

E che? La città di Mantova è essa discesa a così basso livello da dover essere equiparata al più oscuro villaggio, dove vi sia la più meschina stazione?

Io interesse vivamente l'onorevole ministro ad interporre la propria autorità presso la società dell'Alta Italia affinché cessi questa illuminazione, la quale presentemente non è più che da taverna, ed è affatto indegna di una provincia che ha avuto il coraggio di spendere più che quattro milioni di lire per costruire il proprio tronco di strada, il cui esercizio offre alla detta società un lucro non indifferente.

NEGROTTO. Sono lieto, o signori, di essere stato così ben preceduto in questa discussione dall'onorevole mio amico Maufrin, il quale mi risparmierà così di dover lungamente intrattenere la Camera su questo argomento.

In primo luogo dichiaro che io non intendo nemmeno di entrare nella questione sollevata fra l'onorevole Maufrin e l'onorevole ministro, se il servizio fosse meglio fatto prima, o dopo che egli ha assunta l'amministrazione dei lavori pubblici. Se il servizio prima d'ora era meno ben fatto che attualmente, la Camera comprenderà facilmente come i servizi ferroviari in Italia lasciassero e lascino certamente molto a desiderare.

Debbo anzitutto rammentare alla Camera, che nella legge dei lavori pubblici vi ha un articolo il quale dà facoltà assoluta al ministro di stabilire gli orari delle ferrovie; quindi, se il ministro non li fissa in modo che si possa arrivare per la via la più diretta, evidentemente non si può incolparne le società, ma il ministro, il quale non ha saputo fare rispettare dalle società la legge.

L'articolo 41 della legge sui lavori pubblici prescrive che, « L'amministrazione superiore ha il diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gli interessi e di ottenere quel ben ordinato servizio di velocità nelle dette corse, tanto per i convogli ordinari ed accelerati dei viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfa ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza. »

È già da gran tempo che Camere di commercio, Consigli comunali e provinciali, e perfino la Camera si preoccuparono che i servizi ferroviari non fossero fatti per le vie le più dirette, lamentandosi anche del modo in cui si eseguiva il servizio delle merci. E difatti nella seduta 18 maggio 1870, la Camera facendosi carico di tali lagnanze, che le pervenivano da pressochè tutte le provincie d'Italia, ha creduto opportuno di approvare il seguente or-

dine del giorno, accettato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole Depretis, relatore della Commissione generale del bilancio.

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici vorrà dare le opportune disposizioni a che le società delle ferrovie, giusta il disposto della legge sui lavori pubblici, debbano attivare prontamente le corrispondenze per le vie più dirette, e nel modo più esatto. » Questo ordine del giorno era da me proposto, e vi si associarono gli onorevoli Fano, Ricci, Bembo, Salaris, Concini e l'onorevole Gabelli.

Dopo quest'ordine del giorno, che cosa si è fatto? Il primo orario compilato lo fu in modo da soddisfare, se non in tutto, almeno per molte linee, l'ordine espresso dalla Camera. Ma nel successivo cambiamento d'orario si ritornò subito allo *status quo ante*, e quindi non si è più provveduto a migliorare le coincidenze, nè a far percorrere ai passeggeri le vie più brevi per mettere i centri commerciali più importanti del paese in comunicazione tra loro la più diretta.

Io non entrero a discutere delle linee che vi ha accennato l'onorevole Maufrin; dirò soltanto, relativamente alla linea ligare, che io non potrei dividere la sua opinione intorno alla celerità che per ora dovrebbe imprimersi ai convogli sulla Maremmana, stante la poca solidità del materiale stabile, ma credo che le 14 ore ed un quarto che da Genova si impiegano per giungere a Roma potrebbero essere ridotte a 12 ore ed un quarto, anche senza aumentare la velocità; perocchè opino che, se si volesse stabilire un treno diretto da Pisa a Roma, come vi è da Genova a Pisa, si potrebbe guadagnare, sulle sedici o diciassette stazioni che incontransi sulla Maremmana, un'ora e mezza di tempo. Un risparmio di un'altra mezz'ora si potrebbe anche facilmente ottenere, quando lo si volesse, sulla linea da Milano a Genova.

Attualmente il treno da Milano a Genova impiega cinque ore a percorrere 168 chilometri, mentre quello da Torino a Genova percorre un'eguale distanza in sole quattro ore e mezza. Quindi chiaramente si scorge che, ove si volesse pareggiare la velocità delle due linee, si potrebbe avere mezz'ora di profitto pel convoglio da Milano a Genova, e quindi si otterrebbero due ore di risparmio da quelli che da Milano e Torino recansi in Roma, ed un'ora e mezza da coloro che partono da Genova.

Ma avvi ancora un'altra considerazione a farsi: se si può venire in Roma da Milano e da Torino per Genova nel tempo che ora ho detto, ma come non si potrà da Roma ritornare colà, senza impiegarvi, come accade adesso, un'ora di più? Ciò per i passeggeri; vediamo ora per le merci.