'emendamento Palberti che vieta ai Comuni di assumere garanzie di prodotto chilometrico.

**Presidente.** Dunque l'articolo 42 rimarrebbe così:

« Le domande di concessione per le ferrovie economiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica, dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'articolo 224 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, numero 2248.

« Per le ferrovie economiche che dovranno stabilirsi, in tutto o in parte, sopra strade esistenti, e per le tranvie sarà da fornire la prova, che sia stato accordato l'assenso dall'ente proprietario della strada; e presentando l'atto di concessione del suolo stradale.

« Quando le strade da occupare da una ferrovia economica, o da una tranvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei consorzi con le norme fissate dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475. (Serie 2<sup>a</sup>).

Quindi verrebbe il capoverso dell'arti-

colo 17 con l'emendamento dell'onorevole Palberti:

« Le Provincie, i Comuni e gli altri Corpi morali interessati, quando vi concorra l'interesse locale, potranno accordare sussidi alle ferrovie economiche ed alle tranvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica da decorrere dal giorno in cui la linea sarà aperta all'esercizio.

« È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico. »

Il ministro accetta queste aggiunte?

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Sono state concordate colla Commissione, quindi le accetto.

**Presidente.** Allora pongo a partito l'articolo 42 così modificato.

(È approvato).

Ora viene la seguente proposta aggiuntiva:

« Nell'atto di concessione sarà sempre prescritto lo scartamento normale pel continente e lo scartamento di uso locale più generale per le isole: fatta eccezione per le ferrovie o tranvie con speciali sistemi di trazione meccanica, come le ferrovie funicolari, le ferrovie di montagna a rotaia dentata, e simili.

« Engel, Mussi, Ferrari Luigi, Vischi. »

**Engel.** L'onorevole relatore, mi fa osservare, che quest'articolo aggiuntivo si dovrebbe porre dopo l'articolo 45; ed io non ho difficoltà di conformarmi al suo avviso.

**Presidente.** Sta bene:

« Art. 43. Gli enti proprietari della strada da occuparsi per lo impianto delle ferrovie economiche o delle tranvie, dovranno esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e potranno anche pretendere il pagamento di un canone, od una compartecipazione dei prodotti. »

(È approvato).

« Art. 44. Alle tranvie a trazione meccanica ed alle ferrovie economiche, qualunque ne sia il tipo, sarà accordato il privilegio della espropriazione a causa di pubblica utilità da esercitarsi in conformità della legge 25 giugno 1865, n. 2359 con le modificazioni dell'altra 17 dicembre 1870 n. 5188, (serie 2ª). »

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Per porre questo articolo in armonia con l'articolo 3º già approvato, dopo le parole « alle tranvie a trazione meccanica » proporrei che si aggiungesse « per le parziali deviazioni di cui all'articolo 3º »; il resto come nell'articolo.

**Marazzi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Marazzi.** Desidero chiarire che per deviazione s'intende anche l'allargamento della strada.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Perfettamente.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 44 con l'aggiunta proposta dal Governo e approvata dalla Commissione, in questi termini:

« Alle tranvie a trazione meccanica, per le parziali deviazioni di cui all'articolo 3, ed alle ferrovie economiche, qualunque ne sia il tipo, sarà accordato il privilegio della espropriazione a causa di pubblica utilità da esercitarsi in conformità della legge 25 giugno 1865, n. 2359 con le modificazioni dell'altra 17 dicembre 1870, n. 5188, (serie 2ª). »

(È approvato).

« Art. 45. I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie e gli esercenti delle tranvie, non potranno pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e dovranno al bisogno rimuovere il loro binario.

« Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, e per le tranvie fino a metri 0,50 al di là della rotaia interna, oltre ad assumere, dietro compenso, anche la manutenzione della zona riservata al carreggio ordinario. »

L'onorevole Engel, insieme ai deputati Mussi, L. Ferrari e Vischi, propone il seguente emendamento:

« Al capoverso dopo le parole: della zona occupata dal binario, aggiungere: compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari. »

L'onorevole Engel ha facoltà di parlare.

**Engel.** L'aggiunta che io ho creduto di proporre è semplicemente esplicativa, perchè io credo che sia nell'intenzione della Commissione d'includere nel mantenimento della

strada anche quelle opere d'arte e quei manufatti che possano in essa trovarsi. Tuttavia, a scanso d'equivoche interpretazioni, io credo che la Camera farebbe bene ad accettare questa piccola aggiunta.

È chiaro che, se esiste un manufatto qualsiasi lungo, o a traverso, di una strada, e sopra di questo venga a scorrere un tranvai, la condizione del proprietario si trova aggravata rispetto alla manutenzione; perchè il peso ed il tremolio prodotti dai treni sconquassano i manufatti stessi, non solo per la parte sottoposta al tranvai, ma anche in una zona laterale più o meno estesa.

La proposta che faccio è quindi basata direttamente sull'adagio che « chi rompe paga ».

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Gianolio, relatore.** La manutenzione della strada implica la manutenzione di tutto ciò che ne fa parte, e anche dei manufatti che si trovino lungo la striscia del binario.

Quindi, come esplicazione maggiore, di un concetto, che già è espresso, non abbiamo difficoltà di accettare l'aggiunta dell'onorevole Engel.

**Presidente.** L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

**Palberti.** La formula di questo articolo fa sorgere in me un dubbio riguardo ad alcune concessioni di tranvie, attualmente in vigore.

In alcuna di coteste concessioni fu imposta ai concessionari di tranvie l'onere della manutenzione per una zona laterale delle strade comunali e provinciali, percorse dalle tranvie stesse, maggiore di quella indicata nel presente articolo, perchè l'esercizio della tranvia fa sì, che il carreggio venga a farsi più intenso nel resto della strada.

Ora io non vorrei che questi maggiori oneri fossero rispettati per le tranvie, già esistenti, e che i concessionari di essi non potessero invocare l'applicazione di questo articolo. Troverei quindi opportuno di aggiungere, « e ciò oltre ai maggiori concorsi di manutenzione, che fossero stabiliti nei contratti o nei capitoli. »

**Gianolio, relatore.** La Commissione accetta.

**Palberti.** La ringrazio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

**Engel.** Crederei che sarebbe più opportuno esprimere la proposta dell'onorevole Palberti

in questi termini: « salve le convenzioni esistenti » perchè potrebbero anche esservi convenzioni di varia natura, ed anche quelle devono essere rispettate. Credo quindi conveniente che l'aggiunta dell'onorevole Palberti sia espressa in termini più generali.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo.

**Daneo.** Oltre quello che ha detto l'onorevole Palberti, a me pare convenga considerarsi che la facoltà accordata ai concedenti, di accollare ai concessionari la manutenzione della zona riservata al carreggio ordinario dietro compenso, è talmente vaga da non potere avere una sanzione pratica. Ora una delle due: o la si sopprime, lasciando libertà alle parti di stabilire il compenso secondo la reciproca convenienza, oppure si stabilisce la misura del compenso, per evitare un semenzaio di inutili liti. Ed io che non ho facoltà di proporre un emendamento, per non averlo presentato in tempo utile, domanderei alla Commissione che, quando persista nel concetto di volere accordare un compenso ai concessionari per la manutenzione della strada voglia stabilire che il compenso sia, ad esempio, proporzionato alla spesa di manutenzione occorsa nel primo triennio dopo l'effettuazione della concessione. Così si eviterebbe anche il pericolo che si potesse largheggiare in sovvenzioni, mascherandole come compensi per la manutenzione della strada, il che sarebbe contrario agli intenti della legge.

Quindi domando, o che sia soppressa la facoltà di dare un compenso, oppure siano determinate le basi del compenso.

**Presidente.** Avverto che l'onorevole Sella, insieme all'onorevole Marazzi, ha proposto di sopprimere le ultime parole del capoverso: « oltre ad assumere, dietro compenso, anche la manutenzione della zona riservata al carreggio ordinario. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Gianolio, relatore.** Io vorrei pregare l'onorevole ministro di accettare la soppressione delle ultime parole « oltre ad assumere, dietro compenso, anche la manutenzione della zona riservata al carreggio ordinario » perchè, o il compenso si stabilisce d'accordo, e allora è inutile dirlo, o si dovrà fare una perizia per accertarne la misura, e allora tanto vale lasciare che la Provincia o il Comune continuino a mantenere la loro strada, perchè quello che dovrebbero spendere in avvocati,

procuratori e carta bollata, non compenserebbe il vantaggio che potrebbero ritrarne.

Ammettere una norma fissa, come quella indicata dall'onorevole Casana, sarebbe pericoloso e lascierebbe luogo a discussioni per l'accertamento di ciò che si è realmente speso o la valutazione di ciò che si doveva spendere per mantenerla bene e via dicendo.

Quindi vorrei pregare l'onorevole ministro di accettare la soppressione di queste parole, che in realtà non dicono niente.

Per mettere poi d'accordo gli onorevoli Engel e Palberti, e tener conto non soltanto delle convenzioni esistenti, ma anche di quelle che si potrebbero stipulare in avvenire, propongo che si aggiunga « salve le convenzioni speciali ».

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Accetto la proposta della Commissione.

**Presidente.** L'articolo 45 dunque suonerebbe così :

« I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie e gli esercenti delle tranvie, non potranno pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e dovranno al bisogno rimuovere il loro binario.

« Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, e per le tranvie fino a metri 0.50 al di là della rotaia interna, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, salve le convenzioni speciali. »

Pongo a partito l'articolo 45 così modificato.

(È approvato).

Ora verrebbe la seguente aggiunta:

« Nell'atto di concessione sarà sempre prescritto lo scartamento normale pel continente e lo scartamento di uso locale più generale per le isole: fatta eccezione per le ferrovie o tranvie con speciali sistemi di trazione meccanica, come le ferrovie funicolari, le ferrovie di montagna a rotaia dentata, e simili.

« Engel, Mussi, Ferrari Luigi, Vischi ».

L'onorevole Engel ha facoltà di parlare.

**Engel.** Ho proposto questo emendamento, non tanto per ottenere un risultato pratico dalla sua presentazione, quanto per avere

dalla Commissione e dal ministro l'assicurazione che della mia proposta si terrà conto nel regolamento.

Ho detto, l'altro giorno, che la ragione vera di questa legge *non* sta nel fatto che, nell'esercizio dei tranvai e delle ferrovie, si siano verificati inconvenienti.

Da tale affermazione avrei, però, dovuto escludere quello che riguarda lo scartamento, poichè, in Italia, a tale proposito, regna sovrana la più assoluta anarchia. Vi sono treni con lo scartamento di 75 centimetri, altri di 95 centimetri, altri di un metro, altri di 1.10, altri di 1.30 ed altri, perfino, di 1.44 e mezzo, cioè mezzo centimetro più stretti dello scartamento normale che è di 1.45. Alcuni, stranissimo a dirsi, arrivano allo scartamento di metri 1.50, cioè cinque centimetri e mezzo più del normale! Ed è deplorabile che non si sia provveduto per nulla ad ottenere una qualche uniformità nello scartamento, poichè, anche in questo caso, militano quelle medesime ragioni per le quali lo Stato stabilisce un'unità di pesi e di misure, ecc., perchè, allora, il servizio delle ferrovie secondarie, locali, dei tranvai e delle ferrovie economiche sarebbe di molto agevolato con grandissimo giovamento del pubblico.

In tal maniera le ferrovie secondarie potrebbero essere considerate come le ultime diramazioni delle ferrovie ordinarie. Si potrebbero spingere le comunicazioni interrotte dalla marina, a vagone completo, fino nelle più remote vallate, con immenso vantaggio specialmente di quelle località che, purtroppo, dalla civiltà moderna sono state lasciate nel più completo abbandono.

Non sarebbe, del resto, stato per nulla difficile di ottenere una qualche regolarità in proposito.

Perchè sopra 2,200 chilometri di tranvie, che erano in esercizio nel 1888, più di 1,200 erano a scartamento normale. Ve n'erano 600 e più con uno scartamento di poco superiore al normale. Gli altri si riducono a poche centinaia di chilometri.

Una regola, quindi, che fosse stata posta in tempo utile, avrebbe prodotto un risultato importantissimo, con lievissimi sacrifici, avrebbe unificate queste misure, avrebbe posto le tranvie nella condizione di poter fare un servizio cumulativo con le ferrovie ordinarie.

E che fosse necessaria una disposizione

legislativa in proposito lo dimostra il fatto che, in parecchi casi, le concessioni furono fatte dal Governo a scartamento ridotto, e poi le Società, spontaneamente, hanno ritenuto di loro convenienza eseguire la costruzione a scartamento normale.

Ora poichè ciò è stato fatto, *spontaneamente*, il Governo potrà ottenere un servizio cumulativo, anche su queste linee secondarie, con immenso vantaggio del traffico delle stesse ferrovie; perchè è da notarsi che moltissimi trasporti, se si possono fare a carico completo, fino in vicinanza di uno stabilimento, di una località qualunque, si fanno con le ferrovie. Se, invece, si è obbligati a trasportare le merci, con i mezzi ordinari, sopra una strada rotabile fino ad una stazione distante 7 o 8 chilometri, conviene, per una ulteriore distanza di 10, di 15 ed anche di 20 chilometri, valersi sempre della strada ordinaria per questi trasporti, con perdita evidente del commercio e con danno della ferrovia.

Basta porre mente a quello che avverrà allorchando avrà esecuzione il patto di devoluzione di queste tranvie alle Provincie, allo Stato, agli enti concedenti in genere, per persuadersi quanto sia necessaria una unificazione in questa materia.

