

l'emendamento, di portarla almeno ad un metro, pronto ad approvare una maggior distanza, se la Commissione entrando nel mio concetto, volesse proporla. Giacchè avviene spesso che il fischio della locomotiva che è obbligo di ripetere come avviso, richiama dalle case loro la gente, specialmente frotte di ragazzi, i quali si spingono con troppa confidenza fra le case e il convoglio e per cento combinazioni inattese si raddoppiano le disgrazie, le quali poi accadute sono — ed è bene notarlo — messe a carico dei meno colpevoli.

Con queste brevi spiegazioni date per meglio chiarire il mio concetto spero che la Commissione non avrà difficoltà di accettare gli emendamenti proposti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casana.

Casana. Gli emendamenti proposti dall'onorevole Arnaboldi sono ispirati a quegli stessi concetti che in altra occasione, trattandosi qui di un altro disegno di legge sulle tranvie e ferrovie economiche, aveva già esposto.

Una linea di demarcazione netta divide coloro i quali considerano che le tranvie siano una vera risorsa popolare, e che sia stato provvidenziale per esse, e per i benefici che esse arrecano, il fatto di non essere state fino ad ora vincolate da nessuna legge, dagli altri i quali non riescono ancora a persuadersi che anche le popolazioni poco alla volta si avvezzano ad evitare taluni pericoli e che non occorre spingere al di là di una certa misura la tutela, che lo Stato deve esercitare. In conclusione gli emendamenti proposti dall'onorevole Arnaboldi consistono anzitutto nel togliere all'ente proprietario la facoltà di poter ridurre la strada, facoltà che nel disegno di legge presentato dal ministro ed accettato dalla Commissione con lievi modificazioni è pur tuttavia limitata, purchè non vada al di là di quel limite oltre il quale sarebbe pericoloso. Ora io dico: si parla continuamente di decentramento, di lasciare agli enti locali la facoltà di tutelare i propri interessi, e poi ora che finalmente dal Governo, col consenso della Commissione, viene una proposta di legge che mira a lasciar loro qualche attribuzione si vuole togliere ogni influenza agli enti locali. Ed un nostro ottimo collega vorrebbe frenare qualunque loro ingerenza e frenarla al di là di quello che, a mio avviso, è necessario?

Già il progetto contempla il caso in cui le necessità della legge potrebbero indurre l'ente locale a ridurre la strada a meno di quattro metri; e prudentemente vuole che intervenga in quel momento il Governo perchè ci sia anche l'autorevole suo apprezzamento per giudicare se veramente non possa la detta riduzione recare alcun danno.

Quindi a me sembra che l'articolo com'è proposto debba completamente soddisfare la Camera e che non occorra di modificarlo.

Viene per ultimo l'altro desiderio dell'onorevole Arnaboldi, il quale vorrebbe che le rotaie delle tranvie dovessero avere una distanza di almeno un metro dalla linea delle case, dal materiale mobile e da qualsiasi ostacolo che superi di metri 1.20 l'altezza del piano stradale.

Or bene, noi abbiamo già l'esperienza, la quale ha bensì potuto, in taluni casi, darci occasione di raccapriccio per alcuni fatti dolorosi, ma in generale ha dimostrato che le disgrazie non succedono nelle tranvie più frequentemente che nelle altre funzioni dell'operosità umana. Non si potrà certamente proibire di andare a cavallo, perchè sono successe delle disgrazie a cavalieri o a persone che dai cavalieri potranno rimanere offesi, e così via via.

La distanza dunque di 80 centimetri rappresenta già qualche cosa di più di quello che nell'attuazione pratica di tutte le tranvie esistenti si sia fatto.

Allora io vi dico: Perchè volere ancora spingere questo limite al di là di quello che già molto prudenzialmente ministro e Commissione ci propongono? Senza dubbio, se delle frotte di ragazzi corrono spensieratamente e si buttano sulle tranvie mentre passa il *tram*, creda, onorevole Arnaboldi, che non sarà la differenza di 20 centimetri, che potrà impedire una disgrazia.

Facciamo dunque a fidanza coll'abitudine, che ormai è invalsa in tutte le popolazioni, di fare attenzione al passaggio de' *trams*! Facciamo a fidanza colla prudenza dell'autorità locale, che, dove questo passaggio potrebbe portare un pericolo maggiore, avrà la previdenza d'imporre un provvedimento adeguato. E laddove la previdenza dell'autorità locale non vi fosse, io sono persuaso che la forza dell'opinione pubblica, per il fatto stesso che più volte è successo un disastro, imporrà necessariamente che le tranvie facciano il percorso richiesto dalle necessità del luogo.