

CII.

TORNATA DEL 31 MARZO 1892

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — *Congedi.* — *Seguito della discussione del progetto di legge: Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche* — *Approvazione dell'art. 12 stato ieri rinviato all'Ufficio centrale, e di tutti i rimanenti articoli, meno il 33 sospeso, dopo discussione intorno ad alcuni articoli, alla quale prendono parte i senatori Gadda, Saredo, Pierantoni, Cambray-Digny, Vitelleschi, Vigoni, Finali relatore, ed il ministro dei lavori pubblici.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 45 pom.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, istruzione pubblica e del Tesoro.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, il quale viene approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo i signori senatori Gravina, Geymet e Torre.

Se non vi sono obiezioni questi congedi si intenderanno accordati.

Seguito della discussione del progetto di legge:
« Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche » (N. 183).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge: « Tramvie, a trazione meccanica, e ferrovie economiche ».

Come il Senato rammenta nella seduta di ieri fu chiusa la discussione generale; vennero approvati i primi 11 articoli; fu discusso il 12 e rinviato all'Ufficio centrale.

Prego il signor relatore dell'Ufficio centrale, di voler riferire sull'art. 12.

Senatore FINALI, *relatore*. Secondo la deliberazione presa ieri dal Senato, l'Ufficio centrale si è occupato di questo art. 12 per vedere se fosse necessario di mutare la locuzione del secondo paragrafo dell'articolo. Ed è venuto nella conclusione che nessuna mutazione sia necessaria, facendo però alcune avvertenze, sulle quali attenderà le dichiarazioni dell'onor. ministro.

Non è parso innanzi tutto, che si potesse in quest'articolo con brevi parole specificare le varie attribuzioni delle autorità pubbliche, che sono chiamate a dar esecuzione alle disposizioni contenute nel paragrafo stesso; poichè si danno casi nei quali la competenza è di un solo prefetto, altri nei quali la competenza è di più prefetti per trattarsi di una tramvia che scorre nel territorio di più provincie.

Bisogna poi dare facoltà all'esercente la tramvia, di poter ricorrere al Governo contro il decreto di un prefetto che abbia sospeso l'esercizio. Infine per una parte di questo paragrafo in ciò che riguarda la revoca della autorizzazione

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

della trazione meccanica, il provvedere spetta esclusivamente al ministro dei lavori pubblici.

Siccome la legge ferroviaria del 27 aprile 1885 e gli annessi contratti e capitolati usano la parola Governo senza maggiori specificazioni; ci è sembrato che la dizione debba anche qui esser mantenuta, bene inteso che il Governo esercita le sue attribuzioni nella ragione e nei limiti delle competenze, stabiliti dalle leggi e dagli ordinamenti amministrativi.

Occorre però fare una raccomandazione all'onor. ministro, che l'Ufficio centrale spera di vedere accolta.

Nel regolamento da farsi bisognerà specificare in che modo ed in che forma i prefetti o il ministro, secondo i casi, dovranno provvedere alla esecuzione delle disposizioni e della sanzione contenuta in questo paragrafo dell'art. 12, per rimuovere ogni dubbio in proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Le illustrazioni date dall'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, mi pare che chiariscano molto il senso dell'articolo. Accetto le sue raccomandazioni, poichè il pensiero del Governo era proprio conforme a quanto egli ha espresso, e posso soggiungere, come condizione di fatto, che oggi vi sono prefetti che compilano regolamenti di pubblica amministrazione, per disciplinare l'esercizio delle tramvie, mentre altri riferiscono al Ministero, non essendovi ancora nè una legge, nè un regolamento. Questa è la migliore dimostrazione che l'autorità del Governo s'intende esercitata dal funzionario, ciascuno nel giro della sua giurisdizione, e questo sarà meglio disciplinato in un apposito regolamento.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale, dopo udite le spiegazioni e le dichiarazioni dell'on. ministro, con maggiore persuasione persiste a proporre l'approvazione dell'articolo come è redatto nel progetto.

PRESIDENTE. Cioè mantenendo le parole: « Autorità governativa e Governo ».

Senatore FINALI, *relatore*. Sissignore.

PRESIDENTE. Si accetta però l'emendamento del senatore Vigoni, cioè che là dove si dice: « proprietari » si dica: « proprietario della strada ».

Senatore FINALI, *relatore*. Precisamente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola verremo ai voti sull'art. 12.

Coloro i quali approvano che invece di « proprietari » si dica: « proprietario della strada », aggiunta che fu accettata dall'Ufficio centrale e dal ministro, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Chi approva l'art. 12 così emendato è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 13.

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

Quanto alle tramvie esistenti, il contributo nel limite sovraccennato sarà stabilito dal Governo con provvedimento speciale.

(Approvato).

Art. 14.

Tutti i trasporti effettuati sulle tramvie a trazione meccanica saranno soggetti al pagamento della tassa stabilita dalla legge 14 giugno 1874, n. 1945, serie 2^a, pei trasporti a piccola velocità:

(Approvato).

TITOLO II.

Ferrovie economiche.

Art. 15.

Le ferrovie economiche verranno concesse per decreto Reale sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

Esse possono essere stabilite in sede propria ovvero in tutto od in parte sopra strade ordinarie con sede separata.

(Approvato).

Art. 16.

Le concessioni di ferrovie economiche non potranno essere fatte per un periodo di tempo eccedente i 70 anni.

7) LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

Senatore FINALI, *relatore*. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore FINALI, *relatore*. Intorno all'art. 16 l'Ufficio centrale ha fatto alcune osservazioni, sulle quali sarebbe lieto di avere qualche dichiarazione dal ministro.

In questo articolo è detto che la concessione delle ferrovie economiche può aver la durata di 70 anni. È chiaro che nel determinare la durata della concessione si debba tener conto del tempo che occorre per ammortizzare le spese di costruzione per le ferrovie. Ora, quando si tratti di ferrovie economiche, le quali siano impiantate sopra una strada ordinaria, e per cui non vi sia stato bisogno di fare la spesa per la costruzione del suolo stradale, pare all'Ufficio centrale che la durata della concessione non debba di regola raggiungere il massimo di 70 anni.

Saremmo lieti che l'on. Ministro annuisse a questo concetto, che ci pare equo e discreto.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente l'osservazione fatta dall'on. relatore dell'Ufficio centrale è molto degna di considerazione.

Nella pratica le tramvie, le quali sono su sede stradale e per le quali non occorre nessun altro lavoro di adattamento, non hanno che un termine dai 30 ai 60 anni. Questa è la pratica. Ora non vi è ragione di mutarla. Il limite di 60 anni è il limite massimo, del quale l'Amministrazione non si gioverà che in casi eccezionali.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti l'art. 16.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.
(Approvato).

Art. 17.

Lo Stato potrà concorrere nelle spese di costruzione di esercizio delle ferrovie economiche con sovvenzioni chilometriche da concedersi nella misura e coi criteri definiti dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183, tenuto conto per riguardo alla misura delle sovvenzioni predette, delle agevolanze consentite dalla presente legge a favore dei concessionari.

Senatore GADDA. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Sarà superfluo, ma tuttavia credo bene di dichiarare espressamente che il Governo non deve dare sussidi, e non li darà certamente, quando si tratta di ferrovie concorrenti a ferrovie già in esercizio, siano pure a sistema ordinario o a sistema economico. Se si tratta di ferrovie a sistema economico non si vorrà rovinare una Società che ha costruito una ferrovia per farne un'altra che le sia concorrente; peggio ancora poi quando si tratti di ferrovie a sistema ordinario, poichè allora lo Stato danneggerebbe se stesso, poichè verrebbe a dare un sussidio ad una ferrovia nuova concorrente alle proprie ferrovie e sottraente quindi introiti alle ferrovie.

Io credo che la cosa sia evidente; ma tuttavia siccome l'articolo non lo dice, sarebbe bene fissare espressamente il concetto che non si possono dare sussidi alle ferrovie concorrenti a quelle già esistenti.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore FINALI, *relatore*. L'avvertenza fatta dall'onor. senatore Gadda è certo opportuna.

La legge del 30 giugno 1889 ha detto in quali casi possa lo Stato dare dei sussidi a ferrovie pubbliche, sia a scartamento normale, sia a scartamento ridotto; perchè non è lo scartamento normale o ridotto che dia da sé il carattere di ferrovia ordinaria od economica; quantunque sia vero che lo scartamento ridotto, permettendo di costruire la strada con minore spesa e permettendo di esercitarla con materiale meno pesante e costoso, e consentendo altri coefficienti di minore spesa, possa dare i caratteri e la denominazione di ferrovia economica. Ma noi abbiamo solo per eccezione in Italia ferrovie a scartamento ridotto; ed anche le stesse tramvie hanno quasi sempre lo scartamento normale di m. 1.445, e talvolta lo superano.

Ora la legge del 1889 dà al Governo facoltà di dare sussidi chilometrici tanto alle ferrovie a scartamento normale, quanto a quelle che siano a scartamento ridotto; esclude però che questo sussidio possa essere dato a ferrovie che siano concorrenti ad altre già esistenti, specialmente quando esse siano possedute dallo Stato. E infatti sarebbe strano che lo Stato sovvenisse delle intraprese ferroviarie che dovessero fare concorrenza alle ferrovie da lui

o per lui possedute, e diminuire quindi il valore delle ferrovie stesse.

Però in quella legge è appunto determinato in quali casi s'intenda che vi sia o non vi sia questa concorrenza; la quale permetta o non permetta al Governo di sussidiare le nuove intraprese col sussidio, che si è ripetuto più volte, potersi estendere fino a 3000 lire al chilometro, e fino a 70 anni.

Questa legge che discutiamo, come fu già da noi avvertito, non tocca nè punto, nè poco le norme e le regole della concorrenza; nè tocca il diritto di prelazione a favore di chichessia, il quale diritto ha origine appunto dal verificarsi o non verificarsi della concorrenza prevista dalla legge.

Perciò credo che l'onor. Gadda possa restare tranquillo su questo punto; vale a dire che nulla di ciò che per legge generale o speciale è determinato in ordine alla concorrenza, e in ordine a diritti di prelazione che possono nascere dal fatto della concorrenza, si vuole alterare; e che quindi nessun diritto può essere offeso, menomato, o messo in pericolo dalle disposizioni di questa legge, in ispecie dall'articolo 17 sul quale egli ha chiesto la parola.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Questo articolo ha piuttosto il senso di una limitazione alla legge precedente, secondo la quale molti chilometri, almeno come concessione astratta, sono stati concessuti. Dico concessione astratta perchè vi sono concessioni che non sono state date, o per mancanza della combinazione finanziaria o perchè si pretendeva un sussidio maggiore di quello che l'Amministrazione credeva di poter concedere.

L'articolo 17, come dicevo, esprime una limitazione, cioè che date ferrovie economiche le quali si trovino in queste condizioni, non potrebbero pretendere al sussidio massimo, ma ad un sussidio molto minore; quindi il senso di questo articolo favorisce piuttosto gli intendimenti del senatore Gadda. Quanto alle sue dubbiezze, io posso assicurarlo che non s'intende mai di poter dare sussidi alle linee concorrenti.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Dopo le dichiarazioni così esplicite dell'Ufficio centrale e dell'onorevole ministro non ho che a prenderne atto, perchè effettivamente resti stabilito che tutte le volte che si verifichino le condizioni della concorrenza che la legge del 1889 determina bene quali sono, non si possa dal Governo accordare sussidi alle nuove linee.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti l'art. 17; chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 18.