Infatti avremo Provincie le quali, per aver fatto in passato concessioni senza norme fisse per lo scartamento, diverranno proprietarie di tranvie o di ferrovie economiche a scartamenti vari, ciò che, evidentemente, sarà un grave inconveniente poichè il materiale di una ferrovia non potrà correre sull'altra; ci vorranno due tipi di materiale mobile e quindi un raddoppiamento di spesa.

La necessità di un provvedimento ce la dimostra il fatto che questa materia è stata regolata in tutti i paesi. In Inghilterra c'è lo scartamento normale generale, in Francia sono stabiliti tre tipi, come pure in Germania, dai quali coloro che costruiscono una tranvia o una ferrovia qualunque non possono deviare; e sono di 75 centimetri, di un metro e di metri 1.445, che è lo scartamento normale.

Credo che sarebbe nella convenienza generale, nella convenienza nazionale di stabilire un unico scartamento, perchè ho la convinzione che i difetti dei quali s'incolpa lo scartamento ridotto, si siano di molto esagerati. Credo che quella tale flessibilità che si vanta a favore dello scartamento ridotto non esista in realtà; che la economia di 50 centimetri, circa,

nella larghezza della via, non abbia conseguenze importanti per l'economia della costruzione. Vediamo, tutti i giorni, tranvie costruite con curve che discendono anche al di sotto di 50 centimetri di raggio, e sono a scartamento normale. Dunque, la flessibilità di cui si vantavano le ferrovie, a sezione ridotta, mi pare che non abbia un gran valore. Certamente, se qualche svantaggio ci può essere nello scartamento normale, se qualche economia può derivare dall'adottare gli scartamenti ridotti, l'uno e l'altra sono di gran lunga superati dal vantaggio di avere un materiale unico ed un servizio cumulativo.

Se il ministro e la Commissione, però, volessero assicurarmi che qualche cosa, in questo senso, sarà fatto in sede di regolamento, e volessero accettare questa mia proposta, anche a solo titolo di raccomandazione, sarei disposto a ritirarla, perchè capisco che, forse, non è il momento di esaminare a fondo questa questione, poichè la Camera parmi che di tranvie ne abbia ormai abbastanza.

**Lanzara.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Lanzara.** Non conosco ciò che la Commissione potrà rispondere sull'emendamento presentato dall'onorevole Engel e da altri; nè conosco quello che l'onorevole ministro potrà osservare intorno al merito dello stesso emendamento.

Intanto indirizzerò all'onorevole relatore ed all'onorevole ministro una preghiera, quella, cioè, di non accettare l'emendamento o, per lo meno, di volere che non resti, com'è, in forma imperativa.

L'onorevole Engel e gli altri firmatari chiedono lo scartamento normale per le ferrovie economiche come prescrizione assoluta. Ma in questo caso, si dilegua il carattere della economia e le strade ferrate così costruite non saranno più considerate dai benefici che loro potrebbe accordare questa legge, e sarebbero vere strade ferrate di grande interesse. Quando fu discussa la legge del 1888, nella quale s'intese fare una minore spesa nella costruzione di alcune strade ferrate di secondaria importanza, si stabilì una riduzione della piattaforma. In quella discussione molte furono le opposizioni (e fra esse vi furono anche le mie), contro la riduzione che si voleva fare. Ma il ministro che, allora reggeva i lavori pubblici, rispose che, per un principio di economia, aveva così stabi-

lito e convenuto con le Società costruttrici, e per conseguenza non poteva accogliere le osservazioni fatte. La Camera ammise la proposta ministeriale.

Comprendo che non possa confondersi la riduzione della piattaforma con lo scartamento normale, ma è pur vero che, oggi, nelle costruzioni delle strade ferrate, si cerca di ridurre, al puro necessario, le spese, e quando non vi sono grandi traffici da servire è ragionevole che una strada ferrata desiderata a tipo normale debba essere surrogata dal tipo economico.

Ma, per contrario, se, nonostante le ristrettezze dei traffici, volete prescrivere alle ferrovie da costruirsi, a base della legge in discussione, il tipo normale, è inutile parlare più di linee economiche, anzi, è inutile affaticarsi a discutere questa legge.

È vero d'altronde che, con l'articolo 20 di questa legge, è stabilito che l'armamento dovrà esser tale da permettere il servizio cumulativo. Ma questa disposizione non può dar sussidio alcuno all'emendamento.

L'onorevole Engel sa che, oggi, il trasbordo delle merci dalle ferrovie economiche sulle ordinarie è facilissimo: vi sono le grue che possono elevare i carri e collocarli su quelli appositamente fatti per le ferrovie ordinarie. E, in quanto ai viaggiatori, essi, percorrendo una strada ferrata secondaria, debbono pur persuadersi che il trasbordo diventa necessario quante volte vorranno passare sopra una strada ferrata di grande traffico. Anche ora per quelle a tipo normale il trasbordo è indispensabile per molte linee, e i viaggiatori, consapevoli di questo disagio, vi si sobbarcano senza difficoltà, pazienti a sopportarlo per la necessità della condizione della loro ferrovia speciale, che deve servire di affluente alla rete principale. Del resto sarebbe miglior cosa lasciare alle rappresentanze locali interessate, e al Ministero dei lavori pubblici, la conoscenza e la risoluzione della questione del tipo da prescegliersi per le costruzioni di una determinata strada ferrata. Essi conosceranno da vicino gl'interessi da servire, l'incremento possibile del traffico e potranno ammettere quel tipo, che più convenga: ma volere stabilire, con un articolo di legge, ciò ch'è oggetto assoluto di convenzione e di capitolato, a me, in verità, mi sembra cosa che esca dai limiti del possibile. Tutte le strade ferrate economiche, che, oggi, sono eser-

cite, furono costruite appunto per la mancanza di disposizioni assolute. Non vi è uniformità, è vero, ma ciò non è un danno da doversi deplorare, per contrario, credo che, senza facilitazioni nella costruzione, esse non sarebbero state costruite.

Per conseguenza non vedo l'opportunità di imporre, con un articolo di legge, e come condizione assoluta, che, in fatto di ferrovie economiche, lo scartamento debba essere ordinario, come per tutte le ferrovie, e spero che l'emendamento sia ritirato, o per lo meno non abbia la forma imperativa.

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Le osservazioni dell'onorevole Lanzara sono molto chiare.

Del resto, poichè l'onorevole Engel si contenta di semplici dichiarazioni, gli faccio osservare che il vantaggio delle ferrovie economiche consiste, appunto, nella diversità di tipo. Si comprende che dove la ferrovia economica può avere molto traffico e dove le condizioni planimetriche lo consentono, sarà preferito il tipo normale; ma mi pare fuori di luogo lo stabilire un limite maggiore allo scartamento delle ferrovie economiche, le quali, dovendo prestarsi, per la loro natura, alle esigenze locali, debbono avere tipi diversissimi dal sistema Decauville al sistema normale.

Pregherei quindi, l'onorevole Engel di persuadersi che dove le ferrovie economiche potranno prestare un servizio cumulativo ed essere quasi un prolungamento delle grandi reti, sarà interesse dell'amministrazione di accogliere il tipo normale; ma che dove questo non sia possibile per le condizioni locali, è opportuno che sia adottato il tipo ridotto.

Quindi è meglio che resti su ciò ampia facoltà al Governo e che la legge, col suo discreto silenzio, confermi questa facoltà.

**Engel.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà, onorevole Engel.

**Engel.** Che una disposizione qualsiasi in materia sia necessaria, credo che tutti mi consentiranno.

Basta notare che, nella provincia di Ravenna, che è la più piana, forse, di tutta Italia, il tipo delle ferrovie economiche e dei tranvai ha un metro di scartamento.

Quale difficoltà ci sarebbe stata a portarlo a metri 1,44, dal momento che là non vi sono

pendenze, le strade sono ampie e nessun altro ostacolo si frappone ad un provvedimento di questo genere?

Poi vi sono, od almeno vi erano, nel 1888, 620 chilometri di tranvai che hanno lo scartamento di metri 1.50, cioè, superiore di cinque centimetri al normale.

Se vi fosse stata una disposizione qualunque, che avesse ridotto questi tipi a due o tre, secondo la convenienza, ma che non avesse permesso di uscire da questo limite, certamente, questi tranvai sarebbero ora di tipo normale ed i vagoni, a carico completo di merci, potrebbero, liberamente e senza trasbordi, percorrere anche queste tranvie. Evidentemente questo sarebbe un grande vantaggio per il commercio. Ma questi vantaggi, ora, spesso si perdono di vista, poichè gli enti locali sono tratti facilmente a sacrificare l'avvenire all'interesse momentaneo. Per la speranza di una piccola economia essi sono indotti a contentarsi di una linea a scartamento ridotto. Essi non pensano, però, che, in seguito, estendendosi queste linee, possono venire a congiungersi con altre linee vicine di cui non hanno il tipo, e, quindi, ne deve avvenire una interruzione in questo punto. La questione è di grandissima importanza, e, perciò, sarebbe necessario che la legge stabilisse un numero ristretto di tipi, come in Inghilterra, in Francia ed in Germania; e che a nessuno fosse permesso di costruire ferrovie, che non assumano uno di questi tipi.

Rispetto alla questione economica, mi sarò spiegato poco chiaramente; è certo, però, che un grandissimo coefficiente d'economia per la costruzione di ferrovie economiche, è il raggio ristretto delle curve. La larghezza della piattaforma, come diceva l'onorevole Lanzara, non è il coefficiente più importante.

Ma ho dimostrato che, con lo scartamento normale, si possono avere raggi di curve ristretti; è dunque evidente che il tracciato non sarà influenzato dallo scartamento; ed allora la maggiore spesa prodotta dallo scartamento normale, in confronto di quello ridotto, si ridurrà ad un leggero aumento nella larghezza della piattaforma.

Affermo, dunque, che lo scartamento normale non è causa di grande spesa nella costruzione di una ferrovia o di una tranvia.

Del resto, poichè l'onorevole ministro accetta il mio emendamento come raccomandazione, lo ritiro perchè già era convinto non

potersi, oggi, ottenere una soluzione radicale di questo problema, così come l'avrei desiderata.

**Presidente.** Passeremo oltre.

« Art. 46. In caso che altri concessionari di ferrovie o di tranvie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, potrà il Governo, riconoscendolo conveniente, pel relativo esercizio, rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, dietro compenso da stabilirsi dal Governo stesso, ed in caso di dissenso da arbitri.

« È riservata all'Amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a raso fra diverse ferrovie o tranvie e di stabilirne le condizioni. »

A questo articolo 46 non è proposto alcun emendamento.

Se niuno chiede di parlare lo porrò a partito.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

« Art. 47. I concessionari di ferrovie economiche, e di tranvie saranno obbligati al trasporto gratuito delle corrispondenze, ed a far eseguire dai loro agenti il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

« Qualora la detta Amministrazione delle poste non credesse opportuno destinare a tale servizio apposito personale viaggiante, il concessionario sarà tenuto, sotto la propria responsabilità, a far eseguire dai propri agenti lo scambio (consegna e riconsegna) dei dispacci e dei pacchi nelle singole stazioni ove trovansi impiegati postali.

« Sulle ferrovie economiche e sulle tranvie potrà, a richiesta dell'amministrazione postale, essere collocata all'esterno del compartimento per la posta, una cassetta mobile per l'impostazione delle corrispondenze. »

La Commissione propone di sopprimere questi due ultimi capoversi.

L'onorevole ministro acconsente alla soppressione?

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Acconsento, ma abbiamo concordato un emendamento con la Commissione.

**Gianolio, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Gianolio, relatore.** Il dissenso più grave fra la Commissione e il ministro stava nei pacchi postali, inquantochè sembrava alla Commis-

sione, che l'obbligo del trasporto gratuito dei pacchi postali potesse rendersi troppo grave.

Col ministro abbiamo concordato questa aggiunta:

« Lo stesso obbligo di trasporto avranno per i pacchi postali mediante un corrispettivo di centesimi 8 per pacco.

« Quando sia aumentato il limite massimo di peso, attualmente ammesso per i pacchi postali, detto corrispettivo sarà aumentato di centesimi 2 per ogni chilogramma in più. »

**Presidente.** Dopo il primo capoverso dell'articolo 47 in sostituzione dei due paragrafi, che la Commissione ha soppressi, la Commissione stessa propone questo capoverso:

« Lo stesso obbligo di trasporto avranno per i pacchi postali mediante un corrispettivo di centesimi 8 per pacco. »

« Quando sia aumentato il limite massimo di peso, attualmente ammesso per i pacchi postali, detto corrispettivo sarà aumentato di centesimi 2 per ogni chilogramma in più »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta quest'aggiunta della Commissione?

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** L'accetto perchè è concordata.

**Palberti.** Domando di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

**Palberti.** Prima di tutto resta inteso che gli altri due capoversi dell'articolo sono soppressi.

**Gianolio, relatore.** Sì, sì.

**Palberti.** Allora, riguardo al primo, non farò che ripetere una raccomandazione ed una proposta già fatta in occasione di articoli precedenti, che, cioè, vi sono ferrovie economiche le quali hanno, pel servizio postale, contratti con l'Amministrazione delle poste. Siccome questi contratti rappresentano diritti acquisiti, non vorrei che la disposizione larga ed incondizionata dell'articolo 47 potesse, implicitamente, derogare a questi contratti.

Mi pare sia quindi opportuno di aggiungere « salvo le convenzioni. »

**Branca, ministro dei lavori pubblici** « Salvo speciali convenzioni. »

**Palberti.** Si può anche dire « salvo le convenzioni esistenti attualmente. »

**Presidente.** Qual'è l'aggiunta, onorevole relatore?

**Gianolio, relatore.** Alla fine dell'articolo proporrei di aggiungere un piccolo paragrafo

speciale, così concepito: « Restano però salve tutte le speciali convenzioni esistenti ».

