

forma ufficiale, od in forma ufficiosa, il nostro servizio di transito, sulle linee principali della rete dell'Alta Italia venga sospeso. Dico in forma ufficiale o in forma ufficiosa, perchè, oltre la sospensione annunciata ufficialmente nel mese di settembre, e che è durata parecchi giorni, anzi direi parecchie settimane, tutti i mesi vi sono periodi di due, tre e fino quattro giorni nei quali i capi del traffico delle varie stazioni fanno sapere a noi industriali che è inutile il consegnare merci per la spedizione, in quanto che queste merci per alcuni giorni non saranno spedite.

Io credo che l'onorevole Mussi ha avuto molta ragione quando ha detto, con assai più competenza di me, che queste sospensioni non derivano solamente dalla mancanza del materiale mobile, ma provengono forse principalmente dalla mancanza di quei binari morti, sui quali devono muoversi i vagoni che sono per essere caricati o scaricati.

E poichè egli ha citato l'esempio della stazione di Milano, esporrò su questo argomento alcuni dati alla Camera. Nella stazione di Milano abbiamo giornalmente un movimento che oltrepassa i 5000 vagoni. Ora, secondo i calcoli, universalmente riconosciuti e esatti, per una giacenza di 5000 vagoni occorrono 50 chilometri di binario morto, se si vuole che i binari di scorta non vengano occupati in modo da apportare dei ritardi e degli inconvenienti gravi nel servizio. Ebbene, io credo che le varie stazioni di Milano sommate insieme, abbiano una lunghezza di binario morto assai inferiore a quella che sarebbe necessaria pel servizio di un solo giorno; ed io prego l'onorevole ministro di riflettere che, per quanta sollecitudine possa essere messa nel carico e scarico dei vagoni, nel disbrigo insomma di tutti i servizi attinenti a questa funzione, è impossibile il supporre che in un sol giorno tutti i vagoni possano essere scaricati e rispediti. Quindi nelle condizioni attuali, le stazioni merci di questo gran centro, che è Milano, non possono disimpegnare convenientemente l'ufficio, al quale esse sono chiamate.

L'onorevole Mussi ha detto di aver poca speranza, ed io concordo con lui, che in breve tempo la soluzione della nostra questione ferroviaria possa essere compiuta.

Ma d'altra parte mi permetterò di osservare che, qualunque sia l'avvenire riservato alle nostre ferrovie, queste opere di ampliamento dei binari morti, dei piani caricatori e degli edifici addetti al servizio merci dovranno senza alcun dubbio essere eseguite.

E per conseguenza io credo che anche indipendentemente dalla soluzione definitiva che il problema ferroviario potrà avere in Italia, è obbligo urgente del Governo di provvedere che queste opere vengano in breve tempo compiute. E, poichè d'altra parte io sono fermamente convinto coll'onorevole Mussi, che queste opere saranno produttive, anche direttamente, pel tesoro dello Stato, promovendo un traffico maggiore, credo che su questa questione sia conveniente richiamare l'attenzione e la benevolenza del ministro dei lavori pubblici. Io non aggiungo altro; ma le poche cifre che mi sono permesso di citare, varranno spero, a convincere l'onorevole ministro dell'urgenza di questi provvedimenti. Nell'associarmi quindi alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Mussi, io credo di difendere, non solamente l'interesse di una città o di una provincia, ma l'interesse vero, reale dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. Ho chiesto di parlare per fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici circa il modo come va esercitato il tratto ferroviario Codola-Nocera. La costruzione di questo tronco fu la costante aspirazione delle tre provincie Avellino, Napoli e Salerno, come quella che avrebbe messo in più breve e diretta comunicazione Salerno, Napoli, Torre Annunziata e Castellammare con Avellino.

La costruzione di questo tronco fu stabilita colla legge del 1865; ma passarono circa tre lustri, e non fu eseguita.

La legge del 1879 sulle ferrovie complementari comprese questo tronco tra le costruzioni di prima categoria, ed al presente è costruita ed in esercizio da due anni. Vi fu però stabilita una forma di esercizio ed un orario, ch'io dichiaro impossibili; poichè vi sono certi trasbordi e tali manovre nelle stazioni di Codola e di Nocera da ritardare notevolmente le comunicazioni con Napoli, Salerno e Castellammare e da rendere quasi completamente inutile la costruzione di questo tronco. Qual vantaggio non ne ricaverebbero quelle provincie, se un treno partendo da Avellino direttamente seguisse la linea Codola-Nocera-Napoli? Si avrebbe accorciato di circa 16 chilometri il percorso tra Avellino e Napoli, e così parimenti si abbrevierebbero 42 chilometri con Torre Annunziata, e circa 50 con Castellammare. Intanto con tutti questi trasbordi a Nocera e a Codola si ritarda il percorso di parecchie ore.

Quindi pregherei l'onorevole ministro di fare in modo che per questa linea si stabilissero tali norme di esercizio, per cui i treni corressero di-