Nell'atto di concessione saranno determinati, sopra la proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile, di cui dovrà essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati verranno stabiliti per ciascun caso la velocità dei treni, il numero dei veicoli in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

Nell'atto di concessione saranno altresì stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non potranno essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie principali dello Stato.

(Approvato).

Art. 19.

Compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio si potranno ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binarii, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso di stazione di fabbricati privati.

(Approvato).

Art. 20.

L'armamento dovrà essere tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della

LEGISLATURA XVII — 1ª SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

linea che forma oggetto della concessione e delle altre con cui si intenda stabilire un servizio comune.

(Approvato).

Art. 21.

Il concessionario avrà l'obbligo di provvedere al numero di agenti necessario alla conservazione ed alla sorveglianza della strada, in modo da assicurare la libera circolazione dei convogli e la trasmissione dei segnali che verranno adottati.

(Approvato).

Art. 22.

Le ferrovie o tratti di ferrovie economiche in sede propria non saranno obbligati della separazione dalle proprietà laterali con chiusure stabili o permanenti, ad eccezione delle località ove è bestiame vagante; nonchè nei luoghi molto frequentati e pericolosi, semprechè la velocità assoluta dei treni non oltrepassi 35 chilometri l'ora.

(Approvato).

Art. 23.

Lungo le ferrovie in sede propria per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette o garette di ricovero per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni, ed alle circostanze locali.

Potrà pure nell'atto di concessione permettersi la chiusura dei passaggi a livello mediante sbarre mobili là dove, a giudizio dei funzionari tecnici governativi, non si presenti alcun pericolo.

(Approvato).

Art. 24.

Quando la velocità dei treni non oltrepassi i 35 chilometri all'ora, la distanza dalle case e dalle capanne di legno ed in paglia potrà essere ridotta a soli 10 metri.

(Approvato).

Art. 25.

Le domande di concessione, i progetti e i capitolati per le ferrovie sopra strade ordinarie dovranno essere accompagnati dall'approvazione e dal consenso dell'ente proprietario della strada stessa.

Le modificazioni che venissero arrecate andranno pure soggette all'approvazione dell'ente medesimo per quanto lo concerna.

Al collaudo della linea interverrà un delegato dell'ente proprietario della strada.

(Approvato).

Art. 26.

Sarà obbligo del concessionario di una ferrovia, o tratto di ferrovia su strada ordinaria di provvedere a tutte le spese di adattamento e di sistemazione della strada medesima, che si rendano necessarie durante o dopo la costruzione della ferrovia e per effetto della medesima, non che di provvedere al ripristino a scadenza della concessione, quando non siasi altrimenti pattuito.

(Approvato).

Art. 27.

Alla scadenza della concessione e per le tratte occupanti la strada ordinaria, l'ente proprietario della medesima subentrerà al concessionario coi diritti medesimi che spettano allo Stato per le ferrovie in sede propria.

Ove vi siano più enti interessati, dovranno preventivamente decidere se intendono costituirsi in Consorzio con le norme della legge 29 giugno 1873, per conservare la ferrovia, oppure richiedere il ripristino della strada di cui era stata concessa l'occupazione: nel primo caso il Governo rappresenterà nel Consorzio quei tratti di strade proprie o di ferrovia in sede propria che verranno a lui devoluti.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Ieri nell'art. 7 si sostituì la parola, « tratti » all'altra « tratte ».

L'art. 26 parla di « tratta di ferrovia »; quindi sarà bene usare una sola dizione, dicendo an-

che in questo articolo « per i tratti » invece di « per le tratte »

PRESIDENTE. Corretto dunque questo errore di stampa, che cioè invece di dire « per le tratte », si dica « pei tratti » pongo ai voti questo articolo.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè siamo a correggere la dizione di questo articolo, io proporrei anche la soppressione della parola « occupanti » e di dire: « pei tratti sulle strade ordinarie », invece di: « per le tratte occupanti ».

Senatore FINALLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALLI, *relatore*. Forse è meglio lasciare la dicitura al singolare e dire: « sulla strada ordinaria, » perchè sostituendosi il plurale si dovrebbero fare altre variazioni successive.

PRESIDENTE. Dunque resta inteso che si debbano lasciare le parole « sulla strada ordinaria, » come sono al singolare.

Pongo ai voti l'art. 27 con queste correzioni di forma.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 23.

Alla scadenza del contratto il concessionario non potrà alienare il materiale mobile, nè gli attrezzi e le provviste, che dopo aver fatto la riconsegna della strada agli enti proprietari della medesima.

(Approvato).

Art. 29.

Il Governo potrà esonerare il concessionario di una ferrovia su strada carrettiera dalla primordiale cauzione ed anche dalla definitiva, quando giudichi sufficiente il deposito a garanzia effettuato presso i proprietari della strada.

PRESIDENTE. Si deve lasciare questa parola « primordiale? »

Senatore FINALLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALLI, *relatore*. In quanto alla parola « primordiale » devo osservare che si suole domandare due cauzioni.

Se ne fa una provvisoria che sta in garanzia delle spese del contratto, tassa di registro, ecc.

Quando poi si è fatto il contratto, si dà una cauzione molto maggiore per garanzia dell'adempimento dei patti e degli obblighi assunti nell'atto di concessione.

Non dico che sia esatta la parola « primordiale, » ma vi sono cauzioni di due specie, una che si fa prima di fare il contratto e da ciò ha avuto forse origine la parola « primordiale, » l'altra dopo stipulato il contratto medesimo.

PRESIDENTE. Si deve dire « prima? »

Senatore FINALLI, *relatore*. La parola, « prima », non mi soddisfa, si potrebbe dire invece « preliminare ».

Si propone dunque di sostituire alla parola « primordiale » la parola « preliminare ».

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 29 colla modificazione della parola « cauzione preliminare » invece di « cauzione primordiale ».

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Art. 30.

Le facoltà e i diritti consentiti allo Stato dagli articoli 250 e 251 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, s'intenderanno estesi anche agli enti proprietari delle strade occupate con ferrovie economiche.

Senatore FINALLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALLI, *relatore*. Questa disposizione è la conseguenza delle facoltà nuove, date per rispetto alle ferrovie economiche, ai comuni ed alle provincie.

Secondo la legge del 20 marzo 1865, si dà facoltà allo Stato di pronunziare, al verificarsi di certi casi, la decadenza dei concessionari e d'incamerare le cauzioni. Analogamente alle nuove disposizioni di questo progetto di legge si estendono ai comuni ed alle provincie, per quanto riguarda ferrovie da impiantarsi sopra strade di loro proprietà, i diritti che la legge, dichiarava competere soltanto allo Stato.

LEGISLATURA XVII — 1ª SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

PRESIDENTE. Non essendovi nuove proposte pongo ai voti l'art. 30; coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(Approvato).

Art. 31.

Nel caso di decadenza del concessionario, il Governo dovrà preventivamente interpellare gli enti proprietari delle strade ordinarie, se intendano che abbiano corso le pratiche di cui all'art. 253 della citata legge.

Qualora gli enti predetti si pronunzino per la continuazione ed ultimazione delle opere, è fatta facoltà al Governo di deliberare la nuova concessione per mezzo di licitazione o trattativa privata, semprechè sia andato deserto il primo incanto.

Nel caso che gli enti predetti decidono il ripristino della strada ordinaria, esso dovrà eseguirsi a tutto carico e spesa del concessionario decaduto. In tal caso il Governo non avrà alcun obbligo di corresponsione al concessionario per le opere eseguite e le provviste fatte, sia sui tratti percorrenti le strade ordinarie, sia su quelli in sede propria.

Deve dirsi proprio « corresponsione »?

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Il concetto di corresponsione s'intende in questo senso, che il Governo non sarà obbligato di corrispondere somma alcuna al concessionario.

PRESIDENTE. Si potrebbe dire di « rimborso ».

Senatore FINALI, *relatore*. Non ho difficoltà. Pertanto si direbbe « senza alcun obbligo di rimborso al concessionario del costo delle opere eseguite o delle provviste fatte ».

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Mi pare che la parola « rimborso » non sia la più opportuna, perchè qui non si tratta di ridare quello che l'altro ha speso, il che esprimerebbe la parola « rimborso ». Io direi piuttosto « indennizzare ».

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale, poichè la sostituzione della parola « rimborso » ha incontrato obiezioni, proporrebbe di sostituire alla parola « corresponsione » la parola « risarcire » dicendo: « di risarcire il concessionario per le opere », ecc.

PRESIDENTE. Dunque nessuno chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 31 coll'emendamento di forma « di risarcire il concessionario », ecc.

Chi approva l'art. 31 così emendato è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 32.

Nel caso di riscatto da parte dello Stato di una ferrovia sopra strada ordinaria, il medesimo subentrerà al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

(Approvato).

Art. 33.

Il Governo potrà delegare alle provincie alcuna delle facoltà accordategli dalla legge, nel caso di ferrovie su strade carrettiere.

Senatore SAREDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SAREDO. A me questo articolo soddisfa poco.

In qual maniera le provincie eserciteranno queste facoltà? Quali facoltà? Sarà il Consiglio provinciale, o la Deputazione? Questa osservazione si sarebbe dovuta fare in seno all'Ufficio centrale, e viene tardi, ora, in piena discussione; ma non posso tacere che questo articolo dovrebbe essere meglio precisato, indicando almeno con quali norme e con quali criteri queste facoltà potranno essere delegate, se non altro rimandando la cosa al regolamento. Sarebbe tanto di guadagnato.

Senatore FINALI, *relatore*. Ha già avvertito l'onorevole Saredo che la sua osservazione avrebbe dovuto essere fatta in seno all'Ufficio centrale; ma egli non ha ricordato in questo momento il proposito, che noi costantemente avremmo, e che abbiamo dichiarato in due o tre punti della nostra relazione; di schivare cioè per quanto fosse possibile gli emendamenti di pura forma.

Ora le facoltà che ha il Governo rispetto all'esercizio delle ferrovie economiche non sono determinate tutte da questa legge, anzi qui son determinate nella minima parte.

Le facoltà che ha il Governo rispetto allo esercizio delle ferrovie sono determinate nella legge del 20 marzo 1865; e la materia era così grave che il regolamento per l'esecuzione della legge in questa parte tardò otto anni e mezzo, giacchè il regolamento per l'esecuzione della legge sulle opere pubbliche, nella parte che riguarda l'esercizio delle ferrovie, ha, se non erro, la data del 31 ottobre 1873.

Ora specificare molto in questo art. 33 credo che sarebbe difficile; e certamente sarebbe impossibile improvvisare un articolo specificato in questa materia. Io pregherei il mio amico senatore Saredo di contentarsi di una dichiarazione che può fare il signor ministro, vale a dire che nel regolamento si avrà speciale attenzione a questo art. 33, al fine di determinare quale facoltà esso intenda delegare alle autorità provinciali.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Questo articolo veramente può considerarsi quasi un pleonasma, perchè il caso che prevede è così raro che io credo non si avvererà mai, tanto più che trattasi di ferrovie economiche le quali sono ordinariamente costruite su sede propria.

Dunque non si tratta che di una disposizione la quale contempla un caso rarissimo ed eccezionalissimo.

Quindi non credo che questa disposizione nella pratica possa dar luogo a gravi inconvenienti; semplicemente per quello che possa acquietare i dubbi dell'onor. Saredo, io dico che nel regolamento potranno specificarsi meglio i casi.

Ripeto però che in fondo la questione mi pare difficilissima a verificarsi in pratica.

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. Temo di non essermi spiegato.

Il mio dubbio è relativo all'art. 33 il quale dispone che il Governo potrà delegare alle provincie alcune delle facoltà accordategli dalla legge nel caso di ferrovie su strade carrettiere.