**Presidente.** Non sarebbe meglio dire: « senza pregiudizio delle speciali convenzioni esistenti? »

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** È una formula più precisa.

**Presidente.** L'articolo 47 si comporrebbe, dunque, del primo capoverso proposto dalla Commissione:

« I concessionari di ferrovie economiche, e di tranvie saranno obbligati al trasporto gratuito delle corrispondenze, ed a far eseguire dai loro agenti il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni. »

Quindi verrebbe l'aggiunta proposta dalla Commissione, ed accettata dal Governo, in sostituzione dei due capoversi soppressi:

« Lo stesso obbligo di trasporto avranno per i pacchi postali mediante un corrispettivo di centesimi 8 per pacco. Quando sia aumentato il limite massimo di peso attualmente ammesso per i pacchi postali, detto corrispettivo sarà aumentato di centesimi due per ogni chilogramma in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti ».

Pongo a partito questo articolo 47 così modificato. Chi lo approva si alzi.

(È approvato).

Ora viene l'articolo 48 della Commissione salvo il terzo capoverso che è soppresso.

Ne do lettura:

« Art. 48. Tutte le tranvie esistenti all'atto della promulgazione della presente legge cadranno sotto la osservanza delle disposizioni in essa contenute in quanto non sieno contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali.

« I concessionari dovranno sottoporre le loro tariffe vigenti all'approvazione del proprietario della strada; e dichiarare entro un anno, se intendono che le loro linee sieno considerate quali tranvie, o classificate fra le ferrovie economiche.

« La classificazione avrà luogo in seguito ad una visita di appositi delegati del Governo, ed inteso il Consiglio superiore dei lavori pubblici: e sarà seguita dalla stipulazione di speciale atto a modificazione della concessione esistente.

« Spirato il termine di un anno, senza che il concessionario abbia fatto l'opzione, il Governo provvederà alla classificazione delle



tranvie nei modi indicati nel precedente alinea. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta la soppressione del 3° capoverso proposta della Commissione?

**Branca**, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

**Presidente**. Non essendovi osservazioni, pongo a partito l'articolo 48 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

« Art. 49. Con appositi regolamenti da approvarsi per Decreto Reale saranno stabilite le norme e le modalità di costruzione e di esercizio delle tranvie a trazione meccanica, e provveduto alle modificazioni occorrenti al regolamento approvato con Regio decreto del 31 ottobre 1878, n. 1687, onde coordinarlo alle disposizioni della presente legge. »

L'onorevole Lanzara ha facoltà di parlare.

**Lanzara**. Poichè è necessario che a questa legge segua il regolamento per istabilire le norme e le modalità delle concessioni, rivolgo preghiera all'onorevole ministro, perchè, nel regolamento medesimo, si faccia obbligo alle Società di pubblicare le loro situazioni quindicinali o mensili e d'inserirle nei giornali della rispettiva provincia, ovvero, in qualsiasi altro modo, onde il pubblico, come per le situazioni delle grandi strade ferrate, sia edotto di tutta l'azienda.

Questa pubblicazione potrà servire per la statistica annuale, affine di rendersi conto del movimento dei viaggiatori e delle merci, tanto necessario a sapersi per lo studio delle questioni economiche. Questa è una raccomandazione, o meglio una preghiera, che rivolgo al ministro.

**Presidente**. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**Gianolio**, relatore. Comprendo che, in un decreto di concessione, un ministro possa imporre obblighi a questo riguardo, ma, veramente, non vedrei ragione per la quale con una misura regolamentare, le tranvie e le ferrovie economiche che sono esercitate da privati, e che ebbero concessioni dagli enti proprietari, possono essere obbligati a pubblicare questa situazione.

Abbiamo nel Codice di commercio per determinate Società quest'obbligo, e sta bene; ma non vedo perchè lo si dovrebbe estendere, come desidera l'onorevole Lanzara.

E poi non so che cosa possa interessare al

pubblico che un tranvai, per esempio quello di Roma-Tivoli, faccia più o meno buoni affari.

Io, quindi, riterrei, contrariamente all'idea dell'onorevole Lanzara, che non potrebbe il ministro, in via regolamentare generale, imporre a tutte le tranvie, a tutte le ferrovie economiche, l'obbligo di pubblicare queste situazioni, o mensili, o trimestrali, o semestrali, come si vuole.

La Commissione non potrebbe dunque consentire nella opinione espressa dall'onorevole Lanzara.

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

**Branca**, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare all'onorevole Lanzara che la pubblicazione, nei giornali, della situazione delle grandi Società ferroviarie non è obbligatoria per legge, ma è facoltativa. Sono le stesse Società che, per migliorare il loro credito, rendono di pubblica ragione i loro proventi. Il suo desiderio, però, è ragionevole, poichè le Società ferroviarie, o tranviarie, più si mettono sotto l'usbergo della pubblicità, e tanto più ne può guadagnare il loro credito.

Ma questa non è materia che riguarda il ministro dei lavori pubblici; essa è regolata dal codice di commercio, ed è, quindi, di competenza esclusiva del ministro del commercio.

Ad ogni modo, senza assumere impegni, se sarà possibile d'indurre le Società, volontariamente (poichè non si può loro imporre quest'obbligo) a dare maggiore pubblicità ai loro bilanci, può essere certo l'onorevole Lanzara che lo farò poichè il suo desiderio coincide col mio.

**Lanzara**. La ringrazio.

**Presidente**. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 49.

Chi l'approva, sorga.

(È approvato).

Ora vengono diversi articoli aggiuntivi.

Il primo è un articolo 49 *bis* degli onorevoli Engel, Mussi, Ferrari Luigi, Vischi.

Esso è il seguente:

« È vietato adibire il personale per una durata oltrepassando dodici ore in ciascun giorno: ai servizi di ordinamento, di direzione, di locomozione e di sorveglianza dei treni; alle manovre dei segnali, degli scambi e dei treni; ed alla sorveglianza delle linee e delle

stazioni, sempre per quanto riguarda il movimento dei treni.

« Il direttore dell'esercizio di una tranvia o di una ferrovia, o chi ne fa le veci, che contravviene a questa disposizione, è passibile di multa da lire 50 a lire 1000. »

L'onorevole Engel ha facoltà di parlare.

**Engel.** La ragione di questa proposta si spiega da sè, ed è chiara. Noi abbiamo, con questa legge, accordate moltissime facilitazioni alle Società. Abbiamo abbreviate certe distanze, abbiamo deliberato alcune disposizioni riguardo alle velocità, le quali, in alcuni casi, sono state anche aumentate (in alcuni casi possono arrivare fino a 24, in altri fino a 18 chilometri all'ora); abbiamo abolite le forme di chiusura; abbiamo, insomma, facilitato l'impianto di queste linee ed abbiamo, anche, concesso che le ferrovie economiche possano passare sopra tratti di strade comuni. Tutto ciò che cosa vuol dire? Vuol dire che i pericoli di disgrazie sono aumentati e che, quindi, il personale addetto a questo servizio dovrà porre una maggiore attenzione, perchè disgrazie non ne avvengano. Quindi la vigilanza del Governo sopra questa materia non potrebbe mai essere soverchia.

Ora parmi che si debba provvedere perchè la forza di attenzione del personale ferroviario non venga esaurita dal soverchio lavoro. E prima di tutto ritengo che il lavoro di questo personale non debba estendersi oltre le dodici ore, perchè sono convinto che la vigilanza necessaria alla sicurezza del pubblico non possa esercitarsi per una durata superiore alle dodici ore.

Si figuri la Camera un cantoniere il quale, molte volte, senz'alcun riparo, è esposto, di estate alla canicola, d'inverno alle intemperie, alla neve ed al gelo, dalla mattina alle 5 sino alla sera dopo le 9 e, qualche volta, dopo le 10. Come è possibile che quest'uomo possa rispondere dei suoi obblighi, dei suoi occhi, dei suoi nervi, della sua intelligenza e che in tutto l'anno prestando un così faticoso servizio, non gli avvenga mai di commettere un errore?

Altrettanto e, forse in maggior grado, dobbiamo dire del personale viaggiante, dei macchinisti specialmente. Il macchinista presta un servizio dei più faticosi; egli deve rivolgere la sua attenzione a molti oggetti.

Esso deve sorvegliare la via che sta per percorrere e l'andamento della macchina; deve

attendere al treno; deve stare attento alla caldaia stessa; ed ai suoi accessori, manometro, valvole, ecc., a tutti i segnali che gli vengono dati dai capotreni; insomma, esso presta un servizio dei più variati e faticosi. Sulle tranvie e sulle ferrovie economiche, forse, questo servizio è ancora più faticoso e pesante, che non sopra le ferrovie ordinarie: perchè, almeno, sulle ferrovie ordinarie, la via è sempre libera, e, quando non vi sono stazioni in vicinanza, il macchinista può riposare qualche tempo la sua attenzione, e lasciare che la sua macchina, quando sia in istato normale, corra liberamente pel tratto che è stabilito. Così non avviene nei tranvai specialmente e per le ferrovie economiche. Esso continuamente, quando passano veicoli, deve far segnali; deve attendere alla incolumità delle persone che possono avvicinarsi, che possono esser trascinate dai cavalli che si spaventano sulla via. Quindi, l'attenzione che devono prestare il macchinista ed il capo-treno è sommamente intensa.

Ora, molte Società fanno lavorare il loro personale in un modo veramente esauriente. Ordinariamente il personale entra in servizio alle 5 del mattino, e non ne esce che dopo le 9. Nei giorni festivi, nei giorni di concorso straordinario, il lavoro comincia al mattino, e non finisce più sino alla sera. Si dirà che questo lavoro non è continuato. Ma ciò non è esatto, poichè questo lavoro è fatto senza interruzione, in molti casi, o talvolta le interruzioni sono, assolutamente, lievi, di pochi minuti.

Poichè anche le interruzioni e le soste che sono indicate ed ammesse dagli orari, in realtà, poi, non si mantengono, perchè il macchinista ed il fuochista, anche quando stanno fermi, hanno sempre da lavorare intorno alla loro macchina. Una sosta di un'ora per essi riducesi ad un riposo forse di mezz'ora, spesso di un quarto d'ora. Perchè frequenti sono i ritardi che abbreviano il riposo: poi essi debbono rientrare in servizio prima dell'ora stabilita per avere in tempo la macchina in pressione; devono visitare, pulire e regolare ogni cosa prima di mettersi in viaggio. Ora come è possibile, io mi domando, lasciar tutta questa delicata materia senza alcuna disciplina? Eppoi io faccio un'altra considerazione ai miei onorevoli colleghi: noi viaggiamo, in prima classe, comodamente e ben riparati dal vento, dalla pioggia, dal sole e

dalla polvere; eppure, dopo 12 o 14 ore di viaggio, ci sentiamo affranti e stanchi. Figuriamoci quale deve essere la fatica di un povero macchinista che tutti i suoi viaggi li deve fare stando continuamente in piedi, sempre attento, ed esposto al calore della macchina, e del sole: oppure alla pioggia, al freddo e al vento che è prodotto continuamente dal movimento stesso del treno! È un disagio, una fatica, a lungo andare, superiore alla forza di resistenza d'un uomo. Io, quindi, mi dico: le nostre leggi, in fatto di pubblica sicurezza, pullulano di disposizioni. Noi ne abbiamo di tutti i generi e di tutte le specie; abbiamo regolamenti per ogni più piccola cosa; un carro di notte non può andare senza fanali altrimenti l'infelice conduttore viene colpito, sia che vi abbia colpa o non ve l'abbia. Così dicasi di moltissimi altri casi. Abbiamo, per esempio, una disposizione che vieta assolutamente di adoperare al servizio di una caldaia a vapore qualunque chi non abbia un certificato bollato e documentato dal quale resulti che ha prestato certi esami e certi servizi.

Ma, o signori, vi pare proprio che un treno spinto alla velocità di 35 o 40 chilometri, sia un ordigno meno pericoloso di una caldaia qualunque? E oltre a ciò perchè non vi date pensiero delle condizioni nelle quali si trovano gli operai addetti a questi servizi? Perchè non vi occupate anche di conoscere se essi sieno in grado di adempiere il servizio, che viene loro affidato?

L'esperienza dimostra che, dopo un servizio di dodici ore, è assolutamente impossibile che un uomo possa continuare a guidare una locomotiva o ad attendere ad uno scambio. Se non fosse una cosa che già tutti sentiamo, potrei citare, in proposito, un libro recente di grande importanza, che è stato accolto, con plauso, in Italia, il trattato del professore Mosso *sulla fatica*, nel quale egli ha esposto, con grande chiarezza, e con straordinaria efficacia, scientifica ed artistica, il concetto che la fatica è un vero avvelenamento del sangue, e che il veleno viene eliminato unicamente col riposo.

Egli ha dimostrato che un organismo animale, quando è troppo affaticato, va soggetto ad un'anemia cerebrale, che perdura, per un tempo abbastanza lungo; che la facoltà visiva, sottoposta ad uno sforzo rilevante, si indebolisce grandemente; talchè a certi ani-

mali affaticati eccessivamente si diminuisce la facoltà visiva in modo tale, che vanno ad urtare contro ostacoli, che non hanno potuto vedere e che li uccidono.

Ha dimostrato anche il professor Mosso, che la reazione personale, nei casi di fatica, viene duplicata; cioè, che il tempo necessario perchè un uomo percependo una data sensazione, possa risponderci con un movimento, è raddoppiato in causa della fatica.

