

ministri, ma contiene la sua parte di vero; perchè la politica, bisogna sempre rammentarselo, non è quella che si vede sul grande palcoscenico di Montecitorio.

— Se lasciamo da parte la legge Comunale e Provinciale, per quanto le concerne direttamente — e guardiamo alle impressioni *parlamentari* (non quelle del pubblico che non ne sa nulla) di questo più recente periodo dei lavori della Camera, andremo molto vicino al vero dicendo che l'on. Crispi si è mostrato debole in quella lotta continua, viva, ch'è la discussione degli articoli, la quale esige studi seri moderni e pratica del mondo com'è; spesso spesso il suo ragionamento non solo non era all'altezza dell'argomento, ma neanche all'altezza dell'ufficio che ricopre. V'è inoltre sempre l'influenza del suo temperamento, che lo porta a cercare inutilmente incidenti ed interruzioni, dalle quali gli è malagevole uscir bene.

Ma se non è stata ottima l'impressione lasciata dal Presidente del Consiglio durante la discussione della Riforma Comunale, quella della Commissione è stata poco buona, per non dire cattiva. Considerata nel suo insieme, tutta la Commissione aveva la colpa di avere guastato il progetto di legge ministeriale, abborracciandone un altro, che mancava di ogni armonia, di concetti direttivi, e dimostrava la insufficienza del compilatore. Quanto al relatore, on. Lacava, è certo che nell'opinione della Camera ha fatto un passo indietro: gli fa difetto la coltura e da questo capo speciale anche il tatto e l'abilità. Alla vigilia di diventare Ministro, come si afferma, ciò non deve far piacere; sebbene sia umano che egli s'illuda precisamente del contrario. E meno male che è stato aiutato dall'on. Giolitti, che ha parlato spesso per conto della Commissione. L'on. Giolitti, intelligentissimo di cose amministrative, possiede una grande facilità di redigere subito, e in modi diversi, a seconda delle obiezioni incontrate, un articolo di legge; e perciò ha giovato molto all'on. Lacava, ma anch'egli si è impicciolato nelle questioni, è sempre stato *terre à terre*; mentre la riforma comunale si prestava spesso alla larga argomentazione del vero legislatore.

Fuori del campo del Governo e della Commissione vi è un'impressione, che non si potrebbe chiamare favorevole, ma di ammirazione per l'on. Di Rudini. Attaccato due volte con violenza e malamente dall'on. Crispi, ha saputo difendere una volta la dignità della Camera, un'altra quella sua personale, con tale calma e dominio di sè stesso e con tale superiorità di forma, da ricordare i nostri vecchi parlamentari che si citano ad esempio, come il Minghetti. E questa impressione è stata comune a tutti i banchi, sino all'Estrema Sinistra, che pure non può avere simpatia politica per l'on. Di Rudini, ed è perciò che parliamo di ammirazione e non di favore. Certo però questo fatto, politicamente poco importante, ha servito a rimettere in luce un uomo, che sembrava dimenticato, e che forse gli avvenimenti potrebbero chiamare a dare una scossa alla « massa inerte » com'egli definì la immensa maggioranza della Camera.

L'Estrema Sinistra si è data un gran da fare; ha voluto che si credesse la riforma essere un merito tutto suo; ma in realtà per chi ha veduto le cose da vicino, essa si è divisa e suddivisa tutti i momenti; una parte era evidentemente opportunista,

mostrandosi più ministeriale del Ministero, specialmente l'on. Fortis; un'altra parte seguiva realmente i principii, che erano e sono il programma dell'Estrema Sinistra, e votava contro i compagni, o usciva dall'aula. Ed alla parte, che diciamo opportunista ministeriale, avveniva questo fatto che, per consuetudine, per teoria, gridava contro i banchi della Destra, e pochi minuti dopo si trovava a votare d'accordo colla Destra. Perchè questa, poveretta, quasi destinata a servire sempre, ha fatto la più penosa figura che si possa immaginare.

Gli onori — non decretati da nessuno, e quasi neanche ammessi da nessuno — spettarono, e la Camera lo sente, al piccolo nucleo del Centro; di là sono usciti gli ordini del giorno più larghi per il suffragio, per il voto alle donne per l'eligibilità del Sindaco; di là le prime obiezioni e la lotta costante contro proposte cattive o inattuabili come quelle dei *ratizzi* e del diritto al ricovero; di là gli emendamenti più efficaci e più pratici. Con ciò non diciamo che abbiano sempre vinto; tutt'altro. Ma i deputati di quel piccolo nucleo hanno dato, in questa discussione, come in quella dei tributi locali, come in quelle di tutto l'anno parlamentare, segno di tanto vigore personale, di tanta elevatezza d'idee e di sentimenti da farci augurare meno male per l'avvenire del Parlamento italiano.

RIVISTA DI COSE FERROVIARIE

La concorrenza tra le strade ferrate e le tramvie — Scarszza di materiale rotabile in Prussia.

La concorrenza tra le strade ferrate e le tramvie. — « Se possa consentirsi alle tramvie di diverse località di collegarsi l'una all'altra, nell'intento di richiamare su di loro un traffico a lungo percorso già servito da una strada ferrata; e quale sia la differenza tra ferrovia economica e tramvia a vapore »: — Tale era il quesito già da noi accennato in una precedente rivista, che, sottoposto dal Governo al Consiglio delle Tariffe nell'aprile di quest'anno, non venne allora risolto, e fu invece trattato nella sessione dello scorso giugno.

Il Consiglio ha voluto però lasciar da parte l'esame teorico della questione, sembrandogli di non potere addentrarvisi senza invadere il campo della Commissione d'inchiesta sulle tramvie, la quale non ha ancora ultimato i suoi lavori; ed ha quindi anche tralasciato di rispondere alla domanda circa i caratteri differenziali delle tramvie e delle ferrovie economiche, ritenendo che per tale distinzione non si possa prescindere dal riferirsi allo stato di diritto e di fatto, dal chiamare cioè tramvie quei mezzi di trasporto che le leggi o i decreti hanno qualificato tali. Esso si è limitato a dare il suo avviso sul caso pratico, dal quale era stato motivato il quesito.

Il caso era questo. La società Anonima delle Tramvie Interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona, esercente le linee da Milano a Pavia, a Bergamo, a Lodi, a Vaprio e Caravaggio, le quali tutte fanno capo alla Linea di Circonvallazione di Milano appartenente alla Società Anonima degli Omnibus e tramways di quella città, aveva fatto istanza al Governo perchè le fosse consentito il trasporto delle merci