Io trovo qui una imprecisione, una indeterminatezza che può dar luogo a molte incertezze, a molti dubbi; e praticamente, quando verremo all'applicazione, questi dubbi prenderanno consistenza, realtà.

Esposi quindi il desiderio che questo articolo fosse meglio chiarito.

L'onorevole relatore, a questo proposito, espresse il pensiero che il dubbio potesse togliersi provocando dall'onor. ministro dei lavori pubblici una dichiarazione...

Senatore PIERANTONI. Domando la parola.

Senatore SAREDO... per la quale si dicesse che nel regolamento sarà determinato quali sieno le facoltà che il Governo potrà delegare alle provincie e in che maniera queste facoltà dovranno essere esercitate.

Io non ho nessuna difficoltà ad aderire a questa proposta.

Se il ministro crede di poter fare questa dichiarazione, ogni mia osservazione è appagata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pierantoni.

Senatore PIERANTONI. Le leggi distinguono le competenze del Governo e le competenze degli enti autonomi, le provincie e i comuni.

Questa legge in tutte le sue disposizioni sanziona norme che debbono essere attuate dal potere esecutivo. Vi ha un articolo, il 33, il quale dice: che alcune disposizioni di questa legge possono essere delegate alle provincie; quindi è un mandato o una potestà che si dà al potere esecutivo di delegare con decreto reale o con regolamento alle provincie le potestà, che noi oggi conferiamo al Governo. Una disposizione di così grave momento va chiarita, perchè ora non si sa nè quali disposizioni il Governo troverà opportuno di delegare, nè quali conseguenze queste disposizioni potranno avere, nè quali conflitti potranno incontrare colle leggi esistenti.

Stando così le cose, è stata utile l'esortazione fatta da alcuno dell'Ufficio centrale che ha considerato che sarebbe bene che nella legge si determinasse quale delle materie di questa legge potrà essere delegata.

Chiamato il ministro, che è colui che ha proposto la legge e che la sostiene, ha risposto che quest'articolo è quasi inutile, perchè oggi non sa contemplare l'ipotesi, i casi di questa

delegazione. E allora sarebbe meglio di sopprimere l'articolo.

Non ammetto quello che si è detto: che il Governo possa delegarlo da sé. Il Parlamento non deve commettere l'errore di far delegare la potestà del Governo alle autorità provinciali o comunali: *delegatus delegare non potest*.

Quando la legge commette al potere esecutivo di far certe cose, il potere esecutivo non se ne può scaricare.

Per me è chiaro che se non ci sarà l'articolo non ci potrà essere la potestà, ed anche ciò è pure ammesso dal Governo, il quale, se avesse la potestà di delegare, non ne chiederebbe il potere in un articolo speciale.

Ma in che modo, supposta l'adozione dell'articolo, potrà essere fatta la delegazione? O con decreto o con regolamento; ma trovate salva la vostra serietà a distinguere il decreto dal regolamento? (*Risa*). Sono entrambi atti del potere esecutivo, ed una sola cosa è da desiderare dal Senato, che ha spirito conservatore: che in materia di regolamenti si attenga allo Statuto, che vuole i regolamenti soltanto per la esecuzione o l'osservanza delle leggi; non per conferire una parte della legge ad una provincia o ad un comune.

Quindi delle due l'una: o l'Ufficio centrale si riserva di emendare questo articolo, di chiarirlo, ovvero dovrà sopprimerlo facendo onore alle oneste e schiette dichiarazioni del ministro che lo dice cosa inutile, perchè non sarà quasi mai applicato. In tal caso trionferebbe il principio elementare che non si debbono fare leggi nè per i casi rarissimi, nè per i casi impossibili. Dica l'Ufficio se preferisce il rinvio dell'articolo per studiare l'emendazione, o se vuole che io ne proponga la soppressione.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Io credo che l'onorevole Pierantoni abbia posto mente soltanto ad una parte delle osservazioni fatte dall'onorevole ministro.

L'onor. ministro, quando ha parlato della rarità dei casi, ha riguardato specialmente l'articolo 32, quello del riscatto, mentre non ha inteso, almeno ho capito così dal suo discorso, non ha inteso alludere all'art. 33.

È opportuno l'art. 33?

Per me, non vi è alcun dubbio, perchè esso provvede alle ferrovie economiche sopra strade carrettiero, le quali, benchè virtualmente siano permesse dalla legge del 29 luglio 1879, in fatto non ne esisto alcuna; e potremo averne soltanto per virtù di questa legge.

Fino ad oggi si sono impiantate sopra strade ordinarie soltanto delle tramvie.

E trattandosi di ferrovie economiche, cioè di ferrovie di minore importanza, e per di più impiantate sopra una strada ordinaria carreggiabile e non aventi sede propria, è parso all'onorevole ministro proponente, è parso all'altro ramo del Parlamento, come pare a noi, che il Governo possa delegare l'esercizio di alcune di quelle attribuzioni che la legge del 1865 ed il regolamento del 1873 commettevano esclusivamente al Governo, perchè si trattava di ferrovie, le quali dovevano senza alcuna eccezione, avere sede propria. Difatti così era prima che la legge del 1879 concedesse collocare i binari sul piano delle strade nazionali, provinciali o comunali.

Pare quindi che l'art. 33 sia opportuno, e conforme a quell'antico desiderio di decentramento, il quale, ogni volta che viene proposto sotto una od altra forma, trova facilmente degli oppositori.

Certamente una delle cose che deve essere determinata, e regolata, e spiegata bene con il regolamento, è questa delegazione di facoltà; che possono essere delegate soltanto in relazione alle ferrovie economiche impiantate sopra strade comunali e provinciali, non alle ferrovie economiche, le quali siano impiantate sopra una strada nazionale, od abbiano sede propria.

Quindi io, a nome dell'Ufficio centrale, riconfermando quelle dichiarazioni che in antecedenza aveva avuto l'onore di fare e pigliando atto delle dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro, specialmente in relazione a quest'articolo 33, prego il Senato di voler approvare l'articolo.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ripeto quello che ho già detto che si tratta di casi rari; però l'obbiezione dell'onor. senatore Pierantoni, come gli scrupoli dell'Ufficio centrale si possono acquetare in questo senso. Siccome

il Governo è quello che deve fare gli atti di concessione, e stabilirne le norme generali, questo art. 33 si deve intendere nel senso, che il Governo delegherà alle provincie alcune facoltà concernenti l'esercizio di queste strade ferrate. A ciò si riduce poi il senso vero di questo articolo 33. Per cui, con queste spiegazioni non faccio dell'art. 33 una gran questione. Tutto dipenderà dal modo di applicarlo, come avviene delle facoltà, che sono coordinate a tutta la legge. Io credo che con queste dichiarazioni il Senato potrà accettare l'articolo senza preoccupazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Pierantoni.

Senatore PIERANTONI. Io credo che i signori senatori siano perfettamente informati delle gravi questioni che sorsero in Italia sopra concessioni che le provincie intesero alcuna volta di fare alle strade provinciali.

Io mi ricordo che quando fu concessa dalla provincia di Genova la tramvia per Sampierdarena, ne venne un grande conflitto tra i comuni e la provincia in ordine al sapersi: se si potessero o non conferire linee per queste ferrovie, le quali mentre hanno il massimo tracciato sopra le strade provinciali, debbono poi attraversare le strade comunali.

Il Consiglio di Stato e dei lavori pubblici decisero essere nulle le concessioni fatte dalle provincie quando toccavano nello stesso tempo il diritto di proprietà dei comuni sulle strade comunali. La medesima questione si ridestò per la provincia di Caserta quando essa, credendo di poter fare concessioni di tramvie fece quello, che aveva fatto la provincia di Genova. Il Consiglio di Stato e quello dei lavori pubblici decisero essere nulle le concessioni ove il concessionario non si fosse prima assicurato le singole concessioni dei comuni.

Noi sappiamo che come vi sono le strade comunali, provinciali e nazionali e così possono essere delle strade carreggiabili che appartengono o alle provincie, o ai comuni, o allo Stato. La delegazione non farà la provincia arbitra di strade non sue?

Ma io voglio l'accentramento, negando la correttezza della delegazione? Permetta che lo dica l'onorevole Finali delle giaculatorie politiche ne abbiamo abbondanti. Per me le parole *accentramento*, *discentramento* sono pa-

role abusate, che non hanno preciso significato, come non l'ha la parola *responsabilità* nella vita politica italiana.

Il dire che io sia accentratore perchè ho parlato in aiuto di uno scrupolo, che è sorto nell'Ufficio centrale, è un non senso. Poco mi cala di essere accusato di pensiero che non ho.

La verità è che da poco tempo non ci raccapezziamo su quello che facciamo; perchè se è possibile che ferrovie economiche e tramvie possano avere la possibilità di sorgere sopra strada singola specialissima esclusivamente carrettiera, non so capire la ragione di non osservare i principi generali sanzionati per le diverse strade. Se invece la strada carrettiera non sarà la ubicazione vera della ferrovia, ma sarà una delle singole parti, chi ne è il proprietario, chi ne è il custode dovrà concorrere alla concessione e il Governo deve regolarla.

Ora un articolo di legge, con cui si dica: tutte le volte che il Governo deve fare una concessione potrà delegare la potestà legislativa, si confonde la divisione dei poteri in modo che non ho veduto nè in nessuna costituzione, nè in nessun Governo parlamentare. Le delegazioni di potere si fanno per grandi necessità e per casi di urgenza; ed il volere oggi accettare la interpretazione del ministro che volta per volta le leggi e le potestà legislative ponno essere delegate alle provincie è proprio un salto nel buio. Questa potestà accrescerà le sollecitazioni per volere queste o quelle altre potestà. noi non sappiamo più indicare a quale regola i cittadini si debbano attenere. Se egli è vero che l'ignoranza della legge non si ammette, il voler rimandare tutte le disposizioni di legge sempre ai regolamenti, è cosa pernicioso. Il regolamento deve servire soltanto all'osservanza della legge.

Quindi se voi, signori ministri, potete con la vostra esperienza, coi lumi tecnici del Consiglio superiore supporre il caso che vi sarà una nuova persona, un ente, una società che verrà a chiedere la costruzione soltanto sopra la strada carrettiera, rispondete in qual modo il diritto di concessione deve essere regolato.

Voi, cari signori dell'Ufficio centrale, vi contentate sempre dei regolamenti, perchè ne avete nella coscienza tanti di regolamenti fatti vuoi come consiglieri di Stato, vuoi come ministri (*risa*). Io invece credo che fino a quando

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

non si arriverà a restituire l'autonomia al potere legislativo, l'amministrazione darà fomento a tante liti, a tante questioni d'interpretazione, innanzi alle quali il Consiglio di Stato, l'avvocatura, i tribunali si troveranno sgomentati.

Dette queste cose, per me v'è un solo vantaggio: che nella mia condotta posso dire di essere sempre stato uomo logico, concessioni e delegazioni non ne feci, non ne fo, e non ne farò mai, perchè credo che non si possano fare.

Oggidi che il Senato è composto di tante categorie di uomini competenti, non so immaginare, neppure colla risposta del ministro, quali saranno i casi, nei quali le concessioni si possono fare: noi rimettiamo tutti ai regolamenti, facciamo una buona volta capire al paese quello che concediamo.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Io scenderò a terra da quelle alte sfere di diritto pubblico interno, o costituzionale, nelle quali, è naturale che si sia compiaciuto di aggirarsi l'onorevole Pierantoni. Noi trattiamo di tramvie, e di ferrovie economiche.