Per esempio, è naturale che un uomo, soverchiamente affaticato, la visione sua essendo diminuita e la reazione allungata, non arrivi, in alcuni casi, in tempo per fermare immediatamente un convoglio in caso di pericolo; mentre che se non fosse stato troppo affaticato dal lavoro, la disgrazia si sarebbe potuta evitare con una pronta manovra. La disgrazia avviene quindi, senza sua colpa. E ciò non ostante egli può essere severamente punito per una colpa non imputabile a lui, sibbene a chi lo ha, soverchiamente, affaticato.

Ora il pericolo che questo avvenga è molto vicino. Noi abbiamo caricate queste Società di nuovi oneri; esse trovansi, in buona parte, in gravi condizioni economiche; devono, dunque, spinte dalle loro condizioni stesse, cercare di risparmiare sopra il personale. E qui, appunto, deve far udire la sua voce l'autorità della legge, la quale provvede che non si debba fare un conto eccessivo sulla forza delle persone. Vi prego, quindi, di prendere in considerazione il principio espresso, nel mio emendamento, e di sancirlo in qualche modo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

**Marchiori.** Comprendo lo spirito da cui è mosso l'onorevole Engel e gli altri suoi egregi colleghi nel proporre quest'articolo. E di gran cuore mi associo agli obbiettivi che intenderebbero di raggiungere. Però a me pare poco conveniente, in occasione di questa legge, risolvere la grande e delicata questione del limite delle ore di lavoro. È un argomento questo che si collega alla vita economica del nostro paese, oltrechè alla questione sociale, che non va esaminato sotto un punto di vista unilaterale, ma nel suo complesso. Certo è che non possiamo risolvere, parzialmente, il problema in occasione di questa legge.

**Nocito.** Chiedo di parlare.

**Marchiori.** Ed a me pare che lo possiamo fare tanto meno, perchè noi, stabilendo un li-

mite determinato, lo stabiliamo in un'industria nella quale il genere di lavoro compiuto dalle varie classi di lavoratori è, sostanzialmente, diverso. Sostanzialmente diverso per la responsabilità, per le condizioni tecniche nelle quali si svolge, per la fatica che può domandare ai singoli componenti.

Fedele a una massima che ebbi l'onore di esporre non è molto in questa Camera, credo, invece, che convenga procedere anche in questa materia della tutela e difesa dei lavoratori, in ogni caso speciale, tenendo conto delle condizioni di fatto. Non è, solo, la questione delle ore di lavoro, che deve considerare il ministro, quando egli debba dare concessioni per ferrovie economiche. Vi sono questioni igieniche, le quali potrebbero avere un gran peso e potrebbero condurlo a prendere delle risoluzioni. Secondo me, è più opportuno di lasciare che il potere esecutivo, il quale, oggi, sente così vivamente il problema sociale, caso per caso, concessione per concessione, studi quali condizioni egli possa imporre, condizioni però, lo ripeto, che avranno di mira la igiene, la difesa dei lavoratori meno forse la questione delle ore di lavoro. Quindi prego il ministro, che, quando egli debba fare delle concessioni in materia di ferrovie economiche, tenga conto, nel limite del possibile, di tutte quante quelle condizioni di fatto, che sia opportuno il Governo consideri nella tutela e nella difesa dei lavoratori.

**Presidente.** L'onorevole Rampoldi ha facoltà di parlare.

**Rampoldi.** Ho chiesto di parlare per aggiungere anch'io alcune considerazioni in sostegno dell'articolo addizionale, proposto dall'onorevole Engel e da altri deputati al presente disegno di legge, perchè in quello ho ravvisato un intendimento perfettamente conforme ai principii fondamentali dell'igiene individuale e dell'igiene pubblica.

L'onorevole Engel, difendendo l'articolo stesso, ne ha già dette le principali ragioni e però il compito mio è assai facilitato ed abbreviato.

Mi corre or l'obbligo soltanto di riassumere il concetto mio in alcune brevi considerazioni, essendo qui proprio il caso di dire, che la ripetizione non è una inutile figura grammaticale; anzi parendo più che mai qui applicabile il vecchio adagio, *repetita jvant*.

Ho detto, che ho nell'articolo ravvisato un principio conforme alla igiene individuale;

ed infatti, non appena si consideri la reale essenza del lavoro, che sono chiamati a compiere le persone preposte specialmente alla regolare locomozione e direzione dei treni ferroviari, e non appena si prendano in esame i coefficienti molteplici del lavoro istesso, sia dal punto di vista dell'attività intellettuale, sia da quello della funzione muscolare, ognuno intende di leggieri come quell'ufficio sia arduo e complesso e insieme delicatissimo, ed intende ancora più agevolmente come l'individuo, che lo compie, deve relativamente presto stancarsene per quell'esaurimento di forze che, secondo una legge fisiologica non può tardare a manifestarsi e che finisce con essere non soltanto pregiudicevole per la salute dell'individuo, ma pregiudicevole ancora all'esatto adempimento dell'ufficio suo. Di qui i danni per la sicurezza pubblica.

Ognuno intende, adunque, che la significazione di questo articolo aggiuntivo è altissima e intende perciò del pari, che la Camera se ne dovrebbe alacramente occupare, per una congrua risoluzione del principio ivi affermato.

Ma, ripeto, non è il caso di aggiungere altre parole dopo quelle che ha innanzi detto l'onorevole Engel; tanto più, che ognuno di noi è conoscitore di fatti, che non han bisogno d'ulteriore dimostrazione.

Però, poichè ho facoltà di parlare, voglio osservare all'onorevole Marchiori, il quale testè avvisava essere più conveniente, che il potere esecutivo decida esso, caso per caso, queste questioni d'indole sanitaria, voglio osservare, dico, all'onorevole Marchiori, che pare a me, che migliore occasione di questa non possa esservi per la Camera, di dimostrare come veracemente essa intende a risolvere le questioni d'igiene individuale e pubblica. E parmi, che si seguirebbe veramente un metodo sperimentale, se fin da ora si prendesse in quella considerazione, che si conviene, l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Engel e di altri nostri colleghi, perchè l'esperimento non potrebbe che giovare in avvenire.

E dopo ciò, voglio anche fare un'altra raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli sa quanto sia necessario che le persone, le quali sono specialmente applicate alla regolare locomozione, alla direzione e alla sorveglianza dei treni ferroviari, godano di un perfetto senso visivo, e

specialmente in quanto si riferisce alla percezione dei colori.

È noto, che disastri ferroviari sono accaduti perchè non fu fatta sufficiente attenzione a quella necessità; propongo perciò, che un attento esame sia fatto delle condizioni visive tanto delle persone, che sono già in servizio, quanto di coloro che agli anzidetti uffici vengono assunti per nuova elezione.

Noi sappiamo che il senso dei colori può, talora, essere congenitamente alterato; inoltre, sappiamo pure, che un individuo può, nel corso della vita, perdere la facoltà di percepire uno o più colori; onde nasce, come diceva testè, la necessità, che di tratto in tratto, l'esame del senso cromatico venga rinnovato.

La mia raccomandazione all'onorevole ministro si risolve dunque in ciò: che alle Direzioni delle Società ferroviarie sia indicata la necessità di queste ricerche per tutte le persone, che esse assumeranno in servizio; nè dimentichino che, per cause diverse, queste persone, già perfettamente sane nelle loro condizioni visive, possono più tardi soffrirne, senza che a loro stesse o ad altri appaia ciò manifesto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nocito.

**Nocito.** In questo disegno di legge, nel quale abbiamo votato tante disposizioni intorno alla concessione ed al servizio delle tranvie, non ne abbiamo presa ancora alcuna intorno alla polizia e alla sicurezza delle strade. È questa la prima occasione, che ci si presenta, di fare qualche cosa in proposito.

Per me la questione intorno al numero delle ore di lavoro, al quale devono essere applicati gli operai, non è soltanto una questione igienica o sociale, ma è anche una questione di sicurezza e di polizia delle strade, ed è necessario accettare l'emendamento dell'onorevole Engel, perchè esso rappresenta una garanzia per la sicurezza dei viaggiatori. Come volete che un cantoniere perduto nell'aperta campagna possa essere attento e vigile al suo posto a fare la sentinella dopo dodici ore di lavoro?

Io vorrei anzi aggiungere all'emendamento dell'onorevole Engel un particolare, ed è questo: che la multa della quale egli parla nel suo emendamento, sia applicata dall'autorità giudiziaria penale. L'onorevole ministro non ignora come la multa applicata alle contravvenzioni contro il regolamento della polizia

e della sicurezza delle strade ferrate del 1° dicembre 1873, dovuto a quell'uomo eminente che è l'onorevole Spaventa, sia rimasta in gran parte lettera morta, perchè si è creduto che questa multa avesse carattere amministrativo o civile, e non già carattere penale. Su questa questione sono state anche scisse le giurisprudenze delle nostre Corti supreme, dappoichè mentre la Cassazione di Napoli ha ritenuto che non fosse una multa da applicarsi dalla giurisdizione penale, la Cassazione di Torino è venuta invece in un concetto opposto.

È necessario in questa occasione una buona volta risolvere questa questione, perchè ognuno vede la differenza che corre tra una multa amministrativa o civile da applicarsi dal ministro, o dai tribunali civili, ed una multa penale, la cui esecuzione è affidata alla diligenza dell'azione del Pubblico Ministero. I cittadini sono più garantiti quando è obbligato ad agire il Ministero Pubblico, anzichè quando la multa è lasciata all'arbitrio d'un ministro. La giurisdizione civile è poi costosa e difficile principalmente per le forme degli incidenti istruttori, mentre in un pubblico dibattimento penale s'instruisce insieme e si decide la causa.

E giacchè ho facoltà di parlare, e poichè non è più possibile proporre nuovi emendamenti, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici non solo di accettare, come un provvedimento salutare, l'emendamento dell'onorevole Engel, ma di riservare al regolamento, che dovrà fare per l'esecuzione di questa legge, tutte quelle altre disposizioni, che valgano a tutelare la polizia e la sicurezza delle strade, con disposizioni d'ordine penale e con quel carattere che esse debbono naturalmente avere. È solo a questo modo che si può tutelare la sicurezza delle tranvie.

E per ciò che riguarda l'emendamento dell'onorevole Engel, esso dovrebbe essere raccomandato dalla dolorosa esperienza, che noi abbiamo avuto intorno al personale adibito dalle nostre Società ferroviarie, e dal lavoro immane che ad esso s'impone, retribuito ordinariamente con un piccolissimo salario. Non è possibile che continui lo spettacolo di guardie-barriere pagate con 6 soldi al giorno, e di cantonieri pagati con una lira e pochi centesimi al giorno, sul quale misero stipendio per giunta devono provvedere alla compera del chinino per guarirsi dalle febbri, che contraggono nei luoghi palustri, nei quali

essi sono spesso chiamati ad esercitare il loro ufficio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Gianolio, relatore.** La Commissione deve, innanzi tutto, ringraziare l'onorevole Marchiori dell'aiuto, che le ha prestato, nello svolgere le considerazioni per cui l'emendamento dell'onorevole Engel, che si raccomanda per tanti titoli al buon cuore della Camera, non può essere accettato. E bastano le ultime parole dell'onorevole Nocito a dimostrare come in questa legge, la quale regola le tranvie e le ferrovie economiche, non possiamo far entrare questa disposizione, la quale mira a risolvere il grande problema del lavoro, e nella quale noi regoliamo soltanto una parte, della questione, quella che riguarda il lavoro, e non la mercede.

**Nocito.** È sicurezza pubblica.

**Gianolio, relatore.** Veda, onorevole Engel, che cosa avverrebbe quando si adottassero dodici ore di lavoro. Ne avverrebbe che si prenderebbero degli impiegati di più, e si pagherebbero meno quelli, che ci sono attualmente.

Quando noi vorremo risolvere questa questione, la Camera dovrà risolverla, non in rapporto ad una industria isolata, non in rapporto neanche ad una specie determinata di ferrovie, ma per tutto quanto riguarda le ferrovie; ed allora dovremo tener conto del lavoro e della mercede per poter regolamentare l'una e l'altra cosa.

Diversamente facendo, cercando di procurare il vantaggio agli operai, verremo a creare ad essi una condizione peggiore di quella che hanno, e quindi non ci ringrazierebbero.

**Engel.** Chiedo di parlare.

**Gianolio, relatore.** Veda, onorevole Engel, io non ritengo che il servizio ferroviario che Ella ha dipinto con colori così vivi, per la sua gravità, sia in realtà così oneroso, quando lo consideriamo in rapporto alle tranvie e alle ferrovie economiche. Potrà succedere talvolta in un giorno festivo che vi sia un lavoro un po' più spinto, ma se si tratta dei treni ordinari è certo che un riposo sensibile ci è sempre fra un treno e l'altro. I macchinisti e gli altri impiegati hanno modo di riposarsi di tratto in tratto mezz'ora o un quarto d'ora; e qualche volta avviene che questo riposo è da essi impiegato all'osteria, per modo che ciò che si suole spesso attribuire all'eccesso della fatica proviene appunto da questo riposo, perchè è noto che il

più sovente la fermata è posta in luoghi dove sono spacci aperti al pubblico.

La Commissione quindi è dolente di non poter accettare la proposta dell'onorevole Engel.

L'onorevole Rampoldi ha fatto delle raccomandazioni, che sono giustissime, le quali riguardano difetti organici delle facoltà visive di un determinato individuo.

Io credo che le Società ferroviarie sottopongano i loro agenti a degli esperimenti precisamente per constatare questa facoltà.

Sarà bene che nel regolamento si provveda a ciò, o anche, se così si vuole, nei capitoli speciali; ma questo argomento è estraneo all'emendamento, che propone l'onorevole Engel.

