

**Seguito della discussione dei disegni di legge: Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dei disegni di legge: Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23.

Il primo degli ordini del giorno che ancora debbono essere svolti, è dell'onorevole Netti Aldo, così concepito:

« La Camera invita il Governo a distribuire equamente i lavori per le elettrificazioni ferroviarie nelle diverse regioni d'Italia — tenendo presente in special modo i valichi appenninici che congiungono Roma — attraverso l'Umbria, le Marche e gli Abruzzi all'Adriatico ».

Domando se è appoggiato da 30 deputati.  
(È appoggiato).

L'onorevole Netti ha facoltà di svolgerlo.

NETTI ALDO. Onorevoli colleghi, molti oratori, sia nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, sia nello svolgimento degli ordini del giorno, hanno parlato più o meno lungamente, tanto delle energie idrauliche, quanto della elettrificazione delle ferrovie, due problemi molto importanti per la vita e per lo sviluppo economico della Nazione, e che più importanti diventeranno in seguito.

In relazione a questi problemi ho inteso parlare di Nord e Sud, ed anche delle isole, ma, che io mi sappia, nessuno ha parlato dell'Italia centrale, e quindi io prego gli onorevoli colleghi di concedermi qualche minuto onde io possa svolgere brevi considerazioni, anche tenendo conto che fra gli ordini del giorno presentati c'è quello dell'onorevole Sipari — analogo al mio — e che il proponente non ha potuto svolgere.

Come tutti sanno, l'Italia è il bel Paese...

Che Appennin parte  
E il mar circonda e l'Alpe.

Ma specie a causa degli Appennini, che ripartiscono longitudinalmente l'Italia, il sistema ferroviario italiano è difettosissimo, perchè si hanno ferrovie di montagna con costo d'impianto notevole e con costo di esercizio notevolissimo, determinato dal fatto che non abbiamo carbone.

Quindi si capisce come, non appena fu possibile intravedere l'applicazione della elettrificazione delle ferrovie, il problema fosse posto, e fu posto nel 1897 al Congresso elettrotecnico internazionale, in occasione del centenario di Volta. Nel 1898, a Torino, gli ingegneri Caio e Lanino fu presentata la prima relazione con la quale si proponeva di eseguire l'elettrificazione della linea della Valtellina.

Per la prima volta al mondo, fu posto il problema dell'elettrificazione ferroviaria nei suoi veri termini, e cioè mentre per la elettrificazione tramviaria si trasportavano molte vetture con carico leggero per la elettrificazione delle ferrovie furono fissate queste basi: unità di treni pesanti, il che portava all'applicazione dell'alta tensione.

L'esperimento ebbe luogo nel 1902 con esito felice sulla linea Lecco-Colico; nel 1905 le ferrovie passarono allo Stato ed allora l'illustre senatore Bianchi iniziò altri esperimenti più importanti i quali furono fatti sulla linea di Giovi e su altre linee, che dettero risultati eccellenti tanto che vorrei leggere un piccolo brano del senatore Bianchi, dalla relazione presentata sull'Amministrazione ferroviaria nel 1915 alla Commissione parlamentare.

« Gli impianti a trazione elettrica esistenti nelle ferrovie dello Stato a luglio 1905, eseguiti da diverse ditte elettrotecniche a titolo di esperimento, discretamente riusciti, dimostrarono che l'unico sistema applicabile è il sistema trifase a sedici periodi con tensione di 3000 volt ».

Tale sistema lasciava presumere di corrispondere alle nuove molto maggiori esigenze e cioè a prestarsi per l'effettuazione di treni più pesanti, più celeri ».

Perciò tale sistema effettivamente corrispose alle aspettative, e, finiti gli esperimenti, si propose il primo programma, di cui ha parlato anche l'onorevole relatore, cioè della elettrificazione di 2,000 chilometri di ferrovie di montagna.

Fin d'allora si stabilì un concetto che l'esperienza aveva dichiarato pratico e cioè che si limitassero i lavori assunti dall'Amministrazione ferroviaria a quelli che interessavano la sede stradale acquistando l'energia elettrica dalle Società produttrici che dovevano trasportarla fino alle stazioni di trasformazione.

Mentre questo sistema non impegnava le ferrovie in una spesa eccessiva, d'altra parte dava luogo a risultati soddisfacenti.