Sulla linea da Genova a Pisa il servizio delle merci a piccola velocità non è ancora stato messo in esecuzione, quindi le merci si fanno passare da Genova a Pisa, per Alessandria, Bologna, Pistoia con un percorso di 483 chilometri, mentre potrebbero pervenire a Pisa percorrendo soltanto 168 chilometri.

Veda dunque la Camera quanto danno ciò arrechi al commercio, sia per la maggiore spesa di trasporto, sia per la perdita di tempo, poichè le merci, invece di giungere a destinazione in 10 o 12 giorni, ne devono impiegare 17 o 18.

Se poi guardiamo ad altre linee, le quali sono già da molto tempo in esercizio, ci troviamo, o signori, in questa bella condizione: da Genova a Milano si fa percorrere continuamente ai convogli diretti la sola linea Alessandria-Vigevano, con un percorso di 168 chilometri, mentre che da Genova a Milano si dovrebbe adottare la linea più diretta Novi-Tortona-Voghera-Pavia, in complesso lunga soli 151 chilometri, e quindi più breve della prima di 17 chilometri. Che piacere sia questo di far percorrere le linee più lunghe per fare spendere di più ai viaggiatori e farli rimanere più a lungo sulla ferrovia, io nol comprendo davvero, e direi quasi: non accade che in Italia che si faccia spendere di più per arrivare più tardi, mentre negli altri paesi, e specialmente in Inghilterra, se si fanno sottostare i passeggieri ad un maggior dispendio, si è per dar loro il vantaggio di farli giungere più presto alla loro destinazione.

Esaminiamo un'altra linea, quella da Genova a Venezia, e la cosa è più grave ancora.

Certamente gli interessi che esistono tra le due più importanti città e porti del Mediterraneo e dell'Adriatico sono molteplici ed importanti assai, come lo sono quelli tra Milano e Genova; ebbene, da Genova a Venezia, chi vuole andarvi in convoglio diretto, è obbligato a percorrere la linea Alessandria-Bologna-Padova e Venezia, della lunghezza di 481 chilometri.

Se si adottasse invece la linea Genova-Novi-Tortona-Voghera-Pavia-Milano-Venezia, non si avrebbero a percorrere che 436 chilometri, quindi una differenza in meno di 45 chilometri. Io prego l'onorevole ministro a correggermi se nel mio calcolo non sono esatto (*Fa segni che lo sono*). Ma perchè non dice dunque alle società ferroviarie che ella è obbligata a far eseguire la legge, che ne ha la responsabilità, e che, direi, quasi tutti i giorni ne è dalla Camera eccitato?

Finalmente, leggerò un brano dell'accurata relazione compilata dall'onorevole Lacava a nome della nostra Commissione generale del bilancio:

« L'apertura di nuove linee, come quelle di Savona-Torino e di Genova-Spezia-Pisa doveva, come era naturale, apportare diversi mutamenti nel servizio delle merci e nel sistema degli orari, specialmente per le corse dal Piemonte e dalla Liguria verso Roma e viceversa. Pare però che col nuovo orario entrato in vigore il 15 gennaio ultimo non si sia provveduto a tutto; e diffatti non pochi sono i reclami, sia per ottenere una corsa più celere fra la media e l'alta Italia per la linea littorale tirrena, sia sul modo come è fatto il servizio dei bagagli, i quali spesso sono inviati per linee diverse da quelle percorse dai viaggiatori, sia per la mancanza fino ad ora del servizio delle merci nelle linee Savona-Torino e Genova-Pisa. »

Ed in seguito, noti bene la Camera questo:

« Questi ritardi e deviazioni non sono fatte dalle società certamente a caso, e chi voglia fermarvi la sua attenzione troverà che lo scopo è duplice, quello di rovinare od assorbire le società secondarie, e l'altro di riversare i trasporti su di alcune linee anzichè su di altre per speculare sul sistema delle garentie chilometriche dello Stato. È necessario perciò provvedervi, poichè non è questione solamente di celerità di viaggi e di economia di tempo, ma d'interesse generale.

« La Commissione invita quindi il Ministero ad esaminare questi diversi argomenti e prendere gli opportuni provvedimenti. »

Dopo quest'ultimo eccitamento dato dalla Commissione, parmi non restimi che di associarmi ad essa nel raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè procuri che all'epoca della discussione del bilancio dell'anno prossimo, tanto i miei onorevoli colleghi quanto io, non siamo nuovamente obbligati di ritornare su questo argomento; e posso accertare l'onorevole ministro che saremmo lietissimi di constatare che, specialmente i principali centri commerciali del regno, possano essere soddisfatti dei provvedimenti che in proposito dal Governo saranno stati presi.

CHINAGLIA. L'argomento sul quale intendo dire alcune parole avrebbe trovato forse il suo posto più naturale nella discussione dello stato di prima previsione della spesa pel Ministero delle finanze. Però, siccome credo che esso abbia un'attinenza diretta al capitolo del bilancio che noi stiamo discutendo, non ho creduto di dovermi ristare dal prendere la parola. Tanto più mi sono sentito confortare in questa idea e mi sono lasciato indurre da questa tentazione, in quanto che ho considerato che, nel mentre il bilancio dei lavori pubblici offre un terreno su cui vengono a raggrupparsi ardentissimi voti di spese, la mia parola invece non avrebbe