Non dispiaccia all'onorevole Pierantoni se io gli dico, che trattandosi appunto di un'umile materia tecnica, egli non ha fatto abbastanza la distinzione che vi è tra tramvia e ferrovia economica.

V'è tra loro una profonda destinazione tecnica e amministrativa.

La ferrovia deve avere sede propria, o una sede separata nella strada ordinaria carreggiabile: la tramvia è sempre su strada ordinaria, e non è nè può separata dalla zona riservata al carreggio. La concessione della tramvia si fa dal proprietario della strada; la concessione della ferrovia economica si fa dal Governo.

In questo punto della legge si tratta di ferrovie.

Ora l'onorevole Pierantoni ha parlato di concessioni da farsi dalle provincie, ed ha citato la provincia di Caserta..

Senatore PIERANTONI. È tramvia.

Senatore FINALI, *relatore*... E non può verificarsi l'inconveniente che esso ha citato...

Senatore PIERANTONI. È la stessa regola.

Senatore FINALI, *relatore*... Non è esatto. La ferrovia economica, sia in sede propria, o sopra

strada ordinaria non può essere che concessa dal Governo.

Quindi pare a me che non possano verificarsi le ipotesi che egli ha fatte.

Ho sentito parlare di delegazioni di potere legislativo, ma qui non è proprio il caso di nessuna delegazione di potere legislativo. Si dice semplicemente che il Governo il quale ha molte facoltà, molte attribuzioni sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie economiche possa delegarne alcune ad autorità provinciali subalterne.

Si tratta sempre di funzioni proprie del potere esecutivo; e dopo le dichiarazioni già fatte dall'onorevole ministro, si può aggiungere che nel regolamento saranno definiti i limiti e le norme di tali delegazioni.

Mi sembra quindi che non vi sia anomalia alcuna, alcuna offesa al diritto costituzionale, alcuna mancanza di rispetto ai diritti del Parlamento in genere e del Senato in specie; e che questo articolo possa essere tranquillamente votato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pierantoni.

Senatore PIERANTONI. L'onorevole collega Finali ha voluto credere che gli esempi da me addotti non facessero al caso, come se si potesse dimenticare la differenza, che passa fra le concessioni di tramvie e quelle di ferrovie economiche.

Ma, onor. Finali, guardi bene l'art. 33; esso permette la delegazione delle facoltà nel caso di ferrovie su strade carrettiere. Queste possono essere comunali o provinciali, o nazionali. Io penso che non si possa toccare il diritto che vi hanno i comuni di difendere le loro proprietà; in questo senso ho indicato le questioni che sursero allora fra comuni e provincie e che possono risorgere in questa legge.

Il dire che non vi sia poi per diritto costituzionale la potestà di delegare funzioni già delegate al potere esecutivo, non è sapienza, che bisogna cercare nei cieli perchè il governo dei cieli non fu mai costituzionale, ma sempre assoluto. (*ilarità*).

Qui l'Ufficio centrale non sa dire che cosa significhi questo caso di delegazione, tanto che se ne rimetterebbe al regolamento per preciarlo. Se si accettasse la proposta vi sarebbero due delegazioni, delegazione al potere

esecutivo di delegare e la delegazione al potere esecutivo di precisare le cose da delegare per regolamento.

Senatore VIGONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VIGONI. Sarò ancora più pedestre che l'onor. relatore, e mi limiterò a citare un esempio.

Secondo gli articoli che abbiamo già votati la concessione delle tramvie spetta alle provincie, e quella delle ferrovie economiche allo Stato: ora fra queste ultime vi sono le ferrovie stradali che possono avere sede sopra strade tanto provinciali o comunali che erariali. E nel caso che la concessione sia per una strada provinciale o comunale mi pare che la provincia ed il comune abbiano certa ragione di intervenire a tutelare i loro interessi tanto in materia di costruzione come in materia di esercizio, ma secondo la legge comune però, non ne avrebbero alcuno.

La proposta espressa in quest'articolo darebbe invece alle medesime la facoltà di intervenire o, per dir meglio, accorda al Governo la facoltà di poterle fare intervenire per esempio a sorvegliare la costruzione della linea, oppure a sorvegliarne l'esercizio, od a determinarne gli orari od altro cui possono avere interesse diretto e che per legge rimarrebbe unicamente devoluto al Governo, essendo egli il concessionario.

Credo perciò che non possa esservi difficoltà alcuna a consentire nella proposta fatta nel disegno di legge ed accettata dalla Commissione.

Chieggo infine di aggiungere un'altra osservazione: siccome in quest'articolo si parla di strade carrettiere, mentre in tutti gli altri articoli si parla di strade ordinarie, credo che sarebbe più corretto introdurre un emendamento uniformando la dicitura in quest'articolo a quella degli altri.

Senatore SAREDO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SAREDO. Io veramente non ho inteso di proporre la soppressione di quest'articolo.

Io trovo giusto, anzi utile, che il Governo si spogli di funzioni che non sono strettamente necessarie.

La mia osservazione venne da questo: non mi piace la forma dell'articolo.

Rileggiamolo: « Il Governo potrà delegare alle provincie alcuna delle facoltà accordategli dalla legge, nel caso di ferrovie su strade carrettiere ».

A me sembra singolare questa forma: « facoltà accordategli dalla legge »; si dica le funzioni di vigilanza e di riscontro che gli vengono per legge, sia per la costruzione che per l'esercizio; ed io trovo utile che il Governo si alloggi di queste funzioni che possono essere meglio esercitate dalle autorità locali; quindi approvo il concetto dell'articolo: ma non mi piace il modo come è concepito, perchè è indeterminato ed insufficiente.

Il relatore disse: all'indeterminatezza, all'insufficienza dell'articolo potrà provvedersi col regolamento.

Per parte mia non ho difficoltà di accettare questa proposta; io non provo nei regolamenti quell'orrore che ne sente l'egregio senatore Pierantoni, poichè saremmo nel dilemma o di far delle leggi infinite, oppure di lasciare agli arbitri dell'applicazione ed alle incertezze della giurisprudenza la soluzione d'infinito questioni a cui dà luogo l'applicazione della legge.

Per conseguenza io faccio la proposta, ripeto, di rinviare quest'articolo all'Ufficio centrale perchè ne proponga una redazione migliore.

Se il rinvio non fosse accolto, allora ci potremmo accontentare delle dichiarazioni che il relatore ha chiesto al ministro sul significato da darsi nel regolamento all'articolo stesso per la sua applicazione.

PRESIDENTE. Il senatore Saredo propone il rinvio dell'art. 33 all'Ufficio centrale.

Mantiene il senatore Pierantoni la sua proposta soppressiva?

Senatore FIERANTONI. La ritiro e mi unisco alla proposta fatta dall'onor. Saredo.

PRESIDENTE. Avverto che, ove non passasse la proposta di rinvio, dovrò mettere ai voti l'emendamento del senatore Vigoni, di sostituire alla parola: « carrettiere », l'altra: « ordinarie ».

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale non ha alcuna difficoltà di sostituire l'aggettivo « ordinarie » all'aggettivo di « carrettiere » in questo articolo; ma siccome in taluno degli articoli già votati, e precisamente nel 29, si

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

legge l'aggettivo « carrettiere », così si dovrà intendere che, in via di coordinamento, quando fosse accettata la proposta dell'onor. Vigoni, si farebbe un'eguale sostituzione in quell'articolo, e in altri se occorre.

Quanto poi al rinvio all'Ufficio centrale, proposto dall'onor. Saredo, dichiaro anche a nome del mio collega Della Somaglia di accettarlo.

PRESIDENTE. Prima di votare la legge a scrutinio segreto, l'Ufficio centrale avrà la cortesia di mettere d'accordo tra loro le dizioni dei diversi articoli.

Pongo ai voti il rinvio all'Ufficio centrale dell'art. 33.

Chi lo approva voglia alzarsi.
(Il rinvio è approvato).

Art. 34.

La zona libera per il carreggio sulle strade ordinarie da occuparsi con una ferrovia economica, dovrà avere una larghezza non inferiore a metri cinque.

(Approvato).

Art. 35.

La zona predetta sarà separata da quella riservata alla ferrovia nei modi che verranno determinati nell'atto di concessione, tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata.

(Approvato).

Art. 36.

Per le ferrovie o tratti di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie, il limite massimo della velocità assoluta dei treni non potrà oltrepassare i trenta chilometri all'ora.

Negli attraversamenti degli abitati, nei passaggi a raso e nei tratti comuni con la via carreggiabile, si applicheranno norme speciali di sicurezza, col procedimento prescritto per le tramvie a trazione meccanica.

PRESIDENTE. A me sembra che nel secondo comma invece di dire « negli attraversamenti e nei passaggi a raso » sarebbe meglio detto: « Attraverso gli abitati e nei passaggi a livello ».

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene.
PRESIDENTE. Allora, se nessuno chiede la parola, non essendovi oratori iscritti pongo ai voti l'art. 36 colle modificazioni di forma cui ho accennato.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Art. 37.

Non sono applicabili alle ferrovie o tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti, circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

(Approvato).

Art. 38.

Sono applicabili alle ferrovie economiche le disposizioni dell'articolo 9 della presente legge, salvo disposizioni contrarie del capitolato.

(Approvato).

Art. 39.

Gli agenti delle ferrovie economiche su strade ordinarie dovranno far osservare le prescrizioni del regolamento di polizia stradale.

(Approvato).

Art. 40.

Sulle linee aventi sede propria è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi nel recinto di esse o delle sue dipendenze, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai convogli o per la spedizione delle merci e le traversate a raso nel tempo in cui per opera del personale della strada ferrata sono tenute aperte, d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministro dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Proporei che invece di dire « a raso », si dicesse « a livello ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 40 nel testo che ho letto, sostituendo però le parole « a raso » con le altre « a livello ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

Art. 41.

Ai prodotti di quei treni viaggiatori che l'esorcente organizzasse coll'annuenza del Governo per servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali, od in occasione di mercati d'importanza, con velocità di corsa non eccedente trenta chilometri all'ora e con modalità speciali di servizio, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, sarà applicata quella per i trasporti a piccola velocità.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Nell'articolo proposto si diceva che tutti i trasporti sulle ferrovie economiche, devono andar soggetti al pagamento della tassa sui trasporti a piccola velocità, cioè del 2 per cento.

Noi proponiamo di concedere il beneficio dell'applicazione della tassa del 2 0,0 invece di quella del 13 ai prodotti di quei treni viaggiatori che si organizzeranno in determinate condizioni, e ciò in conformità di una concessione speciale, fatta colle Convenzioni del 1885, in favore delle tre Società esercenti le grandi linee.

Tutti i treni viaggiatori sono sottoposti di regola alla tassa della grande velocità; perchè è vero che delle volte si viaggia adagio, ma viaggiatori che paghino il biglietto per andare a piccola velocità non ce ne sono.

L'applicazione incondizionata del 2 per cento invece del 13 per cento al movimento delle merci a grande velocità ed ai viaggiatori farebbe perdere una somma non ispregevole all'erario; applicata alle ferrovie che ora sono classificate tra le ferrovie economiche darebbe una perdita non inferiore a 200 e più mila lire.

Per virtù poi di questa legge vi può essere qualche ferrovia ordinaria che venga classificata fra le ferrovie economiche, e la perdita erariale si aumenterebbe.

Non pare poi che vi sia ragione per cui le ferrovie economiche, le quali non hanno limite di velocità nella loro percorrenza, che sono costruite ed esercitate a minore spesa delle ferrovie ordinarie debbano ottenere una diminuzione di tassa, un privilegio rispetto ad un carico generale, che non è nuovo ma che è stabilito dalla legge vigente, ed abbastanza antica, poichè risale al 1862.