Quanto poi alla polizia stradale, noi abbiamo la legge sui lavori pubblici, la quale prevedeva precisamente coll'articolo 317 un regolamento, che venne fatto e che porta la data del 1873, regolamento che s'intitola di polizia delle strade ferrate; questo regolamento il Governo può modificare da un giorno all'altro per renderlo più rigoroso e in esso è data già facoltà al Governo di applicare multe fino a lire 500.

L'onorevole Nocito dice: dovrete farle applicare queste multe dall'autorità giudiziaria. Allora noi avvocati andremmo a difendere coloro ai quali si vogliono applicare le multe. (*Si ride*). Anche il ministro può applicarle severamente, quando ne sia il caso, e forse è più temibile la multa applicata in via amministrativa, di quanto non lo sia quella che verrebbe applicata, dai tribunali ed a cui si sfuggirebbe, in seguito ad una discussione. Ad ogni modo abbiamo nella legge organica (che vogliamo toccare il meno possibile), nella legge dei lavori pubblici, un provvedimento relativo alla polizia, e facoltà ha il Governo di fare un regolamento in proposito. Credo non sia il caso di modificare questa legge, per addentrarci nel terreno della polizia.

Detto ciò, conchiudo col dichiarare che la Commissione non accetta l'emendamento dell'onorevole Engel.

**Engel.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Engel.** Ringrazio sentitamente l'onorevole Nocito e l'onorevole Rampoldi dell'aiuto, che hanno prestato a questa mia proposta, sostenendola con il loro alto valore scientifico e con l'autorità altissima della loro parola.

Io avevo perfetta conoscenza che sarei stato impari, nella mia pochezza, a sostenere l'altissimo argomento, che è compreso nel mio emendamento; essi lo hanno considerato sotto un aspetto, più largo forse di quello che io non abbia fatto. Sarà già un grande onore, per questo povero emendamento, l'aver avuto due così illustri difensori nella Camera.

Nelle critiche ed opposizioni che ad esso si sono fatte, si son seguiti due sistemi diversi.

L'onorevole Marchiori ha voluto allargare la questione, fino al punto di farne una vera e propria questione sociale; l'onorevole Gianolio, invece, ha creduto di restringerla, e di farne una questione molto piccina. Stando alle mie intenzioni la mia proposta ha una portata, che occupa il giusto mezzo fra questi due estremi.

L'onorevole Marchiori mi renderà questa ragione: che io ho suggerito una disposizione regolamentare esclusivamente sotto il punto di vista della sicurezza delle ferrovie e del pubblico. Io non l'ho allargata fino a toccare la questione sociale: se avessi voluto far ciò avrei dovuto parlare del riposo festivo od almeno del riposo settimanale e di molte e molte altre questioni, fra cui quella relativa al limite di lavoro da stabilirsi anche per gli operai addetti alla manutenzione, ecc. Invece io mi sono ristretto al tema della sicurezza pubblica; non già perchè io senta meno dell'onorevole Marchiori l'interesse altissimo, che esiste attualmente nello Stato di far sì che della proprietà non si abusi a danno delle classi povere, ma perchè io aveva la perfetta coscienza che, in questa sede, non si dovesse trattare che della sicurezza della ferrovia e del pubblico.

In quanto all'onorevole Gianolio, la sua osservazione sulla nuova mercede che riscuoterebbero gli operai, se le ore di lavoro fossero limitate, non può essere lasciata senza una risposta.

Egli, minacciando ciò che si minaccia ordinariamente in questi casi, ha detto: badate che, restringendo l'orario, voi restringerete anche la mercede e quindi il personale delle ferrovie economiche non sarà grato affatto all'onorevole Engel di quello che ora propone. Io la mia proposta l'ho fatta, onorevole Gianolio, unicamente sotto l'aspetto della sicurezza e perchè credeva un mio preciso dovere il farla, avendo ravvisata questa lacuna nelle disposizioni regolamentari sul riguardo. Ma

la risposta dell'onorevole Gianolio, a mio modo di vedere, non calza, perchè egli dice: in via ordinaria gli inconvenienti che il proponente ha rilevati non avverranno.

Ma è appunto nelle occasioni straordinarie che vi è più facilità di abusare del personale.

E non credete voi che l'eccedere nell'usare delle forze di un operaio non sia un compromettere l'incolumità del pubblico, che viaggia, e dell'altro pubblico, che si trova a circolare nei tratti di strada percorsi dalle ferrovie o dai tranvai.

È appunto nei casi in cui le Società impongono al personale un servizio, che si estende qualche volta fino a 18 ore, come purtroppo frequentemente avviene in occasione di concorsi, di fiere, di feste, che deve intervenire la legge perchè ciò si impedisca.

Allora non avverrà nemmeno che le Società facciano restrizioni sui salari, perchè esse assumeranno il personale con la mercede corrente sul mercato; e nessuno potrà andare a costringere le Società perchè abbiano a dare salari maggiori, giacchè esse sono società private, le quali non possono essere sottoposte per questo lato a vincolo alcuno.

Esse, in questi casi, dovranno adoperare del personale straordinario, che dovranno pagare separatamente. Ciò potrà costituire un aumento di spesa per le Società.

Io ho perfetta coscienza che qualunque pressione economica si eserciti sulle Società non può portare altra conseguenza che una pressione sul personale da esse dipendente. Ed è per questo che ieri mi sono opposto ai nuovi aggravii, che si volevano imporre alle Società. So che sono i miseri impiegati che pagano ordinariamente i balzelli, imposti alle Società, in modo superiore alle loro forze.

Adottando dunque il mio emendamento, si farà in modo che, nelle occasioni di feste e di concorso straordinario, nelle quali appunto per la maggior fatica del personale, accadono delle disgrazie, si provvederà con personale straordinario, e le disgrazie saranno evitate.

**Presidente.** L'onorevole Marchiori ed altri deputati hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a introdurre negli atti di concessione, modificazioni intese ad impedire, nell'interesse dell'igiene dei lavoratori e della sicurezza del pubblico,

una eccessiva durata del lavoro giornaliero, del personale viaggiante e di sorveglianza. »

« Marchiori, Sonnino, Suardi, De Martino, Saporito, Pompilj, Centi, Manin, Rossi Gerolamo, Lochis, Arbib. »

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Le osservazioni svolte dagli onorevoli Engel e Rampoldi sono certamente molto giuste, ma debbo far loro riflettere che sono più materia di regolamento che di legge; e se debbono essere materia di legge, dovrebbero esserlo di una legge, che trattasse tutta la materia del lavoro, almeno per sommi capi. L'onorevole Engel dovrebbe persuadersi di questo perchè egli dice: « È vietato adibire il personale per una durata oltrepassante le 12 ore. » Dunque egli già ammette il principio, che la giornata possa essere di 12 ore; ciò che molti igienisti sostengono che per alcuni servizi non possa ammettersi. Per esempio i macchinisti, non possono fare 12 ore di lavoro; perciò la proposta dell'onorevole Engel è eccessiva per un verso, ed incompleta per l'altro. Dunque è lo spirito dell'emendamento dell'onorevole Engel quello che si può accettare. Rispetto alla parte più speciale, di cui ha parlato l'onorevole Rampoldi, relativa all'esame che il personale dovrebbe subire intorno alla attitudine a conoscere i colori, credo che, nella concessione, si possa stabilire che debbano, quelli del personale addetti a certe funzioni subire la visita sanitaria; del resto in certi regolamenti questo è già stabilito.

Conchiudendo, io credo che sarebbe molto meglio che l'emendamento dell'onorevole Engel fosse convertito in un ordine del giorno, il quale inviti il Governo a tener conto, nelle concessioni speciali, delle osservazioni fatte; riserbando poi ad una legge generale di stabilire le norme per la durata del lavoro, le quali non debbano essere solamente comuni alle ferrovie economiche, ma anche alle altre ferrovie.

All'onorevole Nocito, che ha fatto un'osservazione speciale circa le multe, io debbo dire che, per le Convenzioni, le multe si applicano giudiziariamente; ma nonostante ciò non è facile applicarle. Ho ieri citato una sentenza di Corte d'appello per il ritardo del treno 230 avvenuto il 19 novembre 1890; ma casi simili sono rari. Spesso si fanno valere i casi di forza maggiore, ed è difficile discer-

nere i casi di forza maggiore dai casi di responsabilità delle Società o del personale, in modo che le contestazioni giudiziarie riescono difficilissime. Come vede l'onorevole Nocito, quello che egli desidera è già nella legislazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Colajanni.

**Colajanni.** Mi sono meravigliato della risposta dell'amico mio Engel, il quale, m'è parso che, pel desiderio di salvare il suo articolo aggiuntivo, abbia voluto togliergli quel carattere sociale, che veramente io da principio gli aveva riconosciuto, e che anche l'onorevole Marchiori gli ha riconosciuto. Siamo franchi e schietti. Continuamente si parla delle buone intenzioni, che ha la Camera, di fare delle leggi sociali. Intanto quando si presentano occasioni modestissime di fare delle piccole innovazioni, che possano avere un carattere sociale, allora si sollevano una quantità di ostacoli e non se ne fa più nulla. L'onorevole Marchiori osserva e dice: ma queste sono delle questioni gravi, delle questioni generali, che bisogna trattare, considerare e risolvere legislativamente nel loro insieme.

Mi permetta l'egregio collega, se non ho frainteso il suo pensiero, che io gli dica che a me pare più opportuno fare le piccole leggi, le piccole modificazioni, che sono veri saggi sperimentali, che ci danno modo di vedere quello, che potremo fare di meglio nell'avvenire su questa via.

Non mi intratterrò lungamente a rispondere alle altre obiezioni, che si sono fatte contro questo articolo aggiuntivo; cioè sulla probabile diminuzione dei salari, in quanto che questa è una questione contestata e contestabile. Ma, dato che questo si verificasse, dall'altro lato avremmo il compenso di un maggior numero di persone, chiamate a lavorare, il che non sarebbe male in questi tempi di disoccupati.

L'onorevole ministro poi, quasi quasi, ha voluto essere più generoso dell'onorevole Engel, e gli ha detto che non è stato abbastanza radicale nella sua domanda in favore della diminuzione delle ore di lavoro.

Ma l'onorevole mio amico Engel ha domandato semplicemente la riduzione del lavoro a 12 ore e probabilmente non l'otterrà, anche meno avrebbe ottenuto se di più avesse chiesto. Dovrei dire ora una parola sull'or-



dine del giorno presentato da vari colleghi sullo stesso argomento: quest'ordine del giorno dimostra che siamo sulla via delle buone intenzioni; ma di buone intenzioni è lastricata sempre la via dell'inferno.

Se il principio è buono, perchè non dobbiamo consacrarlo nella legge, ma dobbiamo invece affidarci al buon volere del Ministero? Questo è quello che voleva dire.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

**Marchiori.** Prendo occasione a parlare dalle ultime parole dell'onorevole Colajanni. Egli dice, perchè non prendete occasione da questa legge per migliorare con provvedimenti organici le condizioni degli operai?

Io gli rispondo: che nell'interesse stesso degli operai, prima di consacrare un principio in una legge, bisogna aver un concetto chiaro dell'obbiettivo che si vuole raggiungere e dei mezzi più atti a raggiungerlo.

Io credo che un articolo che stabilisca la durata del lavoro a 12 ore non sarebbe accolto dalla Camera. Io credo più opportuno che il Governo s'impegno negli atti di concessione di introdurre tutte quelle condizioni che sono le più adatte a garantirci sotto il punto di vista della sicurezza del pubblico e dell'igiene dei lavoratori. E ne dò la ragione.

Noi abbiamo le condizioni più varie da regione a regione nel nostro paese, condizioni varie che impongono modalità diverse da porre eventualmente negli atti di concessione. Io credo che lasciare libertà al Governo di provvedere caso per caso a questi scopi, sia un assicurare che il concetto possa praticamente attuarsi. E d'altronde là dove vi sia una concessione con un sussidio del Governo è certo che le condizioni che si potranno domandare saranno anche più efficaci di dove si tratti di un tranvai affatto libero e non sussidiato.

Non credo che si possa stabilire addirittura una determinata quantità di ore di lavoro, e non credo neanche che sia opportuno, per i fini che si propongono gli onorevoli Engel e Colajanni, insistere su questo concetto. Io credo al contrario che se la Camera vota unanimemente l'ordine del giorno, che insieme ad altri colleghi ho proposto, si avranno benefici effetti.

Del resto, a seguire questo sistema mi consiglia anche l'esempio dell'Inghilterra. Mi ripeto, ma ha detto testè un mio egregio collega che *repetita juvant*: in Inghilterra,

quando si deve dare una concessione di ferrovia, ciò che può avere attinenza con la questione sociale è dibattuto al punto da non dare una concessione per una ferrovia se non è provveduto prima, per esempio, all'alloggio della povera gente del quartiere che dalla ferrovia stessa venga, poniamo, attraversato e in parte demolito.

Perciò io credo che sia molto più opportuno, per l'indole stessa della cosa, di procedere col sistema dell'ordine del giorno che io ho avuto l'onore di proporre insieme ad egregi miei colleghi.

E prego, sia il Governo che la Commissione e la Camera a volerlo accettare.

**Presidente.** L'onorevole Nocito ha facoltà di parlare.

**Nocito.** Prima di tuttorispondo all'onorevole ministro che l'emendamento dell'onorevole Engel dice che le ore di lavoro non possono essere superiori alle 12 ore al giorno, ma non dice che non possano essere meno.

In quanto poi alla questione delle multe, io mi sono limitato a chiedere che le multe comminate in questa legge non avessero un carattere civile, cioè, applicate dalla giurisdizione giudiziaria civile, e molto meno poi fossero multe amministrative, da applicarsi cioè dal solo ministro, ma fossero multe applicate dalla giurisdizione giudiziaria penale. Bisogna dirlo in questa legge per togliere ogni equivoco, tanto più che, come io diceva, oggi il campo della nostra giurisprudenza giudiziaria, si trova diviso.

