

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

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

*Modificare il 2° comma:*

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

Ha facoltà di svolgerlo.

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

È quasi inutile che spieghi il mio concetto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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