

binario, che dopo tutto non arriva alla somma di tre o quattrocento mila lire.

Infine non è da preterire in silenzio che il secondo binario prima o poi dovrà costruirsi fra Sambenedetto e Pescara e Sambenedetto ed Ancona, in conseguenza del traffico aumentato e per effetto della legge sulle convenzioni.

Io ritengo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici riconosca la verità e la giustizia di queste considerazioni, e che per quanto può dipendere da lui farà di tutto onde si adempia il voto della legge, che è pure quello delle popolazioni interessate.

Passo alla seconda raccomandazione. Qualche anno fa il Ministero dei lavori pubblici, sulla domanda, credo, della provincia di Ascoli dispose gli studi di una strada ferrata da Ascoli ad Antrodoto, che sono tuttavia in corso. Naturalmente questa concessione risvegliò nella vicina provincia di Teramo il vivo e antico desiderio di studi analoghi.

Perchè se la provincia di Ascoli può vantare il valico del Tronto, la provincia di Teramo può a miglior ragione vantare il valico del Vomano, che congiungerebbe per via direttissima Teramo ad Aquila, vale a dire la marina abruzzese alla capitale del regno.

Gli studi di questo valico furono iniziati fin dal 1863 per cura ed a spese della provincia e del comune di Teramo; furono poi a più riprese rimessi sul tappeto negli anni successivi; ma non siamo giammai andati più oltre di semplici studi di massima.

Nella tornata del 17 settembre dell'anno scorso il Consiglio provinciale di Teramo, che io ho l'onore di presiedere, fece nuove e più vive istanze; ma, mi duole il dirlo, il Ministero non ebbe neppure la degnazione di rispondere!

Io prego quindi l'onorevole ministro che voglia compiacersi di ordinare questi studi, e ciò non solamente per ragione di giustizia distributrice, ma per completare altresì gli elementi del giudizio comparativo tra i due andamenti proposti.

Credo che l'onorevole ministro vorrà benevolmente accogliere anche questa seconda domanda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Andolfato.

Pregherei però gli oratori di non invadere il campo del capitolo 134, altrimenti andremmo incontro ad una confusione.

Andolfato. Io non ho a rivolgere che brevi parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Intendo parlare per una semplice raccomandazione, la quale riflette le opere necessarie a ri-

durro la stazione ferroviaria di Treviso in istato di servibilità, nel quale stato oggi realmente non trovansi.

Non nascondo di averci pensato due volte prima di muovere questa raccomandazione, specialmente dopo le dichiarazioni udite ieri dall'onorevole ministro; dichiarazioni, che in massima, lodo.

Però, mi ha determinato a parlare la necessità delle opere che intendo raccomandare; ed ho pensato che, davanti alla necessità si commuove anche il buon padre di famiglia, che, se non ha i mezzi per supplire ai bisogni, fa ogni sforzo onde poterli trovare.

La stazione di Treviso fu costruita in origine, per servire alla linea Treviso-Venezia; ma, oggi, vi s'innestano parecchie altre linee: la Treviso-Udine, la Treviso-Vicenza, la Treviso-Motta, la Treviso-Belluno, sicchè è divenuta una stazione di non lieve importanza.

Secondo una memoria che mi venne gentilmente fornita dall'egregio sindaco di Treviso, i lavori che si domandano in relazione ai veri e reali bisogni del movimento merci e viaggiatori sono parecchi. Innanzitutto una nuova tettoia da sostituire alla antica cadente e pericolante nel vero senso della parola.

Non parliamo di sale d'aspetto di prima e seconda classe, perchè attualmente non ve ne sono, e serve da sala d'aspetto, cumulativamente per la prima e la seconda classe, un semplice andito di comunicazione fra la tettoia e l'atrio. Manca il fabbricato per rimessa-carrozze, le quali si lasciano, come di leggieri puossi immaginare, allo scoperto. Scarsissima l'area pel movimento dei treni-merci, e scarsi i binari. Insufficiente il fabbricato ad uso magazzini, il quale deve essere prolungato onde lo smistamento si renda possibile, e non avvenga come al presente, che per causa dell'affluenza dei carri da tutte le provenienze, lo smistamento operasi in condizioni ristrettissime ed imbarazzanti.

Ora, ripeto, questi lavori sono d'imprescindibile necessità a che la stazione di Treviso possa rispondere agli scopi inerenti alla propria destinazione, mentre sarebbe anche da osservarsi che finora per le lamentate mancanze non si potè dare alle parecchie linee tutto lo sviluppo di cui sono suscettibili. E tutti, onorevoli colleghi, convengono sulla necessità dei lavori medesimi; anche la Società ferroviaria esercente, come prima ne conveniva la direzione governativa del genio, e così pure i capi degli uffici tecnici. Non parliamo dei corpi locali, Comune e Camera di commercio, i quali con petizioni, ed altre pubbliche