

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

Pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

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

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

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

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

Onorevole Casana, ha facoltà di parlare.

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

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

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

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

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

Ci è poi un'altra osservazione da fare.

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

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

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

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

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

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

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

Debbo pur su questo stesso articolo do-