

Aggiungo un'altra cosa. Tutti sanno che già fin da ora qualche *tram* non ha potuto essere costruito con gran danno delle popolazioni per le estreme pretese che si sono imposte dall'autorità governativa e in modo principale dal prefetto. In Piemonte ve ne sono parecchi.

Non accordate dunque quest'altra condizione; è già un danno che con questa legge sia in facoltà dell'autorità prefettizia questa autorizzazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare, per una dichiarazione, l'onorevole Aguglia.

Aguglia. L'onorevole ministro ha avuto la cortesia di dirmi che quel che ho detto io è esatto e che con i progressi della scienza egli avrebbe potuto introdurre in questa legge opportune modificazioni riguardo alla velocità delle tranvie elettriche.

Ora l'onorevole ministro sa meglio di me quanto sia difficile e penoso il riformare una legge; perchè dunque, dal momento che noi stiamo facendo una legge, non dobbiamo in essa introdurre una modificazione di questo genere (nonostante che l'onorevole collega Engel veda di mal occhio lo intervento del prefetto ad ogni passo) per la quale il prefetto possa stabilire il massimo della velocità della tranvia elettrica?

Il ministro e la Commissione sanno di certo che il beneficio massimo delle tranvie elettriche sta soprattutto nella velocità. Se voi dunque limitate questo beneficio, chi vorrete che intraprenda delle opere simili?

Io quindi raccomando di introdurre in questa legge una disposizione che dia facoltà al prefetto di permettere una maggiore velocità alle tranvie elettriche, tanto più se si tien conto che le tranvie elettriche nelle città, come quella, per esempio, di San Silvestro a Roma, raggiungono in alcuni punti delle velocità perfino di 40 chilometri all'ora senza che si lamenti mai alcun inconveniente. Perché vorreste negare questa velocità a tranvie su strade di campagna che uniscono dei paesi tra di loro?

Sia dunque buona la Commissione, sia buono il ministro (*Ilarità*), ed accolgano almeno in parte la mia richiesta nello interesse dell'utilità pubblica.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fulci Nicolò.

Fulci Nicolò. Benchè l'onorevole ministro non abbia risposto ad una mia osservazione,

pure dà una risposta da lui data all'onorevole Engel ho potuto capire che egli accetti il mio concetto; perchè, se non isbaglio, non pare che il ministro abbia detto che la forza dinamica è uguale al quadrato della velocità sicchè quando vi saranno tre o quattro vetture, questa velocità aumenterà. E così l'onorevole ministro veniva alla mia stessa conclusione circa alla necessità assoluta dei freni continui.

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Fulci Nicolò. Io quindi, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, prego ancora una volta la Commissione di voler venire essa pure, nel nostro concetto.

Presidente. L'onorevole ministro desidera parlare?

Prinetti, ministro dei lavori pubblici. Credo di essere stato frainteso: ho detto che la forza d'inerzia è proporzionale alla massa, ma proporzionale anche al quadrato della velocità; ed è naturale che, quando non vi siano freni continui, ci debba essere un massimo velocità notevolmente minore che non nel caso in cui ci siano i freni continui. Non vedo poi la ragione, se ho ben compreso il pensiero dell'onorevole Fulci, per cui tutti i *trams* debbano avere i freni continui. Sarebbe questo un ostacolo troppo grande alla costruzione ed all'esercizio delle tranvie.

L'onorevole Engel ha qui giustificata la differenza del massimo di velocità, ma non potrà accettare la disposizione draconiana proposta dall'onorevole Fulci di esigere in tutti i *trams* i freni continui, mentre nel nostro paese non ce li hanno nemmeno le ferrovie. Non sarebbe davvero una cosa molto semplice l'imporre quei freni a tutti i *trams*.

In quanto all'onorevole Aguglia, io, con buona pace sua, non ho sott'occhio la concessione del *tram* di San Silvestro qui in Roma non credo che si raggiunga la velocità detta; e se si raggiunge di fatto, ciò non può essere conforme alla concessione. In ogni modo non è prudente in una città la velocità di 40 chilometri all'ora. Del resto si tratta di una carrozza che può essere fermata in un metro un metro e mezzo di percorso, il che è molto diverso da un treno formato di 4 o 5 vetture. Ora Ella dice: lasciate al prefetto di allargare i limiti di questa velocità, in quanto invenzioni future della scienza ci potranno fornire i mezzi più pronti e più efficaci]