Secondo la legge del 6 aprile di quell'anno la tassa del 10 per cento, portata poi nel 1874 al 13 per cento, colpisce il prodotto ferroviario del trasporto delle merci a grande velocità, e del trasporto dei viaggiatori senza alcuna distinzione.

Quindi noi crediamo che il Governo possa accettare questo articolo, il quale salvaguarda l'interesse della finanza, non offende alcun diritto e soprattutto non crea un privilegio, il quale sarebbe addirittura ingiustificato.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. La disposizione dell'Ufficio centrale è la stessa dell'antico progetto del Governo.

La Camera elettiva aveva creduto di modificarlo per favorire lo sviluppo delle ferrovie economiche, però io debbo riconoscere che la disposizione quale era stata votata dalla Camera poteva dar luogo a qualche inconveniente, poichè se le ferrovie economiche in alcuni casi avessero fatto una concorrenza troppo viva alle ferrovie ordinarie, non solo ne sarebbe scapitato l'esercizio di queste, ma anche il Governo avrebbe avuto la sua parte di perdita.

Quindi io credo che l'Ufficio centrale ristabilendo l'antico concetto governativo contribuisce al bene della legge; si comprende come la Camera abbia avuto per iscopo di favorire interessi locali deficienti di viabilità, e per conseguenza io aveva a ciò annuito. Ma se l'Ufficio centrale insiste nel ripristinare l'antico concetto, non ho nessuna difficoltà per accettarlo ora.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale è molto lieto che l'onorevole ministro non dissenta dal concetto, che l'Ufficio centrale stesso ha propugnato ripigliando l'antico progetto ministeriale, e si augura che il Senato sempre e costantemente ed anche in più difficili circostanze sollecito dello interessè della finanza, voglia approvarlo.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti l'art. 41 nel testo che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 42.

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.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Io voglio chiedere una spiegazione all'onorevole ministro ed all'Ufficio centrale.

In questo articolo si parla di « norme di esercizio ». Non mi pare che questa frase risponda interamente allo spirito dell'articolo, perchè in questa legge non abbiamo soltanto delle modificazioni alle norme generali di esercizio, ma anche abbiamo diverse agevolzze che toccano l'esercente la ferrovia e il pubblico.

Per cui la parola *norme di esercizio* non corrisponderebbe abbastanza alla facoltà concessa al Governo di accordare ad altre ferrovie pubbliche le disposizioni che in virtù di questa legge si potranno applicare alle concessioni di ferrovie economiche. Quindi, se l'onorevole ministro e l'Ufficio centrale non avessero difficoltà di acconsentirvi io proporrei di aggiungere dopo le parole « delle norme » le altre « ed agevolzze di esercizio », ed il resto come sta nell'articolo.

Se questo è il concetto dell'articolo e se tale è la facoltà che si vuol estendere sembrami opportuno che venga precisata coll'aggiunta da me indicata.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente tra le ferrovie economiche e le grandi ferrovie vi è una sensibile differenza anche per la velocità. Ma qui non si tratta che di pura facoltà; si tratta che il Governo può accordare ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto od in parte delle norme di esercizio ammesse per le ferrovie economiche.

Io poi accetto la proposta dell'onor. senatore Gadda, perchè la parola « agevolzze » è semplice facoltà data al Governo, ed il Governo le accorderà se lo potrà.

Se non potrà, perchè effettivamente vi è distinzione fra l'esercizio di una ferrovia economica e l'esercizio di una linea di una grande rete, non l'accorderà.

Ed è precisamente in questo senso che io accetterei la proposta dell'onorevole senatore Gadda.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale non dissente da questa proposta che è già stata accettata dall'onorevole ministro.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Quindi si dovrebbe dire: « È fatta facoltà al Governo di accordare ad altre ferrovie pubbliche l'applicazione in tutto o in parte delle norme di esercizio e delle altre agevolzze ammesse per le ferrovie economiche dalla presente legge ».

Senatore SAREDO. Si dovrebbe dire: « facilitazioni » invece di « agevolzze » perchè suonerebbe meglio.

(Voci: Sta benissimo!)

Senatore GADDA. Accetto.

PRESIDENTE. Il signor senatore Gadda propone, accettanti l'Ufficio centrale ed il signor ministro, che dopo le parole « delle norme di esercizio » si dica: « ed altre facilitazioni ».

Chi approva questa aggiunta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti l'art. 42 così modificato; chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

TITOLO III.

Disposizioni comuni e transitorie.

Art. 43.

Le domande di concessione per le ferrovie economiche e quelle per l'autorizzazione dell'esercizio delle tramvie a trazione meccanica, dovranno essere accompagnate dai documenti indicati nell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248.

Per le ferrovie economiche che debbano stabilirsi, in tutto o in parte, sopra strade esistenti e per le tramvie 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 tramvia, siano di spettanza di enti diversi, si stabiliranno dei Consorzi con le norme fissate dalla legge del 29 giugno 1873, n. 1475, serie 2^a.

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.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

(Approvato).

Art. 44.

Gli enti proprietari della strada da occuparsi per lo impianto delle ferrovie economiche o delle tramvie, 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 ai prodotti.

(Approvato).

Art. 45.

Alle tramvie a trazione meccanica, per le parziali deviazioni di cui all'art. 3, ed alle ferrovie economiche, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

(Approvato).

Art. 46.

I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie e gli esercenti delle tramvie, 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 tramvie fino a metri 0.50 al di là della rotaia interna, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, e salvo le convenzioni speciali.

(Approvato).

Art. 47.

In caso che altri concessionari di ferrovie o di tramvie 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 tramvie, e di stabilirne le condizioni.

(Approvato).

Art. 48.

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

Lo stesso obbligo di trasporto avranno per i pacchi postali, mediante un corrispettivo di centesimi 8 per pacco. Quando sia aumentato il limite massimo del 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.

Nei treni che trasportano viaggiatori sulle ferrovie economiche e sulle tramvie dovrà esservi una buca esterna od una cassetta mobile per l'impostazione delle corrispondenze.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Ieri io mi permisi di fare un'osservazione rispetto alla tassa da applicarsi alle tramvie ritenendo che quelle in attività non la pagassero. L'onorevole ministro mi disse che la pagavano, ed allora io desistetti dalle mie osservazioni.

Ma questa stessa osservazione torna all'art. 48, perchè s'impone alle tramvie il trasporto gratuito delle corrispondenze, e di più si fa eseguire ai loro agenti il ricevimento e la consegna di esse alle singole stazioni.

Io faccio osservare che questo oltre ad essere un aggravio è anche un rischio grave, perchè quando gli agenti delle tramvie dovranno ricevere lettere raccomandate e cose simili, le Società si espongono naturalmente a un rischio.

Ora che tutto questo debba essere gratuito, sta bene per le Società nuove che si impianteranno, per le concessioni che saranno domandate in avvenire, ma per quelle esistenti che questo aggravio non l'hanno davvero, mi pare non sia giusto imporglielo, poichè se la Posta si serve ora di queste ferrovie economiche le paga.

Dunque, come si può ammettere questo? Io domando, come faranno queste società, molte delle quali guadagnano appena abbastanza per dare un infimo interesse al loro capitale, se gli si mette un aggravio che evidentemente sarà molto sensibile (ora io non potrei determinare la cifra) ma sarà certo un aggravio che per molte diventa insostenibile, specialmente se si considera il caso del rischio delle perdite che si possano fare delle corrispondenze.

Si risponderà, che l'art. 49 provvede; ma perchè provveda efficacemente l'art. 49 bisognerebbe profondamente, notevolmente modificarlo.

Ora intanto comincio dal domandare e all'Ufficio centrale e all'onor. sig. ministro come s'intende l'applicazione di quest'art. 48 alle ferrovie esistenti che hanno di già una concessione nella quale non c'è nessuno obbligo di trasportare le corrispondenze, nè di disimpegnare gli uffici di agenti postali?

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. È una grave questione questa sollevata dall'onorevole Cambray-Digny. È stata discussa anche nell'Ufficio cen-

trale, ed a maggioranza è prevalso il concetto che non vi sia da esitare di fronte ad una necessità od utilità d'ordine pubblico, che queste ferrovie e le tramvie facciano il servizio postale, che è un piccolo corrispettivo per le concessioni che esse ottengono.

Per mia esperienza, non solo nelle concessioni che nel termine di due anni ho avuto occasione di fare io, ma in tutte le concessioni che ho veduto, tranne qualche rara eccezione, ho trovato sempre l'obbligo del trasporto gratuito della corrispondenza postale.

Che se invece si prescrivesse, come era in un progetto studiato precedentemente, che si dovessero traspostare gratuitamente gli agenti postali, e si dovesse dare un compartimento speciale per il servizio della posta, certo che allora sarebbe un onere più grave che non quello che è scritto in questo articolo 48.

Questa disposizione però, e in questo concetto è unanime l'Ufficio centrale, non può far venir meno quei patti che fossero precedentemente stabiliti verso qualcuna di queste tramvie o ferrovie, che ora facciano il servizio mediante corrispettivo.

Il principio della gratuità del servizio postale è sancito prima di tutto nella legge del 1865 sulle opere pubbliche dove è scritto:

« Il servizio postale per le lettere tutte, e per i dispacci del Governo sarà fatto gratuitamente dai concessionari nel modo che verrà stabilito negli atti di concessione ».

Ed io sono certo che in tutti gli atti di concessione di ferrovie propriamente dette, sieno economiche o no, quest'obbligo v'è scritto.

Può essere che l'obbligo non esista per qualche tramvia delle più antiche, quelle che furono concesse quando i capitolati erano imperfetti e si componevano di pochi articoli; ora si sono di mano in mano perfezionati e completati, come l'onor. Vigoni nella inchiesta di cui fu relatore, ha sicuramente verificato.

Ora, posto che a questa gratuità di servizio da parte dello Stato non si possa, senza pubblico danno e senza inconvenienti, rinunciare; posto che questo obbligo sia scritto fondamentalmente nella legge organica delle opere pubbliche e che sia di regola scritto in tutte le concessioni fatte; posto che quando, o per patto esplicito, o per un fatto certo, vale a dire dell'essersi pagato ad una tramvia un corrispettivo

per questo servizio, questo corrispettivo debba essere mantenuto e questa condizione di cose rispettata, non mi pare che l'approvazione dell'art. 48 debba incontrare difficoltà insormontabili.

Io credo che l'obbligare gli esercenti di tramvie e di ferrovie economiche al trasporto degli impiegati postali, invece d'incaricare loro stessi del servizio dei dispacci e della corrispondenza, sarebbe dare ad essi un aggravio maggiore, invece di un aggravio minore.

Mi pare che nel primitivo progetto ministeriale fosse lasciato all'arbitrio dell'Amministrazione il decidere, se affidare il servizio postale all'esercente la tramvia o mandarvi propri incaricati. E la seconda parte alternativa è stata eliminata appunto per un riguardo alle società esercenti; non già per dare ad essi maggior carico.

Quindi l'Ufficio centrale persisterebbe nella sua maggioranza a mantenere l'art. 48 così com'è scritto.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io farò, innanzi tutto, osservare all'onor. senatore Cambray-Digny che il primo alinea dell'art. 49 cautela tutti i diritti acquisiti. Quindi per quelle Società le quali abbiano diritti acquisiti, sia per ciò che concerne il servizio delle poste, sia per qualunque altro servizio, devono essere mantenuti i fatti precedenti.

L'art. 49 dice: Tutte le tramvie 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.

