

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

VALERI. Ho domandato di parlare per combattere la proposta dell'onorevole Morando che vorrebbe riparare agli inconvenienti accennati dai precedenti oratori con la doppia rotaia interna.

Questa disposizione se venisse accettata, e ridurrebbe grandemente lo scopo benefico della legge in discussione, e non riuscirebbe, a modesto mio modo di vedere, ad evitare gli inconvenienti di cui si parla.

Ridurrebbe infatti grandemente lo scopo della legge aumentando di moltissimo il costo della costruzione delle ferrovie e tramvie di cui si occupa la legge, e per il costo della terza rotaia e per la massicciata murata che ne verrebbe di conseguenza. Ciò che appunto si deve evitare.

Non riuscirebbe nell'intento poichè trattandosi di doppia rotaia tipo Vignole, se il raddoppiamento rotaia è utile nei passaggi dei veicoli ordinari in senso perpendicolare o quasi alla direzione del binario, avviene l'inverso per veicoli che entrati nel binario con una ruota ne debbano uscire.

Ruote a cerchi ristretti, ad esempio, potrebbero entrare fra le due rotaie con grave pericolo e del veicolo ordinario e dell'eventuale sopraggiungente treno.

Onde mi sembra non doversi accettare il provvedimento della doppia rotaia proposto dall'onorevole Morando.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Reggio.

REGGIO. A me pare che bisognerebbe stabilire chiaramente se sulla sede ferroviaria il carro può passare o non può passare; perchè non vorrei che qui nascesse un equivoco. Io ritengo che la zona per il carreggio debba essere maggiore dei tre metri e mezzo, perchè in questa larghezza non può farsi uno scambio senza passare nella zona ferroviaria.

Quindi bisogna ammettere, anzitutto, che il carro debba poter passare anche sulla sede ferroviaria. In tal caso la doppia rotaia mi pare che sia una necessità: perchè sarebbe molto difficile e disagiata fare il passaggio in una rotaia sola. Con ciò mi pare che l'idea della doppia rotaia sia una idea da approvarsi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

RUBINI, *presidente della Commissione*. Intorno alla questione principale, quella della modificazione portata dalla Commissione alla larghezza libera di carreggio, mi

permetto di significare alla Camera che l'argomento fu discusso abbastanza ampiamente dalla Commissione nella quale pur si trovavano parecchi ingegneri. Quanto disse l'egregio relatore fu l'argomento che dominò per fare accogliere alla Commissione le facilitazioni.

Quando si vuole una larghezza libera di 4 metri di carreggio (e prego l'onorevole Cavagnari di portare la sua attenzione su questa dicitura, perchè l'articolo parla di lasciare una zona sufficiente pel carreggio, quindi è certo che sono esclusi i muriccioli ed i paracarri) quando si vuole una larghezza libera di 4 metri di carreggio oltre la massima sporgenza delle vetture tramviarie o di ferrovie economiche, le quali non possono essere ridotte ad una larghezza minore di due metri ed un quarto, vuol dire che la disposizione di legge, *a priori*, impedirebbe di usufruire di qualsiasi strada per installarvi una tramvia od una ferrovia economica, la quale, non dico in tutta la sua lunghezza, ma in taluni punti del suo sviluppo, presenti una larghezza minima, libera di carreggio, minore di metri 6.25; ora tale misura è una misura non facilmente raggiungibile, e nemmeno è prescritta dalla legge dei lavori pubblici, per le strade provinciali montuose.

Cioè, raggiungibile, sì, per tutte le strade che stanno nella pianura: perchè ivi allargare le strade o fare, fin da principio, strade larghe, non è difficile e non è troppo costoso; ma, quando siamo in regioni di collina e, peggio ancora, in regioni di montagna, il costo di una strada non si ragguglia più alla larghezza, ma al quadrato della larghezza; di guisa che, se una strada di cinque metri, costa, per modo di dire, 60 mila lire, la strada di sei metri ve ne costerà almeno 85 mila. Non già un quinto di più; ma assai di più: perchè vi sono rilevati da fare, che si misurano a volume e si allargano alla base quanto più sono alti; vi sono mura di sostegno che se s'innalzano, si devono pure ingrossare, e si misurano pure a volume; vi sono trincee di terra e di roccia, che si trovano nelle medesime condizioni.

Ora, vogliamo noi che la legge abbia una portata abbastanza efficace, e che non sia una legge destinata a favorire soltanto determinate plaghe? Ed allora bisogna studiarci di ridurre le esigenze. Io non mi nascondo che una strada diminuita a metri 3.50 di zona libera pel carreggio, non sia una strada la quale non offra qualche difficoltà,