

dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99.

La discussione di questo disegno di legge rimase sospesa al titolo relativo alle strade ferrate.

Su questo titolo ha chiesto di parlare l'onorevole Afan de Rivera.

Afan de Rivera. Assente dalla Camera con regolare congedo, venerdì scorso, quando fu incominciata e chiusa la discussione generale di questo bilancio, non potei in quel giorno, e non mi riuscì di farlo neppure sabato scorso, durante la discussione degli articoli, alla quale fui presente, ringraziare l'onorevole ministro ed amico Lacava, del modo benevolo con cui si piacque apprezzare la modesta opera mia, durante il brevissimo tempo che fui a capo del Ministero dei lavori pubblici. Ora adempio, innanzi tutto, pubblicamente a questo, per me, gradito dovere.

Ho chiesto di parlare su questo titolo, perchè non avrei saputo trovare capitolo adatto per fare una lieve rettificazione a quanto disse l'onorevole ministro nel discorso di venerdì, allorchè, parlando del sistema della terza rotaia che la Società Mediterranea chiede di sperimentare sulla linea di Varese, disse che quello era il sistema di trazione elettrica da me preferito.

Ora, è verissimo che io preferisco il sistema della terza rotaia a quello di distribuzione per filo aereo; ma il sistema che chiede di applicare la Società Mediterranea sulla linea di Varese, è il sistema americano della terza rotaia con distribuzione in derivazione; invece, quello da me vagheggiato è il sistema italiano, cioè della terza rotaia con distribuzione in serie.

E questa mia preferenza è basata sopra alcune ragioni che accennerò brevemente, senza punto entrare nel merito di nessuna questione tecnica.

Prima di tutto, lo preferisco perchè con tal sistema è consentito di adoperare l'energia elettrica impiegando alte tensioni; ed io sono convinto che, al modo stesso che le alte tensioni del vapore resero possibile la locomotiva a vapore, le alte tensioni della corrente renderanno pratica la locomotiva elettrica.

In secondo luogo, perchè la distribuzione in serie, così come quella cui io alludo, porta di necessità che sarebbero per tal mezzo evi-

tati gli investimenti per falsi scambi, i quali rappresentano nove decimi dei disastri che hanno luogo sulle ferrovie.

In terzo luogo, perchè con tale sistema non sembra possibile avere in movimento due treni sulla stessa sezione, senza che i conducenti ne siano tosto avvertiti, *automaticamente*, dagli strumenti indicatori che si trovano su ciascuna locomotiva.

In quarto luogo, perchè i treni in discesa sulle continue ondulazioni della via lavorano per la linea.

Finalmente perchè l'impiego della terza rotaia rappresenta semplicemente un ripiego per il tempo in cui una rete sia esercitata in parte elettricamente ed in parte a vapore; mentre, se tutta la rete fosse elettrica, le due rotaie del binario sarebbero più che sufficienti per il funzionamento dei treni.

A tutto ciò bisogna aggiungere che, allorchè i treni sono fermi o in discesa, non è possibile risentire alcuna scossa anche camminando a piedi nudi sulle rotaie; e che in ogni caso, la zona di rotaie attive è così piccola che, a volerci camminare su, il maggiore e più probabile pericolo è quello di essere investiti dal treno, e non già di ricevere una scossa dalla rotaia.

Detto questo, per giustificare la mia preferenza, e mentre dichiaro che mi affida completamente la saviezza del ministro perchè siano sperimentati assieme, ed in eguali condizioni, tutti i sistemi che possono risolvere, o si presume possano risolvere, l'importante e per noi importantissimo problema della trazione elettrica delle ferrovie, al fine di scegliere poi quel sistema che nella pratica si sarà dimostrato migliore, mi consenta il ministro che io richiami la sua attenzione intorno a due cose.

La prima è: che da quanto egli apprese alla Camera col suo discorso di venerdì, gli esperimenti che chiedono di fare le nostre Società ferroviarie sono quattro, di cui uno doppio col sistema degli accumulatori. A me pare che gli esperimenti riuscirebbero certamente più concludenti se comprendessero tutti e quattro i sistemi di trazione noti e cioè: fili aerei, accumulatori, rotaia in derivazione, e rotaia in serie.

Non occorre, parmi, di dimostrare la praticità e la giustizia di quanto ho detto.

La seconda osservazione è questa. Il servizio ferroviario con la trazione elettrica è,