Per cui tutto ciò che fa parte di precedenti capitoli, resta integro e la nuova legge non può accrescere gli oneri. Ciò come questione di diritto; ma come questione di fatto, tutte le tramvie esistenti fanno il servizio di corrispondenza postale. Nell'antico progetto ministeriale vi erano degli obblighi molto più onerosi, cioè che le tramvie dovessero trasportare gratuitamente, i pacchi postali, gli agenti postali e così di seguito. Dopo, di accordo con la commissione della Camera elettiva, fu stabilito questo articolo che riconduce gli obblighi a

quelli che già sono ammessi nei precedenti capitoli e semplicemente aggiunge una disposizione per i pacchi postali.

Ma siccome è un servizio accompagnato da retribuzione, più che un aggravio è un vantaggio per le tramvie, poichè mediante questa specie di tariffa, vi sarà modo di trasformare molti servizi di procaccio in servizi affidati alle tramvie. Quindi piuttosto che perdere le tramvie avranno un nuovo provento.

Considerato poi il servizio in se stesso, mentre questo articolo dà modo ai servizi postali di svilupparsi agevolmente, costituisce nel tempo stesso la nuova disposizione un beneficio per l'industria delle tramvie, inquantochè potranno esse assumere il servizio dei pacchi postali con vantaggio del servizio postale non solo; ma con molto vantaggio loro perchè hanno una retribuzione.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io per dire la verità, non sono rimasto molto persuaso delle risposte datemi tanto dall'onor. ministro quanto dal relatore. Comincerò dal rispondere all'onor. ministro, perchè credo sia la maniera di arrivare più presto a definire la questione.

L'onor. ministro mi ha detto che l'art. 49 stabilisce che si rispettano i diritti acquisiti, e sta bene. Ma ripeto quello che ho avvertito fin da principio, che perchè risponda veramente a tale concetto, quest'articolo bisogna modificarlo.

Infatti il primo comma dell'art. 49 dice:

« Tutte le tramvie 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 ».

Ora se ci sono, e ce ne sono molte, delle tramvie che non portano la posta adesso, e con le quali non avete nessun contratto e non hanno per conseguenza nessun diritto acquisito in forza di patti contrattuali, quelle hanno l'obbligo di fare il servizio postale, e quello di agenti postali, come le tramvie nuove.

E questo è un tale aggravio per codeste Società che non è possibile che lo sostengano senza un detrimento completo del loro interesse, e conseguentemente senza detrimento del ser-

vizio del pubblico, perchè quando le tramvie perderanno invece di guadagnare quel poco che guadagnano, naturalmente si fermeranno.

Premessa questa osservazione, io credo che si possa modificare l'art. 49 in modo che risponda al concetto dell'onor. ministro.

Come sta, non basta.

Rispetto a quanto ha detto l'onor. relatore dell'Ufficio centrale, dirò, che io ho moltissima riverenza per la maggioranza dell'Ufficio centrale e ne ho soprattutto per le leggi esistenti, ma osservo che queste furono fatte per le ferrovie, non per le tramvie; e mi permetto di fargli osservare che io non ho parlato di ferrovie, nè di ferrovie economiche, ma ho parlato di tramvie.

Ho parlato di tramvie esistenti già senza il patto di trasporto, o con quello del trasporto postale retribuito.

Ho parlato di queste solamente, e mi pare di potere osservare che il legislatore avrà il diritto d'imporre alle Società questo nuovo obbligo, ma quello a cui non arriva la di Lui potenza è di fare che esse lo possano sopportare.

Quello che è certo è, che si impone loro cosa che nelle prime concessioni non gli era stata imposta. Questo è il concetto mio.

Ora se noi possiamo modificare l'art. 49 in modo che s'applichi a tutto, allora io sono soddisfatto, ma senza questa modificazione confesso che non potrei accontentarmi delle risposte che mi sono state date.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Dall'ultimo discorso del relatore ho imparato che le tramvie e le ferrovie economiche erano state dispensate dal trasportare gli agenti postali.

Ora io non entro nella questione che è stata trattata dall'onor. Digny, la quale pure mi pare che meriti una certa considerazione. Ma sembrami che nello stato in cui si trovano i nostri servizi postali si possa dubitare se, sia opportuno di lasciare la posta e soprattutto il servizio dei pacchi in mano ad agenti eventuali di compagnie delle quali nessuno può prevedere le qualità morali ed il grado di responsabilità di cui sono suscettibili.

Io considererei come una cosa assai imprudente se per lunghi tratti la corrispondenza postale ed i pacchi postali fossero affidati ai

primi venuti, come sarebbero gli agenti di una piccola compagnia di tramvie o di ferrovie economiche.

Pur troppo anche ora i servizi postali non son sempre esattissimi; ma almeno si sa a chi se ne deve chiedere conto; mentrechè sarebbe impossibile il domandare conto ad una povera compagnia che già si trovi sopraccaricata da quest'onere, il quale come dice l'onor. Digny, peggiora le sue condizioni economiche.

Rendere tale compagnia responsabile dell'operato de'suoi agenti in materia di servizio postale, sarebbe assolutamente impossibile.

Da un tale fatto nascerebbe poi inevitabilmente nel servizio postale una sfiducia ed un discredito i quali non mi pare che sarebbero compensati dall'economia che può ottenersi dal dispensare dal trasporto di agenti postali le tramvie e le ferrovie economiche.

Senatore PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PIERANTONI. Io parlo nell'ordine delle idee espresse dagli onorevoli preopinanti, i senatori Digny e Vitelleschi.

Non basta che l'Ufficio Centrale abbia detto che nella legge delle ferrovie vi era quest'obbligo, perchè altra cosa fu la costruzione delle ferrovie che furono e che saranno l'arteria della vita nazionale e che hanno essenzialmente l'ufficio di essere vie di trasporto postale, altra cosa le ferrovie economiche. Al servizio postale fatto per ferrovie corrisponde tutto un sistema di legislazione, che assimila gli impiegati ai funzionari pubblici e che commina pene per l'infedeltà e le frodi nel servizio. Oggi quando i procacci e le piccole poste accedono alle stazioni, si osserva un sistema di grande vigilanza sotto la responsabilità di controllo dei capi stazione. Tuttavia le condizioni del servizio postale oggi sono peggiori di quelle che erano una volta che non vi era un Ministero speciale.

Creato il Ministero delle poste, è peggiorato il servizio, e l'infedeltà dei funzionari pubblici è tanto aumentata in questa materia, specialmente per il malcontento del basso personale delle ferrovie, che alla fine solo sistema di sicurezza appare quello di ricorrere all'assicurazione contro i furti dei funzionari. Le società per l'assicurazione della vita offrono ancora allo Stato ed ai privati simiglianti assicurazioni per

questi servizi di trasporto. Dunque non invochiamo la legislazione esistente, che non trova applicazione nel caso.

Con piacere ho ascoltato quello che io pure sapevo, ossia che le tramvie esistevano fin dal 1879, e non fu guari esatto l'onor. Finali quando poco fa mi ha voluto rimproverare d'inesattezza rispondendo che questa sarebbe legge nuova. Ma l'onor. Cambray-Digny ha parlato come uomo che conosce le cose del mondo, sotto il doppio aspetto, e del pericolo che le società esistenti con questi aggravii possano correre, di modo che non si avrà lo svolgimento della viabilità e mancherà quello ora esistente e dell'inesattezza di servizio.

Poi l'onor. Vitelleschi ha ripreso l'argomento del pericolo della custodia dei depositi nel servizio delle poste.

Tutto il danno pel nostro paese dipende dal predominio nell'Amministrazione del concetto che i servizi pubblici debbono diventare proventi di Stato.

Non si vuole la giustizia gratuita, si vogliono 30 o 40 milioni dal servizio delle poste; mentre gli altri paesi applicano la regola che più un servizio rende, e più il supero si applica a migliorare il servizio stesso: da noi invece si vuole tenere il personale in tali condizioni finanziarie da rendere impossibile qualche volta all'uomo di rimanere onesto.

In verità, quando io vedo quei poveri ragazzi, che sono assegnati al servizio dei telegrafi e delle poste, correre sotto vento e sotto pioggia e lo Stato che crede di proteggere l'infanzia in più modi, e sino col comandare agli industriali il lavoro limitato delle donne e de' bambini, remunerarli in tanta severa misura, dico questo Stato si crede civile, ma civile non è.

Un altro vizio si appalesa in questa legge, ed è un vizio abituale: quello di confondere sempre le materie.

Il Governo ha proposto una legge, la quale deve provvedere allo svolgimento della viabilità. Perché si pongono in questa legge regole intorno il servizio postale che dovrebbero avere altra sede, avendo altra pertinenza? (*Bene!*)

Vi ha poi un principio giustissimo di ragione universale ricordato dall'onor. Digny, che deve essere rispettato: *Le leggi non possono avere effetto retroattivo.*

In pochi casi si può fare eccezione, quando

vi fosse la necessità suprema della patria, un grande interesse d'ordine pubblico: in questa legge tali condizioni non concorrono, perché se il Governo cerca di ridurre i contratti dei procaccini di ridurre le spese di posta per addossare il servizio alle tramvie col rischio della fedeltà e del danno pubblico, io vedo soltanto una legge di Amministrazione.

Nè si dica che questa legge recherà un buon guadagno alle tramvie. La mia memoria non mi soccorre in questo momento per ripetere fino a quale misura i pacchi postali possono essere voluminosi; ma, se per ogni specie di pacchi postali piccoli o grossi le tramvie avranno un corrispettivo di 8 centesimi, io mi immagino sotto le feste di Natale che carico avranno queste povere tramvie, e quali danni addurranno? Ci pensi l'onor. ministro Branca.

Non è con queste norme che un Ministero, provvido, economico, come il presente, farà buone leggi.

È inutile che io mi occupi a dimostrare che l'articolo è scritto per avere effetto retroattivo. Il redattore esclude dal servizio postale le sole tramvie, che per patto espresso avessero patuito di non prestare questo servizio, talché il silenzio nelle concessioni non impedisce il nuovo onere.

Le parole sono chiare: sol quando uno statuto di concessione avesse scritto che mai per l'avvenire vi sarebbe l'onere del servizio postale, ed allora vi sarebbe il *diritto acquisito*. Ma se tacquero, la legge che parla e che comanda, adduce l'effetto retroattivo.

Quanto a me una simile disposizione di legge non la voterò e questa volta mi troverò in buona compagnia.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho già detto circa il dubbio che possa nascere, che nei patti precedenti provvede l'art. 49.

Se nelle disposizioni dell'art. 49 si voglia introdurre qualche locuzione più precisa che possa contentare l'onor. senatore Cambray-Digny, io dichiaro fin d'ora che non ho nessuna difficoltà; quindi la questione di diritto resta riservata all'art. 49.

Io rispondo innanzi tutto all'onor. senatore Vitelleschi, che l'amministrazione postale resta

sempre responsabile, perchè il servizio, con qualunque mezzo di trasporto si svolga, si fa sempre sotto la sua responsabilità.

Ed è responsabilità effettiva, perchè coi procacci dalla ferrovia la corrispondenza si consegna ad un conduttore di carrozze che è quello che la trasporta; invece di questo si affiderebbero ad un agente delle tramvie; il sistema è lo stesso, non è che mutato il veicolo.

Io poi debbo rispondere a molte asserzioni dell'onor. senatore Pierantoni. Egli dice: un Governo che pensa all'infanzia lascia così dei giovanotti, quasi stava per dire dei ragazzi, come fattorini postali.

Ma già l'Amministrazione, che un tempo li ammetteva a 15 anni, adesso ne richiede 18. Non si può essere fattorini postali se non si hanno 18 anni.