Io non ho detto, come crede il ministro, che tutte le multe sieno oggi di carattere amministrativo.

Ma vengo ora alla questione più importante, che è quella di provvedere a questo bisogno della tutela degli operai delle tranvie, che riguarda nel tempo stesso la sicurezza dei viaggiatori.

Io non credo che questa questione si possa risolvere con un ordine del giorno, che inviti il ministro a far qualche cosa in occasione dei contratti o degli atti di concessione; perchè io non credo che il ministro abbia facoltà, in un'industria privata, di regolare le condizioni del contratto fra l'intraprenditore e l'operaio, quando la legge non gli dà nessuna autorità di far questo.

In nome di che cosa parlerà il ministro, quando vorrà imporre l'obbligo agl'intraprenditori di non aumentare il lavoro dei

suoi operai? Le Società gli risponderanno: Noi siamo obbligate non ad altro che ad osservare la legge, e siccome nella legge non vi è nessuna disposizione di questo genere, così consideriamo come illegale ed arbitrario il vostro provvedimento.

Quindi a me pare che il volerne fare una questione di contratto, caso per caso, significhi assolutamente eludere il comune desiderio, di tutelare con la vita degli operai, anche la vita dei viaggiatori.

Certamente di questi desideri nostri si potrebbe tener conto nel regolamento. Conviene però che il regolamento sia speciale per questa legge.

E qui mi permetto osservare all'onorevole Gianolio che l'articolo della legge sui lavori pubblici, al quale l'onorevole Gianolio ha alluso, riguarda le strade, e che oggi è un fatto nuovo quello che noi con la nuova legge veniamo a creare. È una nuova applicazione, che riguarda le tranvie, le quali come hanno avuto bisogno di una legge speciale, avranno bisogno anche di un regolamento speciale; in modo che come per le strade ordinarie vi sono regolamenti relativi alla polizia ed alla sicurezza, eguali regolamenti saranno necessari anche per questi tranvai.

Recenti esempi di disastri su tranvie, e mi basti ricordare quello sulla tranvia elettrica da Fiesole a Firenze, dimostrano quello che può accadere se il Parlamento non apre gli occhi sopra questa materia, e se il ministro dei lavori pubblici non tiene conto nel regolamento che dovrà fare di tutte le misure necessarie alla tutela di questo pubblico servizio.

**Presidente.** L'onorevole Engel ha facoltà di parlare.

**Engel.** All'onorevole ministro devo rivolgere i miei ringraziamenti per l'appoggio dato, se non legalmente, almeno moralmente alla mia proposta. Ma mi permetto fargli osservare che la mia proposta contiene una disposizione penale. Io ho già dichiarato l'altro giorno che poco m'intendo di diritto, ma credo che, se nella legge non c'è una disposizione di questo genere, questa non possa aver luogo nel regolamento.

Farò osservare di più, come ha già fatto con la sua competenza l'onorevole Nocito, che nessun provvedimento oggi fissa a meno di 12 ore il servizio dei meccanici e dei macchinisti dei tranvai, delle ferrovie economiche e delle ferrovie ordinarie. Quindi questa

disposizione servirà per le ferrovie economiche e per i tranvai.

Se sarà fatta una disposizione generale, nulla toglie che sia applicata anche a questo caso. Ma intanto ora facciamo quello che possiamo.

All'onorevole Colajanni rispondo che il significato della disposizione, che ho proposto, dipende assai meno dalle poche parole che io posso dire, in bene od in male, a favore della mia proposta, che non dalle conseguenze che la disposizione stessa avrà per il personale.

A me interessa assai più che passi una disposizione, che io credo utile e giusta per il personale, che non il far qui una professione di principi più o meno d'indole sociale.

All'onorevole Marchiori rispondo un'unica cosa. Egli propone che questa disposizione abbia luogo nelle concessioni da farsi.

Io gli rispondo che il Governo, per le tranvie, non fa concessioni, dà una semplice autorizzazione d'esercizio, e quindi non può imporre dei patti straordinari.

Se c'è una disposizione di legge, si possono punire i trasgressori; in caso che questa disposizione di legge non ci sia, non c'è modo di far sì che le Società osservino le norme indicate nel mio articolo aggiuntivo.

**Cavalletto.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**Cavalletto.** Io non posso approvare l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Engel e di altri colleghi, perchè per offrire applicazioni pratiche, utili e convenienti avrebbe bisogno di essere molto sviluppato, trattandosi di tutto quello che si riferisce ai diversi servizi del personale direttivo, di sorveglianza e di manualità, che s'impiega nelle ferrovie e nel loro esercizio.

Quando il ministro accettasse l'ordine del giorno dell'onorevole Marchiori, e si obbligasse in nome del Governo ad osservare e ad applicare le raccomandazioni contenute in quell'ordine del giorno, io credo che si soddisferebbe anche ai riguardi dovuti al personale, della cui opera non deve mai abusare.

L'onorevole Engel dice: ma il Ministero non dà concessioni; quindi non può stabilire obblighi. Sì, che dà concessioni. Quando si autorizza un esercizio di tranvai o di ferrovie, bisogna che si accerti che questo esercizio si faccia in modo da tutelare la pubblica sicurezza, e questa dev'essere tutelata

non solo per quanto riguarda il tracciato, la pendenza e ogni altra modalità delle linee tranviarie o ferroviarie e al materiale mobile, ma anche per quanto riguarda la disciplina e il trattamento del personale, che si impiega per il loro esercizio. Perchè se il concessionario, o se colui che è autorizzato ad esercitare un tranvai od una ferrovia economica, abusa del personale ed esaurisce le forze di esso in modo da rendere pericoloso l'esercizio dei treni, nel fatto verrebbe a compromettere la sicurezza pubblica.

Noi abbiamo detto che l'azione principale del Governo dev'essere soprattutto diretta ad assicurare, con queste autorizzazioni, la pubblica sicurezza nell'esercizio delle tranvie e delle ferrovie; sicchè il Governo ha il diritto e il dovere di imporre tutte quelle condizioni, tutti quei precetti, che valgano a tutelare la pubblica sicurezza ed implicitamente anche a non abusare del personale ed a rendere questo, per esaurimento di forze, incapace ad un sicuro e regolare esercizio tranviario e ferroviario.

Qui si fanno tanti discorsi in occasione di tranvie e di ferrovie secondarie; ma dovremmo piuttosto portare la nostra attenzione sulle ferrovie principali (*Oh!*); e le inchieste che si fanno, se fossero spinte con tutta quell'accuratezza e quella severità, che sarebbero necessarie, dimostrerebbero che alcuni disordini e disastri nelle ferrovie più frequentate, nelle ferrovie principali, dipendono dall'abuso che si fa dell'operosità, dell'esaurimento, direi, degli operai addetti all'esercizio delle ferrovie stesse.

Sicchè, onorevole Engel, si accontenti dell'ordine del giorno Marchiori e non comprometta questa disposizione, che, sebbene in un ordine del giorno, avrà una vera efficacia all'atto pratico.

*Una voce a destra.* E la sanzione?

**Cavalletto.** La sanzione è in tutto quanto si stabilisce nei regolamenti. Quando si dà un'autorizzazione, che veramente è una concessione, la Società o l'ente concessionario diventa responsabile assolutamente della inosservanza delle condizioni imposte; e, nel regolamento di autorizzazione o concessione si possono stabilire le sanzioni e le punizioni nei casi di violazione delle condizioni imposte.

**Presidente.** Mi pare che ora possiamo venire ai voti. (*Ooh! Sì! sì!*)

Prego la Camera di avvertire che gli onorevoli Engel, Mussi, Ferrari Luigi e Vischi hanno presentato questo articolo aggiuntivo:

« È vietato adibire il personale per una durata oltrepassante dodici ore in ciascun giorno: ai servizi di ordinamento, di direzione, di locomozione e di sorveglianza dei treni; alle manovre dei segnali, degli scambi e dei treni; ed alla sorveglianza delle linee e delle stazioni, sempre per quanto riguarda il movimento dei treni.

« Il direttore dell'esercizio di una tranvia o di una ferrovia, o chi ne fa le veci, che contravviene a questa disposizione, è passibile di multa da lire 50 a lire 1000. »

L'onorevole Marchiori ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo ad introdurre negli atti di concessione, delle disposizioni intese ad impedire, nell'interesse della igiene dei lavoratori e della sicurezza del pubblico, una eccessiva durata del lavoro giornaliero del personale viaggiante e di sorveglianza. »

Dieci deputati hanno firmato quest'ordine del giorno, perchè possa esser messo a partito.

Ora, a tenore del regolamento, metterò a partito, anzitutto, l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Engel. Qualora questo sia dalla Camera respinto, metterò a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Marchiori.

Commissione e Governo han dichiarato di respingere l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Engel, e di accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Marchiori.

Pongo a partito l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Engel.

(*Dopo prova e controprova questo articolo aggiuntivo non è approvato.*)

Pongo a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Marchiori.

(*È approvato.*)

**Presidente.** Viene ora l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Arnaboldi, perchè quello dell'onorevole Marazzi fu già inserito in altro articolo della legge:

« Il materiale in servizio dei passeggeri tanto per le tranvie a trazione meccanica, come per le ferrovie economiche, dovrà sempre essere munito di ripari per modo d'impedire ai viaggiatori di salirvi o discendere

quando i convogli sono in moto, con evidente pericolo della loro vita. »

Onorevole Arnaboldi, ha facoltà di parlare.

**Arnaboldi.** Lo scopo del mio articolo aggiuntivo si scorge chiaramente dalla semplice lettura di esso. D'altra parte, già nella discussione generale, io ne spiegai il concetto.

Io mi sono preoccupato delle molto frequenti disgrazie che accadono ai viaggiatori sui tranvai; e non poco mi sono anche preoccupato di ciò che avviene quando le disgrazie sono ormai successe. Spesso si ordina un'inchiesta, e più spesso ancora la responsabilità dei mali e dei danni si fa ricadere sul personale addetto al servizio dei tranvai, anche quando, forse, non ne ha colpa. E questo non è affatto giusto.

Ora, la causa principale delle disgrazie, che, specie negli ultimi anni, sono sempre aumentate di numero, secondo me, deriva soprattutto dal sistema di costruzione delle carrozze-viaggiatori, le quali, specialmente quelle di vecchio modello, il più delle volte, o mancano assolutamente di ogni riparo per impedire che le disgrazie avvengano, od hanno ripari insufficienti. I miei onorevoli colleghi, che molte volte avranno certamente viaggiato in tranvai, avranno notato che, specie in occasione di feste o mercati, quando vi è concorrenza di gente, non solo i viaggiatori salgono e scendono dalle porte delle carrozze, ma vi possono salire e scendere, specialmente nelle carrozze usate nella stagione estiva lungo tutto il vagone.

Ora questo fa sì che, nei giorni di grande movimento, le persone, le quali attendono l'ultimo momento per concludere i loro affari o per salutarsi, affluiscono attorno alle carrozze e, quando il convoglio si mette in movimento, succede spesso che molte fra esse vanno soggette a danni personali e qualche volta mettono in pericolo la loro vita.

Ora, mi pare che, dal momento che si fa questa legge, la quale invero ha incontrate tante difficoltà per arrivare alla fine, si potrebbe provvedere in qualche modo per impedire che avvengano continuamente quelle disgrazie, che tutti apprendiamo con grande dolore.

Spero, quindi, che la Commissione e il ministro non avranno difficoltà ad accogliere il mio articolo aggiuntivo, perchè so che tanto l'una che l'altro dividono i sentimenti umanitari che albergano nell'animo mio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

**Marazzi, della Commissione.** Posso assicurare l'onorevole Arnaboldi che la Commissione si è, al pari di lui, preoccupata dei pericoli, che si possono verificare a cagione del materiale usato dalle Società dei tranvai.

Ed è appunto per ciò che l'articolo 6, che si è approvato, dice che l'approvazione dei tipi del materiale mobile è riservata al Governo.

Noi abbiamo riservato al Governo la cura della sicurezza pubblica, dell'igiene e del materiale.

Mi pare dunque che non sia il caso di mettere altre disposizioni in questo senso nella legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Lo spirito della legge è tale che dà al Governo le più ampie facoltà in fatto di pubblica sicurezza: onde il concetto certamente lodevole dell'onorevole Arnaboldi è già in essa compreso.

Egli può quindi ritirare il suo articolo aggiuntivo, ben inteso che se ne terrà conto nei capitoli speciali, che il Governo dovrà approvare.

Io credo che l'onorevole Arnaboldi potrà accontentarsi di questa mia dichiarazione; tanto più, ripeto, che tutto lo spirito della legge tende a dare in questa materia le più ampie facoltà al Governo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

**Arnaboldi.** Le disposizioni dell'articolo 6° erano a me pure venute sott'occhio, ma sono d'ordine così generale che non mi parvero sufficienti; ed è per questo che ho presentato l'articolo aggiuntivo.

D'altra parte osservo, tanto all'onorevole Marazzi che all'onorevole ministro, che anche dalle disposizioni vigenti è lasciata facoltà al Governo di approvare i tipi del materiale mobile e si vede pure che, malgrado ciò, esso è difettoso. È per questo che mi pareva opportuno di mettere nella legge attuale qualche cosa che determinasse il mio concetto, precisando un po' più le idee generali, che erano state messe negli altri disegni di legge.

