

**Engel.** Mi compiaccio che questo disegno di legge abbia un carattere diverso da quello che aveva il progetto presentato nel 1892, sul quale ricordo di aver fatto qualche osservazione, e di essermi trovato anche d'accordo, in qualche punto, con l'attuale ministro.

Il concetto fondamentale di quel progetto pareva ispirato ad una grande diffidenza contro i *trams* in confronto alle ferrovie. Ora tale concetto è stato abbandonato: ed io mi compiaccio che sia stato abbandonato anche l'articolo 14, perchè, come noi avevamo allora sostenuto inutilmente, l'imporre una tassa sui *trams* equivaleva ad uccidere parecchi di quelli esistenti, ad impedire che la loro rete si allargasse. Io credo però che su questa via (ed in ciò non mi trovo d'accordo con l'onorevole Lucca) non si sia ancora andati avanti abbastanza.

A me pare che quella separazione troppo rigida contenuta nella legge fra ferrovie economiche e *trams*, ponendone a base l'aver sede propria o l'esser costruite su strade ordinarie, abbia un carattere veramente troppo restrittivo.

**Lucca Piero.** Ho detto io pure la stessa cosa.

**Engel.** Tanto meglio: siamo d'accordo.

Questa distinzione tanto assoluta bisogna temperarla.

Ci sono dei casi, in cui, se non date alla linea di *tram* la facoltà di essere costruita, almeno per certi tratti, su una sede propria, voi la rendete impossibile anche indipendentemente dall'altimetria e dalla planimetria. E l'esperienza ci dimostra che i *trams* in certi luoghi non hanno potuto svolgersi altrimenti che facendo una parte della linea in sede propria.

Ci sono dei casi in cui la stessa ferrovia economica ha bisogno di poter passare anche sopra una strada; e quando noi ci fermiamo anche un momento col pensiero sull'esempio che ci dà l'America, dove le ferrovie passano direttamente in mezzo alle grandi arterie delle città, come per esempio a Buffalo, e si tratta di linee che in Europa avrebbero carattere internazionale, di linee di un traffico immenso, credo che non dobbiamo spaventarci se per un piccolo tratto, una ferrovia economica passasse per una strada ordinaria.

In un altro punto mi pare di non essere d'accordo con l'onorevole Lucca. Egli mi pare che abbia delle difficoltà riguardo alla

sicurezza; mi pare, cioè, che egli approvi quella parte che concerne la limitazione della velocità; ed anzi tende ad aggravarne le disposizioni restrittive. Ora su questo punto pregherei la Commissione e l'onorevole ministro a voler prescindere dallo stabilire delle cifre. Si sa da tutti che il problema che attualmente affatica la mente degli ingegneri di ferrovie, è quello di aumentarne di gran lunga la velocità! Si spera che fra poco la velocità, o col mezzo della elettricità o in un altro modo, debba essere portata almeno a 200 chilometri all'ora. (Oh!)

Si, a 200 chilometri all'ora per le ferrovie...

*Voce.* Per le ferrovie!

**Engel.** Questo è lo studio che si propongono gli ingegneri delle ferrovie.

Ora evidentemente quando voi fate una legge la quale deve durare un certo tempo (e non è tanto facile condurre in porto una legge di questo genere, poichè voi sapete come questa stia da tanto tempo innanzi alla Camera) e stabilite il limite da 20 a 25 chilometri, allorquando le condizioni delle ferrovie saranno cambiate, voi creerete un tale ostacolo per cui nessun *tram* elettrico, nessuna ferrovia economica potrà più sorgere in confronto alle ferrovie ordinarie che avranno raggiunte le indicate velocità.

Non si tratta del presente, ma è certo che trattandosi di fare una legge ferroviaria che deve costituire quasi come un Codice, non è superfluo porre mente a queste eventualità.

Quindi se la Commissione avesse lasciato arbitro il Governo di fissare una velocità conveniente, come è lasciato arbitro di fissare altre modalità per assicurare la pubblica incolumità, io credo che farebbe opera buona e toglierebbe un grave ostacolo allo sviluppo dei *trams*, tanto utile e desiderabile nell'interesse della economia nazionale.

D'altra parte si deve pensare anche a questo: ci sono delle regioni in Italia dove la vita è raggruppata in grandi centri e dove le strade che mettono in comunicazione questi centri, sono lunghe e quasi deserte. Perchè, mentre quei paesi hanno urgente bisogno di avere delle rapide, buone, facili ed economiche vie di comunicazione, perchè dobbiamo noi imporre, per tali strade deserte, dove non c'è pericolo per alcuno, delle restrizioni che rendano difficile l'esercizio di queste tranvie?