Anche quanto alla retribuzione, non v'è fattorino che guadagni meno di 60 lire al mese, e ve ne sono alcuni che ne guadagnano fino a 125.

Ora io domando se in un paese come il nostro questa sia una piccola retribuzione.

L'onor. senatore Pierantoni ha poi osservato che i servizi sono peggiorati. Invece dacchè io ho l'onore di dirigere quell'Amministrazione, mentre si sono ridotte sensibilmente le spese, i proventi postali sono in considerevole sviluppo, anzi gli dico che nei primi otto mesi dell'esercizio in corso si è avuto un aumento sui proventi postali di 803,000 lire.

Questi sono fatti autenticati dagli stati già pubblicati, e mandati al Tesoro.

Rispetto all'assicurazione, vi furono Banche che facevano un servizio di assicurazione a prezzo inferiore della posta, e da ciò è venuta la necessità di ribassare le tariffe dell'assicurazione, per riprendere tutti i proventi che se ne potevano sperare.

Oggi quasi tutte le tramvie fanno il servizio gratuito della corrispondenza postale, quindi si tratta semplicemente di disciplinare un fatto già esistente. In quanto poi al servizio dei pacchi postali, molte Società esercenti lo chiedono per poter contare sopra la retribuzione che è certamente remunerativa, e la tariffa stabilita da questo articolo facilita i futuri contratti.

Credo quindi che il Senato possa votare l'articolo, salvo a mantenere incolumi i diritti

acquisiti per concessioni anteriori, poichè in questo consento coll'onor. senatore Pierantoni, che non bisogna mai fare leggi che abbiano effetto retroattivo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Vigoni.

Senatore VIGONI. Le tramvie esistenti fanno già il servizio postale da parecchi anni, e senza dar luogo a reclami; credo quindi non abbiano fondamento le apprensioni dell'onorevole Vitelleschi. Le tramvie ricevono i pacchi della corrispondenza suggellati dagli uffici postali e li consegnano agli agenti postali delle stazioni o fermate, e perciò non hanno alcuna manipolazione della corrispondenza. L'unica manipolazione sarebbe quella che risulterebbe in conseguenza della nuova prescrizione proposta dall'Ufficio centrale e riguardante l'obbligo di applicare una cassetta postale od una buca per le lettere ad una delle vetture del treno. Quando si volessero eliminare anche le temute conseguenze di questo dettaglio si potrebbe, se l'Ufficio centrale lo consente, sopprimere quest'aggiunta e lasciare che il servizio postale da parte delle tramvie funzioni come ha funzionato finora. Non verrà probabilmente l'inconveniente del trasporto di qualche lettera in contrabbando, dagli agenti, da una stazione all'altra e conseguentemente la perdita da parte del Governo di qualche francobollo da 10 o da 20 centesimi.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Accetto la dichiarazione che ha fatto l'onorevole ministro. Ma mi permetterei però di proporre un'aggiunta al primo paragrafo dell'art. 49 la quale direbbe così: « o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni ».

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Le mie brevi parole sono state determinate da quello che aveva detto il relatore accennando che in un primo progetto si era anche inteso di stipulare l'onere per il trasporto degli agenti postali, e che poi, per non aggravare le compagnie, questo concetto si era abbandonato.

Il ministro dice che l'Amministrazione della posta conserva la responsabilità.

Questo mi consola poco. Perchè io, tutte le

volte che ho cercato di sperimentarla questa responsabilità non sono riuscito a nulla.

Io, l'anno scorso, durante un lungo periodo non ho più ricevuto lettere da Napoli, da dove sapevo di dovere ricevere una corrispondenza. Ho fatto una osservazione all'Amministrazione della posta, e mi dissero: Portate le prove. Le lettere che pure mi si spedivano da Napoli non mi pervenivano e così non avevo prove da portare; anzi il non possederle era la negazione delle prove, e la cosa rimase così.

Questa responsabilità è un po' come la responsabilità ministeriale, una parola vaga. La questione è di avere servizi fatti bene. Ora, (senza pur parlare dei trasporti affidati alle ferrovie, che darebbero luogo a commenti abbastanza dolorosi) tutta la materia trasporti di merci di corrispondenze compresi anche i servizi postali in Italia lasciano a desiderare come esattezza e come precisione.

Questo lo sanno tutti. Se noi dobbiamo prendere dei provvedimenti, se facciamo delle leggi che concernano questi servizi facciamole se non altro nello scopo di migliorarli.

L'onor. ministro diceva: Finora si è sempre usato di dare i sacchi postali ai procacci; ed è vero. Ma quella non è una disposizione fatta per legge, è una disposizione che si prende volta per volta. Se un procaccio non fa bene il suo ufficio, se ne chiama un altro. È una forma questa dell'antica vita patriarcale italiana. Nel medio evo il servizio si faceva a cavallo. Ma qui si tratta di una compagnia costituita che riceve il mandato per legge; di una compagnia alla quale non abbiamo l'autorità di dire che cambi quel tale suo impiegato se per avventura non c'ispira fiducia.

Ora io domando: se queste compagnie si sviluppano su larga scala, crede il Governo che il servizio sarà migliorato coll'affidarlo ad esse senza intervento di ufficiali responsabili? O non ritiene che sarebbe meglio di far viaggiare un agente postale almeno per i tratti lunghi o in certe regioni?

Se il Governo crede che questo sia possibile, malgrado questa legge, allora solamente sarà una questione di spesa, io non dico più nulla; ma se con questo articolo si intende di stabilire *a priori* che tutte le corrispondenze devono essere consegnate alle tramvie o ferrovie economiche che potranno sorgere, io credo che il

servizio postale, che già lascia molto a desiderare, certamente non ne sarà migliorato.

Desidererei di avere intorno a ciò precise spiegazioni.

Senatore PIERANTONI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha riconosciuto il difetto della legge, che avrebbe avuto effetto retroattivo, ed avrebbe offeso un canone di ragione pubblica e di moralità che deve essere riaffermato nella legge. Prendo atto della utilità prodotta dalle mie osservazioni.

Ora gli rispondo di non aver io detto che i proventi postali sono ridotti; so invece che sono in aumento; io ho deplorato il cattivo sistema, che osserva il Governo italiano, facendo di taluni servizi pubblici una fonte di danaro pel fisco, mentre altri paesi civili, quando un servizio pubblico reca un sopravanzo sulla spesa, usano il maggior prodotto al miglioramento dello stesso pubblico servizio.

L'onorevole ministro guardi la Francia, dove un dispaccio si paga mezza lira, noi italiani siamo il popolo meno ricco e più costretto a pagar forti tasse; infatti paghiamo la tariffa più alta per le lettere. Perciò io ho detto: in tutte le leggi si dovrebbe guardare più l'interesse della Società, l'interesse del popolo, lo sviluppo della ricchezza nazionale, e meno il solo scopo di far danari economizzando, ma peggiorando i servizi. Per queste considerazioni io diceva che le tramvie non potevano migliorare il servizio postale.

L'onor. senatore Vigoni ha osservato che vide tramvie, le quali fanno bene questo servizio. Dall'accento dell'onor. senatore Vigoni io capisco di quali tramvie egli parla, di quelle della bella Lombardia che io prima di vedere imparai a conoscere giovane ne' *Canti dei Lombardi (Ilarità)*.

Io gli rispondo che le prime tramvie economiche furono costruite o per supplire a difetto di ferrovie o per brevi tratti e in paesi ricchissimi. Ben s'intende che in detti paesi quelle poche tramvie abbiano fatto bene il servizio postale, ma la questione riguarda l'avvenire. In altri paesi, nelle nostre montagne abbiamo antiche discendenze di famiglie, che per lungo tempo fecero il servizio della posta e che fanno questo servizio unito all'altro della messaggeria e dei trasporti; fanno miti contratti, e se non erro, perchè le smentite non mi piac-

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

ciono, essi danno anche una cauzione. Detto ciò, mi congratulo che l'onorevole senatore abbia accresciuta la discussione. Per essa c'impariamo a conoscere, facciamo le idee e miglioriamo i progetti di legge.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io posso tranquillare completamente l'onor. senatore Vitelleschi.

Ho detto sin dal principio che la responsabilità è dell'Amministrazione postale, e tutte le norme e tutti i regolamenti sul servizio postale restano intatti. Questa legge non fa che stabilire una facoltà di determinare una tariffa già concordata pei pacchi postali. È una facoltà di cui l'Amministrazione potrà fare uso o no, secondo che meglio convenga.

Se il servizio di una tramvia diventa importante e l'Amministrazione crede di mettervi degli agenti, di farsi dare un vagone speciale, come fa per le ferrovie, non solo lo farà, ma sarebbe felicissima di farlo, poichè vuol dire che il servizio assumerebbe molta importanza. Quindi questo articolo non fa che facilitare la trasformazione dei semplici procacci in servizio di tramvie e di dare all'Amministrazione delle facoltà di stabilire una tariffa, la quale sia di vantaggio per le tramvie.

Debbo in ultimo dire una parola all'onorevole senatore Pierantoni.

Se fossimo in sede opportuna per fare un esame profondo dell'Amministrazione postale, sarebbe facile dimostrare che per molti versi noi siamo innanzi anche all'Amministrazione francese; e il merito non è di questo o di quel ministro, ma dell'amministrazione, inquantochè questa si è svolta per lunghi anni sotto la cura di direttori generali, alcuno dei quali lasciò gran fama di sé; e colgo la gradita occasione per attribuire a ciascuno la sua parte di merito.

Quanto poi alla questione che tutto quello che si ricava si debba spendere o no per migliorare il servizio pubblico, l'onor. Pierantoni sa che questa è questione di finanza.

Noi siamo obbligati ad attingere a tutte le sorgenti e forse, se non si attingesse a questa, bisognerebbe attingere ad un'altra più dannosa alla pubblica economia.

Ma l'onor. Pierantoni, se vorrà fare un esame

profondo, troverà che l'Amministrazione italiana è una di quelle che più meritano lode.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatto e mi congratulo che resti in sua facoltà di vigilare a suo modo sui trasporti postali. Io poi gli raccomando di fare uso di questa facoltà, perchè i trasporti postali in certe regioni d'Italia particolarmente siano migliorati.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Pare che l'utile discussione che si è fatta intorno a questo art. 48, che non si può discutere indipendentemente dall'art. 49, abbia condotto ad alcune proposte nelle quali possiamo trovarci facilmente d'accordo, e così possono essere soddisfatti tanto i dubbi dell'onor. Cambray-Digny, quanto quelli degli onorevoli Vigoni, Vitelleschi e Pierantoni.

Spiegato in che debba consistere il servizio postale che si fa per mezzo delle tramvie e delle ferrovie economiche, per evitare le eccezioni che si fanno rispetto ad una troppo diretta responsabilità da parte delle Amministrazioni tramviarie e ferroviarie; l'Ufficio centrale acconsente alla proposta del senatore Vigoni, di sopprimere l'ultimo paragrafo dell'art. 48.

Quando saremo all'art. 49, vedremo se si possa accettare, ed io in anticipazione, dico, parermi che sì, la proposta del senatore Cambray-Digny, la quale quando fu annunciata da lui, venne accolta con segni di assenso dall'onor. ministro.

Anche l'Ufficio centrale in massima la accoglie; ma non dico di più, perchè non rammento la formola precisa della proposta.

Il servizio postale si fa con mezzi diversi.

