

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GENNAIO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Indelicato ha facoltà di parlare.

INDELICATO. Ringrazio l'onorevole ministro della fatta dichiarazione, e noto con soddisfazione dell'isola di Sicilia come nulla valga ad alterare la piena esecuzione delle leggi relativamente a quella linea ferroviaria che recherà tanto bene al commercio di quelle provincie.

PRESIDENTE. Dunque, non essendovi opposizioni, i capitoli 135 e 135 bis rimarranno iscritti come propone la Commissione del bilancio, la quale aggiunge anche un capitolo 135 ter con l'intestazione seguente: Ferrovie Calabro-Sicule. Spesa per i lavori secondari di riparazione, di ricostruzione, di consolidamento e di miglioramento delle linee in esercizio. Anche questo capitolo 135 ter, allegato n° 3 e suballegati, rimarrà così iscritto.

Capitolo 136: Spese per lavori straordinari di riparazione, di consolidamento, di miglioramento, delle ferrovie dell'Alta Italia, allegato n° 4.

CAVALLETTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un inconveniente che è di vecchia data, ma che si fa ogni giorno sempre più grave, ed è che alla stazione ferroviaria di Padova si esercitano il movimento e la formazione dei convogli in modo da impedire parecchie volte del giorno, e per tempo abbastanza lungo, il passaggio sulla strada provinciale ordinaria, che da Padova va da una parte a Bassano, dall'altra a Cittadella; e che è attraversata dalla ferrovia presso la testata di ponente della stazione ferroviaria suddetta. Questa stazione originariamente fu costruita quando la ferrovia Lombardo-Veneta, a Padova, aveva un servizio di qualche importanza sì, ma non importantissimo, come è adesso. Colla unione della Venezia al regno d'Italia quella stazione aumentò d'importanza; ad essa stazione si recapitò la ferrovia meridionale, cioè di Padova, Bologna, Firenze, Roma; Bologna, Foggia, ecc.; ultimamente a quella stessa stazione fu recapitata anche la ferrovia Bassano-Padova; sicché il movimento alla ridetta stazione si è fatto molto importante, come ho di sopra accennato. Essendo stata quella stazione originariamente costruita in correlazione all'importanza che aveva nel 1840, ne avviene che la sua area e lo spazio per la interna manovra dei convogli e della loro formazione sono presentemente affatto insufficienti al bisogno.

L'insufficienza si manifesta evidentissima quando occorra specialmente la formazione dei convogli o treni delle merci. Allora, principalmente, av-

viene che l'intersecazione della strada ferrata con la strada provinciale diventa stazione ed è assolutamente impedito, per tempo anche lungo, il passaggio sulla strada provinciale.

A me accadde nel 1868 di dovere... (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, onorevoli colleghi.

CAVALLETTO... per ragioni d'ufficio, sull'albeggiare portarmi verso Cittadella.

Ho dovuto fermarmi all'intersecazione suddetta presso la stazione di Padova per circa mezz'ora ed aspettare che fosse formato il convoglio delle merci; ed era quella una rigidissima mattina d'inverno.

Questo accade anche di giorno, e parecchie volte nelle 24 ore del giorno.

L'inconveniente è gravissimo: reclami molti furono fatti, ma sempre inutilmente, perchè quando quella ferrovia era in mano della società dell'Alta Italia, quella direzione generale non intendeva di fare lavori per ampliare o modificare la stazione e i binari nel suo interno. Finalmente questa ferrovia venne in mano dello Stato, il quale la emancipò dall'ingerenza di una società, i cui interessi non corrispondevano a quelli della nazione.

Oggidi che questa ferrovia è esercitata dal Governo, io credo che egli abbia il dovere di provvedere perchè sia fatto regolarmente il servizio ferroviario, ma nel tempo stesso non sia impedito il passaggio sulla strada provinciale suddetta la quale è di molta importanza.

Questa strada fino al principio di quest'anno era nazionale, ed ora è diventata provinciale.

La provincia e il comune di Padova, e l'ufficio del genio civile di quella città hanno per l'addietro reclamato più volte; furono fatte proposte per riparare a questo sconcio, ma le proposte alla società delle ferrovie dell'Alta Italia parevano fatte per guadagnare tempo, non già col serio proposito di eseguirle, e finora non si è fatto nulla, nè dalla Società cessata, nè dal Governo.

Il ripararvi non è cosa di grandissima entità; basta un poco di buon volere. Occorreranno alcune migliaia di lire; non sarà una spesa cotesta così grande da trattenere il ministro dall'ordinare che finalmente questo sconcio sia tolto.

Io quindi gli domando che cosa intenda di fare e se sia intenzionato di venire ai fatti; di venire a riparazioni e a provvedimenti indispensabili, che sono urgenti, e che si reclamano e si attendono da circa 12 anni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io spero che l'on-