

finanziario dello Stato ha le sue basi incrollabili nel bilancio economico della Nazione, che la prosperità della finanza dipende da quella del paese e che l'Italia non sarebbe nelle condizioni attuali se non avesse compiuti tanti sacrifici per dare impulso alla sua vita economica. Oh! non si tema! quando si fanno delle spese produttive, non si minaccia affatto la solidità della finanza dello Stato!

LEALI. Ma i quattrini?

TICCI. Ma dei quattrini ne chiediamo pochi e ci sono: e per questo e per le altre ragioni da me esposte alla Camera, confido che il ministro accoglierà il seguente ordine del giorno da me formulato, sottoscritto anche da alcuni rappresentanti di Roma e di Grosseto interessate:

« La Camera ravvisando l'importanza commerciale e militare di una ferrovia che completando la Roma-Viterbo raggiungesse Siena, invita il Governo ad assegnare il massimo del sussidio alla Siena-Torrenieri, con deviazione per Monte Antico, che sarebbe l'iniziamento della linea Siena-Roma reclamata dagli interessi nazionali, da quelli della capitale e della sua provincia e dagli interessi di Siena e Grosseto e rispettive provincie ».

Mi permetterà il ministro di ricordargli che il massimo sussidio di lire 5 mila è stato concesso per la costruzione di strade di una importanza che non ammette confronto con quella delle strade da me raccomandate. (*Bene!*)

### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Mezzanotte a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di riferire sulla autorizzazione a procedere contro l'onorevole De Felice-Giuffrida.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

ENGEL. Domando scusa alla Camera se la intratterrò per brevissimo tempo sopra un argomento affatto speciale, ma di una grandissima importanza. Si tratta della trazione elettrica sulle ferrovie. Questa invenzione è stata, or sono alcuni anni, oggetto di vivaci speranze per tutto il mondo, ma specialmente per l'Italia. Senonchè qui i risultati pare che non abbiano corrisposto a tali speranze dal volo molto ardito, ed è successo un periodo di sosta; mentre invece, in America, sotto

il regime benefico della più ampia libertà, le ferrovie elettriche si sono sviluppate in modo veramente meraviglioso. Le linee interurbane del Nord-America (*interurbanlines*), hanno raggiunto uno sviluppo di migliaia di chilometri. Sono dei numerosissimi ed anche assai ragguardevoli tronchi per la loro lunghezza che hanno affrontato il problema della trazione elettrica, e lo hanno, con giovanile energia, risolto tanto dal lato tecnico quanto dal lato economico.

In Italia, per verità, si sono fatti alcuni esperimenti, ed è noto anche al pubblico minuto che legge solo i giornali locali, come tali esperimenti sono stati di tre specie: uno sulla linea Milano-Monza, sulla Bologna-Modena-San Felice] e sulle tranvie romane ecc., con gli accumulatori, che ha dovuto essere completamente abbandonato, perchè non ha dato risultati soddisfacenti.

Resultati invece tecnicamente molto migliori hanno dato i due esperimenti sulla linea Milano-Varese, e sulle linee Valtellinesi, con una grandissima superiorità però sulla linea di Varese dove il risultato è stato, non solo tecnicamente ottimo, ma anche felicissimo dal lato finanziario ed economico; imperocchè sulla linea Varese i 75 chilometri che corrono tra Milano e Porto Ceresio sono superati con una celerità di 90 chilometri all'ora ed il traffico è salito immensamente, tantochè ora corrono su quella linea ben 35 coppie di treni al giorno; anche le tariffe furono abbassate notevolmente. Mi pare che il biglietto di andata e ritorno si sia potuto ridurre a 2 centesimi per chilometro.

Si può sperare che questo ribasso delle tariffe, che in fondo è, e deve essere il solo obbiettivo di chi amministra le ferrovie, abbia da essere accentuato anche maggiormente. Ed è lecito confidare che sulle linee di Varese si rinnovino i miracoli che hanno potuto operare le tramvie elettriche di Milano le quali, con le riduzioni delle tariffe a un soldo nelle ore mattutine, cioè riducendo in sostanza il prezzo del percorso a poco più di un centesimo a chilometro, sono diventate uno degli elementi principali della vita economica della capitale Lombarda.

Ora lo scopo del Governo, di chi amministra, dirige o intraprende la costruzione delle ferrovie, nell'istituire la trazione elettrica deve essere duplice. Lascio da parte la questione del risparmio del combustibile, in quanto ha una certa importanza, ma non capitale. Abbiamo sempre vissuto con le ferrovie a vapore, abbiamo consumato il carbone e l'abbiamo sempre potuto pagare.

Dunque il vantaggio che si ripromette dalla trazione elettrica non è quello del risparmio del combustibile, sebbene sia una questione importantissima, ma sono altri i vantaggi: uno è l'aumento grande di velocità, in quanto è risaputo che le fer-