Quanto alla dichiarazione dell'onorevole ministro, che mi promette che della mia proposta terrà conto nei capitoli, mi permetto

di dire che non mi pare sufficiente. So ormai cosa succede; all'atto pratico si hanno tutte le migliori intenzioni; ma poi molte delle cose, che si vorrebbero introdurre nel Capitolato, per difficoltà di una o dell'altra parte dei contraenti vengono eliminate. Non vorrei insistere nel presentare l'articolo aggiuntivo, ma vorrei almeno che il ministro dichiarasse, che dell'argomento in esso contemplato farà cenno nel regolamento. Se egli vorrà dichiarar questo, io ritiro il mio articolo prendendo atto della sua dichiarazione.

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Non ho difficoltà a dichiarare che dell'argomento accennato dall'onorevole Arnaboldi si terrà conto nel regolamento, ma aggiungo di più che quando parlo di capitolato, intendo parlare del capitolato generale di concessione, che descrive alcuni obblighi determinati, indipendentemente dalle concessioni e dai contratti. V'è un capitolato normale, a cui debbono attenersi tutti quelli, che vengono a domandare delle concessioni. È una specie, direi così, di norma specifica; quindi vede l'onorevole Arnaboldi che garanzie ce ne sono, ma, se qualche cosa manca, sarà aggiunto.

**Arnaboldi.** Ritiro il mio articolo aggiuntivo e prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Viene ora l'articolo 50, ultimo del disegno di legge:

« Per le tranvie e ferrovie economiche contemplate nella presente legge rimangono in vigore, per quanto sieno ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni della legge 20 marzo 1865, n. 2248. »

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Viene da ultimo l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Cucchi Luigi, che è il seguente:

« La costruzione del materiale mobile per l'esercizio delle tranvie a trazione meccanica e ferrovie economiche dovrà essere affidata all'industria nazionale, salvo i patti esistenti per le linee già in esercizio alla pubblicazione della presente legge. »

L'onorevole Cucchi Luigi ha facoltà di svolgere la sua proposta.

**Cucchi Luigi.** Vorrei anzitutto conoscere

qual'è il pensiero della Commissione. Accetta essa la mia proposta?

**Gianolio, relatore.** Non l'accetta.

**Presidente.** Svolga la sua proposta, onorevole Cucchi.

**Cucchi Luigi.** La mia proposta è abbastanza chiara. Essa del resto non è che la ripetizione di un articolo, che la Camera approvò pochi giorni or sono, su proposta dell'onorevole Bertollo, relativamente al servizio cumulativo dello stretto di Messina. Ciò mi dispensa dall'espone alla Camera i motivi.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Devo osservare che si tratta qui di una questione assolutamente diversa da quella alla quale accennò l'onorevole Cucchi. L'articolo dell'onorevole Bettolo riguarda l'industria navale, e si è sempre ritenuto che la difficoltà di creare dei potenti opifici navali, i quali possono servire anche pei bisogni della difesa nazionale, richiegga dei sacrifici.

Ma gli opifici per costruzioni meccaniche riferentesi a tranvie e ferrovie sono molto più agevoli a fondarsi, e richiedono assai minor capitale.

Vi è poi un'altra ragione, ed è questa, che pei cantieri navali non abbiamo vincolo di sorta, anzi vi è piuttosto una tendenza protettiva; invece pel materiale rotabile siamo impegnati dalle Convenzioni a concedere alle Società la facoltà di adibire anche l'industria straniera.

È bensì vero che l'azione amministrativa tende a far sì che, per quanto è possibile, le forniture siano commissionate alla industria nazionale; ma, ad ogni modo, resta che in diritto le Società ferroviarie possano fornirsi anche all'estero.

Anzi il Consiglio di Stato e la Corte dei conti hanno più volte sollevate delle difficoltà, osservando che, da una eccessiva protezione della industria nazionale, potrebbe derivare danno al bilancio dello Stato.

Qui veramente la maggiore spesa non andrebbe a carico del bilancio dello Stato; ma, ad ogni modo, poichè il principio della legislazione generale in questa materia è ben diverso da quello espresso nella proposta troppo assoluta dell'onorevole Cucchi, e poichè d'altra parte la pratica amministrativa tende ad

attuare quello che è nel desiderio dell'onorevole Cucchi stesso, io lo pregherei di attendere che la questione fosse matura in modo da potere avere una sanzione legislativa. Mi parrebbe grave, a proposito di un articolo di legge sulle tranvie e ferrovie economiche, venire a toccare le norme generali del nostro diritto in fatto di materiale ferroviario.

**Presidente.** Onorevole Cavalletto, ha facoltà di parlare.

**Cavalletto.** Credo che oramai le nostre condizioni industriali sieno mature. Le nostre industrie fabbrili sono tanto sviluppate che, oramai, a ricorrere all'estero, non c'è nemmeno il tornaconto.

Noi, collo autorizzare la costruzione e l'esercizio di queste tranvie e ferrovie economiche facciamo una concessione, e nella concessione possiamo benissimo mettere l'obbligo che il materiale occorrente per esse debba essere costruito od acquistato in paese.

Abbiamo applicata questa medesima massima a tutte le costruzioni governative.

È vero che nel caso presente trattasi di società private; ma essendovi bisogno della concessione o autorizzazione governativa, il Governo può benissimo e legittimamente imporre quest'obbligo, che nel fatto pratico non è menomamente oneroso.

**Presidente.** Onorevole Cucchi Luigi, ha facoltà di parlare.

**Cucchi Luigi.** Debbo rispondere una breve parola all'onorevole ministro.

Osservo anzitutto che quando si trattò dell'articolo aggiuntivo dell'onorevole Bettolo, non si parlò menomamente di materiale da guerra, che è cosa ben diversa dal materiale dei piroscafi postali e commerciali.

Osservo poi che le Convenzioni non possono affatto essere invocate in una questione tutta nuova. Siamo ora chiamati a legiferare sopra i tranvai e le ferrovie economiche. Se questo servizio abbisognasse di grandi macchine, si potrebbe tollerare che questi mastodonti ci venissero d'oltre l'Alpe; ma si tratta di servizi locali, che non hanno l'importanza grandissima delle grandi ferrovie; ora, perchè questo materiale non lo volete riservare alle officine dei nostri industriali? Ormai, lo disse l'onorevole Cavalletto, per questo materiale non temiamo confronti. Basta leggere i giornali di ieri o d'oggi pervenutici da Milano, per poter constatare come tutti i tecnici abbiano fatto le più ampie lodi a quat-

tro o cinque vagoni Pullmann costruiti nell'opificio Grondona, che superano tutto quanto oggi si conosce di più perfetto, perfino delle fabbriche americane.

Ora, non so perchè per queste nuove linee (quanto a quelle esistenti, se vi saranno patti speciali in contrario, questi naturalmente saranno salvi) non so perchè non si possa pretendere che il materiale di trazione sia costruito nel nostro paese.

Ci troviamo ora in un brutto quarto d'ora pel mancato trattato con la Svizzera; non sarà male mostrare all'estero che noi, in fin dei conti, ci sentiamo abbastanza forti e crediamo di valer qualche cosa. Che poi questo si faccia in occasione di una leggina, tanto meglio; almeno saremo sicuri di potere soddisfare degnamente ai bisogni, che non sono poi grandissimi, di questi servizi con la nostra industria.

Mantengo dunque il mio articolo aggiuntivo. Quanto alla sua sorte, sarà quel che sarà; ma per parte mia credo doveroso per la Camera italiana, in questo momento, di adottare questo articolo di legge.

**Presidente.** La Commissione l'accetta o no? Il Ministero ha dichiarato di non accettarlo.

**Gianolio, relatore.** La Commissione non accetta l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Cucchi Luigi.

*Una voce.* E perchè?

**Gianolio, relatore.** Si tratta di tranvai, che si concedono da Comuni; che si costruiscono senza veruna spesa da parte del Governo: si tratta di ferrovie economiche, che si concedono nelle stesse condizioni. Ora non so come e con qual ragione potremmo imporre a questi costruttori o esercenti, di servirsi sempre dell'industria nazionale, anche quando questa industria nazionale li faccia pagare più caro di quello che pagherebbero all'estero.

Io sono tenero dell'industria nazionale quanto l'onorevole Cucchi, ma la protezione non si può spingere fino a questo punto.

Per le ferrovie sussidiate vi può essere una ragione diversa.

Trattandosi di ferrovie sussidiate, comprendo che il Governo possa imporre alle Società concessionarie un obbligo assoluto di servirsi dell'industria nazionale, quando vi sia parità di condizione con l'industria straniera, o, se si vuole, anche quando vi sia una disparità soltanto del 5 per cento, come è stabilito, per le grandi linee, dall'articolo 21.

In questo caso però converrà pure disciplinare il modo come il Governo possa accertarsi che queste Società realmente adempiano all'obbligo di dar preferenza all'industria nazionale; bisognerà ancora determinare la sanzione per il caso, in cui quest'obbligo non sia adempiuto. Lo si potrebbe fare nei capitolati, e la sanzione, trattandosi di sussidi che si danno annualmente, sarebbe di negare o ridurre il sussidio negli anni successivi, quando venga accertata l'infrazione di quest'obbligo.

Ma, così in genere come vuole l'onorevole Cucchi, per qualunque tranvai, per qualunque ferrovia economica sussidiata, o non sussidiata, parmi che la disposizione aggiuntiva, che egli ha proposto e che del resto s'ispira ad un lodevole senso di patriottismo, e al legittimo desiderio di voler favorire l'industria nazionale, ciò che tutti desideriamo, non si possa accettare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

**Giolitti.** Prego la Camera di considerare che, se non si approva l'articolo proposto dall'onorevole Cucchi, o un altro articolo, il quale tenda al medesimo scopo, tutto il materiale delle tranvie e delle ferrovie economiche non godrà di quella protezione, che il Parlamento ha pure accordato pel materiale delle grandi linee.

Ora, ci poteva essere qualche difficoltà nello stabilire l'obbligo di provvedere all'interno le possenti macchine e tutto il materiale di difficile costruzione, che occorre per le grandi linee; ma è assolutamente strano dire che non si possano costruire in Italia le carrozze dei tranvai.

Prego ancora di considerare che molte delle nostre Società tranviarie sono straniere; se voi percorrete le loro linee vedrete con dispiacere dei brutti carrozzoni costruiti all'estero, mentre in paese si sarebbero potute costruire carrozze molto migliori senza pagarle più di quanto furono pagate quelle costruite fuori d'Italia.

Tutti sanno che le ragioni, le quali consigliano le Società di servirsi all'estero, non sono sempre esclusivamente ragioni di tornaconto.

Noi facciamo ora una legge per dare a questi servizi dei privilegi, che la legislazione attuale non consente; noi prevediamo anche il caso di sussidi da concedersi per parte del Governo, dei Comuni e delle Provincie: mi

pare che siamo pienamente nel nostro diritto se vogliamo che il prodotto di questi privilegi, di questi sussidi, vada a beneficio degli operai italiani, e non degli operai stranieri. (*Bravo! Bene! — Approvazioni.*)

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Credo che l'onorevole Giolitti abbia ricondotto la questione nei suoi veri termini; egli ha detto come si debba trattare il materiale delle tranvie con le stesse norme, che si applicano al materiale delle grandi ferrovie. In questo senso accetto l'articolo, purchè vi si aggiunga la clausola, già espressa in altri articoli, « salvo le convenzioni esistenti. »

Se vi sono dei patti già stipulati questa eccezione bisogna pur farla. Domanderei quindi che l'articolo fosse redatto in questo modo: « Saranno applicate al materiale mobile per le tranvie e per le ferrovie economiche le stesse norme vigenti per le ferrovie dello Stato »; norme, che si riferiscono alla differenza del 5 per cento, ed alla possibilità di fare amministrativamente tutto il possibile perchè il materiale sia provvisto all'interno. In questo modo credo che la questione sarebbe equamente risolta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

**Marchiori.** Io voglio fare una proposta molto semplice.

L'argomento mi pare abbastanza grave, ed anche non facile ad essere risolto (*Oh! Oh!*). Non è facile ad essere risolto, intendiamoci, perchè se vogliamo fare un articolo, che contenga ugualmente le più modeste tranvie e le ferrovie economiche, che possono avere talora una notevole estensione, ci troviamo di fronte a condizioni di fatto molto varie. Inoltre non è da dimenticarsi che la disposizione, che si vuole qui applicare, è in sostanza l'articolo 21 delle Convenzioni, articolo che ha dato luogo a molti inconvenienti nella sua applicazione, a molti dubbi, ed a varie interpretazioni.

Quindi mi parrebbe opportuno rimandare a lunedì quest'articolo aggiuntivo, onde fosse meglio studiato.

Questa è la modesta proposta ch'io faccio, senza pronunziarmi in merito.

**Presidente.** L'onorevole Cucchi Luigi insiste?

**Cucchi Luigi.** Se l'onorevole ministro e la Commissione accettano che la questione sia

rimandata a lunedì, per concordare una formula la quale corrisponda al mio concetto, non mi oppongo; diversamente, insisto nell'articolo aggiuntivo.

L'onorevole Gianolio osservò che ad una siffatta disposizione mancherebbe la sanzione.

Ma se una società non sodisfa a questo obbligo, poichè il materiale deve essere approvato, si nega l'approvazione, ed ecco che la sanzione è trovata.

Quanto ad applicare al caso attuale l'articolo delle convenzioni del 1885, non posso affatto consentire in questo concetto, perchè trattandosi di così piccole linee, non è possibile applicare quella disposizione.

Quindi per parte mia, ringraziando gli onorevoli Cavalletto e Giolitti, che con la loro autorevole voce vollero appoggiare questa mia proposta, e pur dichiarandomi pronto a modificarne la forma se si crederà conveniente, insisto nella proposta stessa.