Abbiamo un numeroso stuolo di agenti postali, hanno o nessuna cauzione o cinque o dieci lire di rendita per cauzione, i quali rispondono alle condizioni desiderabili per la sicurezza di questo servizio, molto meno di quello che vi possano rispondere gli agenti delle Società tramviarie e ferroviarie. Ma poichè anche l'onor. Vitelleschi si contenta delle dichiarazioni fatte dall'onor. ministro, rispetto alle cure che egli adopera per migliorare questo servizio e per affidarlo ad agenti diretti dalla Amministrazione, ogni qualvolta l'importanza

della corrispondenza lo esigerà, credo che non farà ulteriori obiezioni all'articolo.

In quanto poi al concetto dell'onor. Pierantoni, che il prodotto di questo servizio pubblico, non debba andare a beneficio dell'erario, è una teoria un poco ardita.

Io non so quale sia lo Stato che non ricavi utile erariale dai pubblici servizi, e in specie dal servizio postale.

Io non saprei dove andare a pigliare una norma migliore e più sicura, che in Inghilterra: perchè quello è proprio il paese dove tutti quelli che vogliono aver norma da un sistema sperimentale, piuttosto che regolarsi con vaghe teorie, si ispirano per la condotta del Governo e dell'Amministrazione.

Ora in quel paese, il prodotto lordo delle poste è di 11 milioni di sterline, ed il prodotto netto dovoluto allo Scacchiere è di quasi 10 milioni di sterline, nientemeno che la bagattella di oltre 250 milioni.

Fortunato l'onor. ministro Branca, se potesse annunziare per prodotto erariale solo un decimo di questa somma!

PRESIDENTE. Mi pare che possiamo passare ai voti.

L'Ufficio centrale dichiara di ritirare l'emendamento da esso proposto in aggiunta all'articolo 48 del progetto ministeriale.

Per conseguenza, metto ai voti l'art. 48 secondo la proposta del Ministero.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 49.

Tutte le tramvie 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 tramvie, o classificate fra le ferrovie economiche.

Questa classificazione avrà luogo in seguito ad una visita di appositi delegati del Governo, ed inteso il Consiglio superiore dei lavori pub-

blici: 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 tramvie nei modi indicati nel precedente alinea.

Nello stesso termine e cogli stessi procedimenti i concessionari di ferrovie pubbliche potranno chiedere che siano classificate tra le economiche.

Il Governo, inteso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, potrà d'ufficio classificare tra le ferrovie economiche quelle tramvie, che ne abbiano i caratteri e i requisiti.

PRESIDENTE. Il signor senatore Digny come già annunció e svolse, propone una aggiunta al primo paragrafo che è del tenore seguente: « o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni ».

Senatore DELLA SOMAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore DELLA SOMAGLIA. Come appartenente alla minoranza dell'Ufficio, era mia intenzione di prendere la parola su questo articolo per dichiarare le ragioni che militavano a favore dell'assunto della minoranza stessa.

Se non che, essendomi incontrato con un alleato così potente ed inaspettato quale è l'onorevole Digny, non ripeto al Senato male ciò che egli ha detto bene.

Per conseguenza non faccio che dichiarare che mi associo alla proposta fatta dall'onorevole Digny, che mi pare essere già stata accettata dall'onor. Ministro.

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. Sono lieto che alla fine di questa discussione si possa costituire la unanimità dell'Ufficio centrale intorno a questo punto; poichè l'onor. Della Somaglia lo ha dichiarato come minoranza, noi dichiariamo come maggioranza che accettiamo l'emendamento proposto dall'onor. Cambray-Digny, e che è stato già bene accolto dall'onor. signor ministro.

E poichè ho la parola a nome dell'Ufficio centrale propongo che si sopprima in questo articolo il secondo degli emendamenti da noi proposti ed invece nel paragrafo che dice: « Spirato il termine di un anno senza che il

LEGISLATURA XVII — 1^a SESSIONE 1890-91-92 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 MARZO 1892

concessionario abbia fatto l'opzione, il Governo provvederà alla classificazione » si dica che: « il Governo provvederà *d'ufficio* alla classificazione ».

Così si provvede anche a casi, pei quali noi avevamo dapprima, creduto necessario uno speciale paragrafo.

PRESIDENTE. Dunque ritira il paragrafo che dice: « Il Governo, inteso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, potrà *d'ufficio* classificare tra le ferrovie economiche quelle tramvie, che ne abbiano i caratteri e i requisiti ».

Rimane però l'altra aggiunta che comincia: « Nello stesso termine, ecc. ».

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho già dichiarato che l'accettavo, tanto più che nel concetto della Commissione parlamentare della Camera elettiva, nel concetto del Governo, s'intendeva quello che con maggiore eleganza e precisione di frase si dice dall'emendamento dell'onor. Cambray-Digny.

PRESIDENTE. Dunque è ritirato l'ultimo paragrafo che l'Ufficio centrale proponeva col suo emendamento.

Il Governo accetta che al primo paragrafo si aggiungano le parole proposte dall'onor. Cambray-Digny, che sono pure accettate dall'Ufficio centrale cioè « o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni ».

Chi approva quest'aggiunta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

L'Ufficio centrale propone poi che al quarto paragrafo, laddove è detto: « il Governo provvederà alla classificazione, ecc. » si dica: « il Governo provvederà *d'ufficio* alla classificazione », ecc.

Chi approva quest'aggiunta è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ora ai voti il complesso dell'art. 49, così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 50.

Con appositi regolamenti da approvarsi con decreto reale saranno stabilite le norme e le modalità di costruzione e di esercizio delle

tramvie a trazione meccanica, e provveduto alle modificazioni occorrenti al regolamento ferroviario approvato con regio decreto del 31 ottobre 1873, n. 1687, per coordinarlo alle disposizioni della presente legge sulle ferrovie economiche.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Per maggiore chiarezza ove si dice « e provveduto » si potrebbe dire « e sarà provveduto ».

Senatore FINALI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI, *relatore*. La variante proposta dall'onorevole senatore Cambray-Digny ha una ragione maggiore che non sia quella della semplice chiarezza... (*Si ride*); quindi l'accettiamo.

PRESIDENTE. Allora mi permetto di proporre anch'io una piccola modificazione, ed è, che invece di dire: « onde coordinarlo » si dica: « per coordinarlo ».

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 50 coi due emendamenti di forma cui ho accennato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 51.

Per le tramvie 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.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Come ebbi l'onore di esporre al Senato, le considerazioni di ordine generale che mi facevano dubitare che potesse con questa legge venir pregiudicato il diritto che compete alle Società per la prelazione delle concessioni a fronte delle concessioni nuove che venissero accordate dal Governo: e l'altro dubbio che si potessero credere diminuiti o modificati i provvedimenti di tutela pei servizi concorrenti nelle linee concentriche, diritti consacrati dalla legge 1885, dall'altra del 1889, in tale dubbio io mi era riservato di presentare

all'art. 51 un'aggiunta che confermando espressamente le leggi esistenti togliesse ogni dubbio.

In quel concetto di massima e fondamentale, ho avuto la soddisfazione di trovarmi d'accordo coll'Ufficio centrale e coll'onor. ministro.

Dietro ciò le dichiarazioni dell'onorevole ministro, e dell'Ufficio centrale che mi vennero replicatamente fatte, segnatamente discutendosi l'art. 17, mi dispensano di proporre un'aggiunta all'art. 51, che mi pare riuscirebbe superflua e inutile.

Tuttavia siccome in questo articolo si dichiara che viene mantenuta la legge dei lavori pubblici 20 marzo 1865, e siccome potrebbe credersi che citandosi detta legge e non le altre, potrebbe per avventura eccitarsi che il legislatore ove *voluit dixit*, così amerei che espressamente l'onor. ministro premettesse a questa votazione dell'art. 51, che non solo la legge del 1865, rimane in vigore, ma ben anche le altre del 1885 e del 1889.

Perchè mi resta sempre qualche punto di dubbio, per la detta citazione della legge 20 marzo 1865.

Non potrebbe esservi il dubbio legale che citandosi una legge, e non citandosi le altre possono ritenersi in parte derogate?

Non credo perchè effettivamente versano sopra argomenti che sono al di fuori di questa legge.

Comprendo che con questa legge dandosi provvidenze speciali per i tramvai e per ferrovie economiche non si possono credere derogate o modificate le leggi per le ferrovie ordinarie: tuttavia sarà sempre opportuna una dichiarazione che conferma la sussistenza delle leggi ferroviarie d'ordine generale.

Con tale dichiarazione io non farò la proposta di alcuna aggiunta.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho già dichiarato due volte, a proposito dell'art. 1 e dell'art. 17, che s'intendono mantenute intatte tutte le disposizioni. Ho assicurato di più all'onor. senatore Gadda che la pratica è questa: che precisamente quando si tratta di ferrovie concorrenti si domanda sempre a chi ne ha il diritto se vuol giovare della prelazione. È una pratica non mai smentita quando si tratti

di completamento di linee, si ha interesse di darle piuttosto alle società esercenti per non fare delle reti concorrenti. Su di questo non ho alcun dubbio a fare le affermazioni più esplicite perchè anche casi recenti hanno provato che il ministero dei lavori pubblici segue questo indirizzo.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. A me occorre fare questa dichiarazione, perchè mi ero fatto espressa riserva di formulare una modificazione od aggiunta a quest'articolo 51; doveva quindi esporre al Senato, perchè io mi credessi dispensato dal presentare la proposta che io mi era riservato di fare.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo la parola e non essendovi proposte, pongo ai voti l'art. 51.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ora verrebbe l'art. 52 che si è deciso di sopprimere; il signor ministro insiste sul mantenimento di questo articolo?

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora è soppresso.

Domando all'Ufficio centrale se per domani sarà pronto il coordinamento onde si possa votare questo progetto di legge a scrutinio segreto insieme a quelli discussi ieri.

Senatore FINALI, *relatore*. L'Ufficio centrale può prendere l'impegno di presentare domani in principio di seduta la formola dell'art. 33 e il progetto coordinato.

PRESIDENTE. Allora leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani:

I. Discussione del progetto di legge:

Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche (*Seguito*).

II. Votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Sugli atti giudiziari e sui servizi di cancelleria.

III. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1891 al 30 giugno 1892;

Emissione dei buoni del Tesoro a lunga scadenza;

Approvazione delle eccedenze d'impegni sui capitoli di « Spese obbligatorie e d'ordine » del bilancio di previsione per 1890-91 risultate dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso;

Autorizzazione di maggiore stanziamento al capitolo N. 20, per L. 582,685 50 e di diminuzioni per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1891-92;

Approvazione della spesa di L. 9,326 66 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo N. 43 « Fitto locali (Demanio) » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90;

Approvazione della spesa di L. 401 21 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo N. 3 « Dispacci telegrafici governativi » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90;

Approvazione della spesa di L. 22,005 72 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo N. 19 « Personale tecnico e contabile di artiglieria e genio » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90;

Autorizzazione di maggiori assegnazioni nella somma complessiva di L. 82,900, e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1891-92;

Autorizzazione della maggiore spesa di lire 136,611 78 da portarsi in aumento al capitolo N. 103 « Concorso a favore dei Consorzi d'irrigazione (Legge 25 dicembre 1883, n. 1790, serie 3^a) » dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1891-92, per sussidiare il consorzio dei comuni per l'incremento dell'irrigazione del territorio cremonese;

Approvazione della spesa di L. 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;

Rinvio degli stanziamenti determinati dalle leggi 31 maggio 1887, n. 4511, 26 luglio 1888, n. 5600 e 26 giugno 1887, n. 6444, concernenti i sussidi ai danneggiati dal terremoto in Liguria e dalla frana in Campomaggiore e l'acquisto di cavalli stalloni.

La seduta è sciolta (ore 5 e 45).