

È un fatto evidente che il materiale mobile che corre sulla linea Avellino-Cancello, è forse lo scarto di tutta la rete ferroviaria italiana, essendo molto malandato e vetusto. Eppure, per la natura di detta linea, la quale sale con forti pendenze per lunghi tratti, si svolge con ristrette curve a mezza costa, e corre sul ciglio di profondi burroni, dovrebbe adoperarsi un materiale nuovo e molto solido. Se uno sviamento di treno avvenisse sul tratto da Solofra a Montoro per la rottura di un asse, l'intero convoglio precipiterebbe certamente giù in uno di quei tanti profondi burroni; ed in tal tristissimo caso (che non avvenga mai!) più che un disastro sarebbe una immane e davvero epica catastrofe.

Ringrazio l'amico Rosano per l'esattezza delle cose dette, e gli sono gratissimo per le raccomandazioni fatte all'onorevole ministro, anche in mio nome: e specialmente per quella relativa all'attivazione dei treni diretti da Avellino a Napoli a mezzo della ferrovia Codola-Nocera per la quale si accorcerebbe il tragitto di 16 chilometri, senza il fastidio di lunghe manovre o di trasbordi.

Sento il dovere di ringraziare anche l'onorevole ministro per le buone disposizioni dimostrate a fine di stabilire corse di treni da Napoli ad Avellino, servendosi del tratto Nocera-Codola, e di volere estendere anche a queste corse, possibilmente, le tariffe locali. Non debbo però tacere che l'onorevole ministro, l'anno scorso, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, fece una simile promessa. Spero che questa volta vorrà mantenerla.

**Napodano.** Chiedo di parlare per fatto personale (*Oh! oh!*)

**Presidente.** Ma non vi è ragione di fatto personale. Ella non è stato nemmeno nominato.

**Napodano.** La parola disastro l'ho usata io...

**Presidente.** Ma, onorevole Napodano, non facciamo una questione di collegio elettorale! (*Si ride*)

**Napodano.** Io aveva presentato un'interrogazione al ministro dei lavori pubblici intorno ai frequenti disastri che si verificano sulla linea di Avellino, parendomi che la caduta di una locomotiva e il precipitare di un convoglio fosse da chiamarsi disastro. Se l'onorevole ministro crede che la parola non sia esatta.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Sì, è esatta.

**Napodano.** In tal caso confido che Ella vorrà portare la sua attenzione sull'andamento di quella linea.

**Presidente.** Ella ha presentato una interrogazione speciale, onorevole Napodano, e parlerà a suo tempo.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Brunialti, che è del tenore seguente:

“ Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sulle condizioni in cui è lasciata dalla Società Veneta, la stazione di Thiene. ”

Ha facoltà di parlare, l'onorevole Brunialti.

**Brunialti.** La mia interrogazione non è proprio nè epica, nè lirica. Anzi è tanto modesta, che se non includesse una grossa questione di principio, mi sarei ben guardato dal richiamare su tale argomento l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera.

Quando furono discusse le convenzioni ferroviarie, l'onorevole ministro sa che le provincie di Vicenza, Padova e Treviso avevano espresso il desiderio che anche le linee esercitate dalla Società veneta fossero comprese nelle nuove convenzioni. Noi, allora, ci siamo resi perfettamente ragione dei motivi per i quali l'onorevole ministro non poté consentire a questo desiderio; ma sta frattanto il fatto che quelle linee, cioè la Vicenza-Treviso, la Padova-Bassano e la Vicenza-Schio, si trovano, oggi, per parecchie ragioni, in condizioni un po' anormali; in condizioni tali, da dover destare qualche preoccupazione negli abitanti di quelle provincie.

Non parlo, per esempio, del servizio fatto sulla linea Vicenza-Treviso, la quale, mentre sarebbe la più breve linea per le comunicazioni fra Verona e la Pontebba, non solamente non ha treni diretti, ma appena treni i quali corrono con la velocità con cui corrono sulle altre ferrovie i treni misti. Non mi tratterrò molto a parlare di qualche altro inconveniente, del quale certo nessuno ha colpa; mi limiterò soltanto a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un caso che forma l'argomento speciale della mia interrogazione.

La questione che io devo fare è questa: a chi spetta sostenere, sopra queste linee venete, le spese in conto capitale che sono rese necessarie dal crescente sviluppo del traffico?

La stazione di Thiene trovasi appunto in condizione di aver assoluto bisogno di una spesa di questa natura. Con un traffico il quale oscilla tra 8000 e 12,000 quintali di merci ogni mese, non ha che una tettoia, della capacità di poco più di duecento metri quadrati. Ne consegue che le merci restano, per lungo tempo, esposte alla pioggia e a tutte le intemperie, con gravissimo danno dei commercianti e degli industriali della città e dei dintorni.