**Presidente.** L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

**Sella.** Io credo che l'articolo, nella forma precisa in cui è proposto dall'onorevole Cucchi, non possa essere accettato, ma che debba essere leggermente modificato, per tener conto di tutte le condizioni possibili.

La ragione è questa, che vi possono essere dei sistemi speciali di trazione, le cui macchine, credo, non si costruiscono, almeno per adesso, in paese: come per esempio quelle di certe tranvie e ferrovie elettriche.

Dicasi altrettanto per quanto riguarda l'armamento, perchè credo che la proposta dell'onorevole Cucchi debba pensare anche al materiale fisso. Se si volesse, per esempio, armare una ferrovia economica con armamento metallico, come si fa spesso all'estero, non sarebbe possibile; non perchè in Italia non si possano fare le travertine metalliche, ma perchè finora, se pure se ne fanno, se ne fanno così poche, che per averle in paese si andrebbe incontro ad una grave spesa.

**Cucchi Luigi.** Questo non è materiale mobile.

**Sella.** Ma io vorrei estendere la sua proposta anche al materiale fisso, nei limiti del possibile.

Quindi se entrando nel concetto dell'onorevole ministro, si potrà riformare quest'articolo in modo da affidare tutto il lavoro all'industria nazionale, quando ciò sia possibile, sono disposto a votare l'articolo estendendolo anche al materiale fisso, purchè si

ammetta che in casi eccezionali, da approvarsi dal Governo, si possa ricorrere all'estero. Se non si pone questa clausola, mi asterrò dal votare sull'articolo aggiuntivo dell'onorevole Cucchi.

**Cucchi Luigi.** Possiamo mettere le parole: « a preferenza. »

**Presidente.** L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**Gianolio, relatore.** Credo che in omaggio alla libertà e nell'interesse stesso dei concessionari si debba anzitutto fare una distinzione fra tranvie e ferrovie economiche. È avvenuto che si sono costruite tranvie precisamente perchè si è preso il capitale dall'estero, e lo si è preso già investito e trasformato in vetture. Ora, se aveste reso obbligatorio che il materiale di quelle tranvie si fosse costruito in Italia, noi non avremo avuto quelle travie.

Quindi non dobbiamo spingere troppo oltre questo protezionismo, in modo da rendere impossibile di fare delle tranvie, che altrimenti si avrebbero.

A parer mio il ministro ha modo di provvedere a ciò nei capitolati, ed ha diritto di provvedervi, quando per una ferrovia dà i danari dello Stato. Allora io ritengo che abbia ragione d'imporre a questi concessionari di provvedersi, di preferenza, alle officine nazionali, però entro dati limiti non in modo assoluto; per esempio, applicando l'articolo 21.

Quindi, credo che si potrebbe accettare un ordine del giorno... (*Ooh! ooh! — Si ride.*)

Non lo volete?

Credo che si potrebbe votare un ordine del giorno, col quale s'invitasse il Governo a voler procurare che, nei capitolati di concessioni per ferrovie economiche sussidiate dallo Stato, sia introdotto l'obbligo di dar preferenza, per le provviste di materiale fisso o mobile, all'industria nazionale, nei limiti fissati dall'articolo 21 del capitolato annesso alla legge. (*Interruzioni.*)

**Giolitti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Giolitti.** L'accoglienza che ha fatto la Camera alla proposta di un ordine del giorno, fatta dal relatore, mi dispensa dal dimostrare come esso non avrebbe quella efficacia, che si propongono tutti coloro, i quali desiderano di vedere disciplinata questa materia. Osservo, del resto, che l'onorevole ministro ha già accettato il concetto di estendere al materiale dei tranvai e delle ferrovie economiche, la



disposizione che vige riguardo alle altre strade ferrate per effetto delle Convenzioni ferroviarie. E ciò, che accetta il ministro, è già molto più di ciò, che proporrebbe la Commissione. Ad ogni modo, riconosco non essere buon sistema quello di improvvisare delle disposizioni legislative e poichè, oggi, non si potrebbe votare la legge a scrutinio segreto, e poichè d'altra parte dovrà farsi probabilmente il coordinamento degli articoli...

**Presidente.** Non ce n'è bisogno (*ilarità*).

**Giolitti.** Tanto meglio. Certo è però che fino a lunedì non si potrebbe votare la legge; sarebbe quindi bene che la Commissione lunedì, in principio di seduta, riferisse su questo articolo. E poichè, come la Camera ha udito, quasi tutti quelli, che han parlato su questo argomento, si trovano d'accordo, sarà molto facile concordare una redazione, la quale contenti tutti e ponga fine a questa controversia.

**Presidente.** La Camera, può, se vuole, rimandare questo argomento a lunedì, tanto più che la votazione a scrutinio segreto non potrà aver luogo che lunedì.

Quanto al coordinamento, non ce n'è bisogno.

Una sola parola occorre cambiare all'articolo 20.

**Gianolio, relatore.** La Commissione aveva già osservato che, all'articolo 20, si deve dire « servizio comune » invece di « servizio cumulativo. »

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Su questa correzione di forma all'articolo 20, sono d'accordo con la Commissione.

Quanto all'articolo aggiuntivo dell'onorevole Cucchi Luigi, mi pare che quando si accettò la formula « salvo i patti esistenti e le convenzioni commerciali », (perchè nei trattati di commercio c'è qualche clausola al riguardo) non sia il caso di sospenderlo, e si possa anche votare stasera.

**Presidente.** Onorevole Cucchi, ha domandato di parlare?

**Cucchi Luigi.** Appunto: anch'io riconosco che debba rimaner fermo ciò che oggidi esiste di pattuito e di contrattuale. Questi patti, necessariamente, non si possono cancellare, perchè altrimenti gli interessati ricorrerebbero ai tribunali per far valere le loro ragioni. Ma, restando salvo ciò che esiste, vorrei che

d'ora in avanti ogni linea di tranvai avesse soltanto materiali prodotti dalle nostre industrie. Diciamolo francamente, fino ad ora le nostre linee furono costruite tutte o quasi dall'industria forestiera; ma ormai abbiamo fatto grandissimo cammino. A che varrebbe avere grandi stabilimenti a Genova, a Mondovì ed a Napoli, e costruire macchine che formano l'ammirazione di tutti, se poi per una semplice linea di ferrovia economica non sapessimo costruire il materiale in casa nostra? Ciò a me parrebbe enorme. Perciò mantengo il mio articolo aggiuntivo.

**Presidente.** Dunque c'è, prima di tutto, una proposta sospensiva dell'onorevole Giolitti...

**Giolitti.** Dichiaro di ritirarla, e di votare la proposta dell'onorevole Cucchi.

**Presidente.** Il Governo accetta la proposta dell'onorevole Cucchi?

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Accetto, purchè si dica come già proposi « salvo i patti esistenti e le convenzioni commerciali. »

**Presidente.** Onorevole Cucchi, accetta quest'aggiunta proposta dal ministro?

**Cucchi Luigi.** Sì, l'accetto.

**Presidente.** Dunque l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Cucchi Luigi sarebbe così concepito:

« La costruzione del materiale mobile per l'esercizio delle tranvie a trazione meccanica e ferrovie economiche dovrà essere affidata all'industria nazionale, salvo i patti esistenti per le linee già in esercizio alla pubblicazione della presente legge, e le convenzioni commerciali. »

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

Così è esaurita la discussione di questo disegno di legge. Lunedì in principio di seduta si procederà alla votazione a scrutinio segreto.

### Presentazione di una relazione.

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

**Carmine.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Proroga del termine stabilito dall'articolo 79 della legge 30 dicembre 1888, n. 5865 sul passaggio allo Stato delle spese che ora sono a carico dei Comuni e delle Provincie. »

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**Discussione del disegno di legge per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci Provincie ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884, 1885 e 1886.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci Provincie ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86.

Si dia lettura del disegno di legge.

**Adamoli, segretario, legge:** (Vedi Stampato, n. 187-A).

**Presidente.** La discussione è aperta sull'articolo unico del disegno di legge:

*Articolo unico.*

Le Provincie indicate nell'elenco che segue sono autorizzate ad eccedere col bilancio 1892 il rispettivo limite medio triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti, applicandola nell'ammontare per ciascuna indicato nell'elenco medesimo:

N.º d'ordine	PROVINCIE	SOVRIMPOSTA domandata per l'eserc. 1892	
		Somme effettive	Aliquote
1	Aquila . . . . .	1,097,075. 69	0. 87666
2	Bergamo . . . . .	1,163,948. 86	0. 658282
3	Bologna . . . . .	1,886,548. 74	0. 68735
4	Brescia . . . . .	1,119,616. 06	0. 38545
5	Chieti . . . . .	817.000. 00	0. 68742
6	Padova . . . . .	1,265,232. 39	0. 58809
7	Porto Maurizio. . . . .	336,230. 22	0. 942
8	Reggio Emilia . . . . .	883,794. 18	0. 543119
9	Roma . . . . .	3,534,895. 03	0. 395518861
10	Sassari . . . . .	1,147,980. 55	0. 952902
11	Teramo . . . . .	644,471. 30	0. 75263033
12	Udine . . . . .	958,149. 61	0. 60

Se nessuno chiede di parlare, lunedì in principio di seduta avrà luogo la votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge,

assieme coll'altro testè approvato per alzata e seduta.

Poi avrà luogo lo svolgimento delle interpellanze.

**Deliberazioni sull'ordine del giorno.**

**Presidente.** La Camera ha già deliberato che martedì sieno iscritti nell'ordine del giorno i due disegni di legge relativi ai provvedimenti finanziari; però siccome nell'ordine del giorno è già iscritta la discussione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro alcuni nostri colleghi per reato di duello, proporrei che la Camera non ritardasse ancora la sua deliberazione, relativamente a questo argomento.

Perciò, se non vi sono osservazioni in contrario, martedì in principio di seduta si iscriveranno nell'ordine del giorno queste domande di autorizzazione a procedere; e siccome è stata distribuita la relazione sulla domanda d'autorizzazione a procedere contro l'onorevole nostro collega onorevole Di Breganze, si iscriverà nell'ordine del giorno insieme colle altre.

Inoltre lunedì si discuteranno otto dei soliti disegni di legge per approvazione d'eccedenze di spesa.

*(Così rimane stabilito).*

**Risultamento delle votazioni fatte.**

**Presidente.** Dichiaro chiuse le votazioni, ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

*(I segretari numerano i voti).*

Comunico alla Camera il risultamento della votazione per scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 44 del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-1891. »

Presenti e votanti . . . . . 185  
Maggioranza . . . . . 93  
Voti favorevoli . . . . . 122  
Voti contrari . . . . . 63

*(La Camera approva).*

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 50 del Ministero dell'istru-

zione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-1891. »

Presenti e votanti . . . . . 183  
Maggioranza . . . . . 92  
Voti favorevoli . . . 121  
Voti contrari . . . . 62

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 60 del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-1891. »

Presenti e votanti . . . . . 187  
Maggioranza . . . . . 94  
Voti favorevoli . . . 126  
Voti contrari . . . . 61

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 65 del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-1891. »

Presenti e votanti . . . . . 187  
Maggioranza . . . . . 94  
Voti favorevoli . . . 123  
Voti contrari . . . . 64

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo 73 del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti . . . . . 183  
Maggioranza . . . . . 92  
Voti favorevoli . . . 113  
Voti contrari . . . . 70

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 79 del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti . . . . . 184  
Maggioranza . . . . . 93  
Voti favorevoli . . . 117  
Voti contrari . . . . 67

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 81 del Ministero della

istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti . . . . . 185  
Maggioranza . . . . . 93  
Voti favorevoli . . . 120  
Voti contrari . . . . 65

(La Camera approva).

« Approvazione dell'eccedenza d'impegni sul capitolo n. 116 del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91. »

Presenti e votanti . . . . . 183  
Maggioranza . . . . . 92  
Voti favorevoli . . . 118  
Voti contrari . . . . 65

(La Camera approva).

La seduta termina alle 6,20

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì.*

Discussione dei disegni di legge:

1. Approvazione dell'eccedenze di pagamenti di lire 333.05, verificate sull'assegnazione del capitolo n. 7 « Consiglio di Stato - Fitto di locali » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1890-91. (207)

2. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 702.74, verificate sull'assegnazione del capitolo n. 10 « Indennità di traslocamento agli impiegati » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1890-91. (208).

3. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 20,973.40, verificate sull'assegnazione del capitolo 11, « Ispezioni e missioni amministrative » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1890-91. (209).

4. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 3,254.05, verificate sull'assegnazione del capitolo n. 12 « Sussidi ad impiegati in attività di servizio, ad impiegati invalidi, a famiglie povere ed a vedove d'impiegati sprovviste di pensione » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1890-91. (210).

5. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 1,916.89, verificate sull'assegnazione

del capitolo n. 30 « Servizi di pubblica beneficenza - Sussidi » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1890-91. (211).

6. Approvazione dell'eccedenza d'impegni di lire 54,320.35, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 73 « Indennità di via e trasporto di indigenti per ragione di sicurezza pubblica - Spese pel rimpatrio di fanciulli occupati all'estero nelle professioni girovaghe » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1890-91. (212).

7. votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge: Tranvie trazione meccanica e ferrovie economiche. (70); Per autorizzare le provincie di Aquila, Bergamo ed altre dieci ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1892 il rispettivo limite medio del triennio 1884-85-86. (271)

8. Svolgimento d'interpellanze.

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. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Di Breganze. (280)

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

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

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

14. 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)

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

16. 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)

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

19. Approvazione dell'eccedenza 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)

19. 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)

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

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

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

---

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

---