ferma in quarantasette stazioni, anche di villaggi che non sono Comuni, ma frazioni di Comuni di 500 o 600 abitanti.

Io ho creduto mio dovere, trattandosi di cosa che mi pareva molto irregolare, di esporre alcune rimostranze per questo fatto. So che il Ministero dei lavori pubblici, per mezzo dell'Ispettorato, ha trovato ragionevoli i reclami di Cisternino; ma so pure che la Società Adriatica non ha voluto cedere. L'orario si è pubblicato, ed il comune di Cisternino non ha ottenuto la fermata.

Io domando se è in questo modo che il Ministero e l'Ispettorato si sanno far rispettare dalla Società Adriatica! Una volta che l'Ispettorato ha trovato ragionevoli, come mi consta, i reclami di questo Comune, perchè approvare l'orario senza che ad esso sia stata resa giustizia? Ancora una volta ripeterò che tutte le altre stazioni che si trovano su quella linea hanno la fermata; che si tratta di treni quasi *omnibus*, non internazionali; e che anche al comune di Cisternino dovrebbe la fermata essere concessa, affinchè i cittadini possano recarsi a Bari, che è il capoluogo, e ritornare in tempo debito alle case loro.

Io spero che l'onorevole ministro, edotto della cosa, saprà farsi rispettare dalla prepotentissima Società Adriatica perchè non vi è alcuna ragione nè finanziaria, nè tecnica che giustifichi questa denegazione di giustizia per parte della Società.

E vengo ad un'altra questione: a quella della formazione dei treni. Si direbbe che, quanto a ferrovie, l'Italia finisca a Roma. Da Torino a Roma c'è un servizio; da Roma in giù un altro.

Dico questo perchè da Roma a Torino si adopera tutto ciò che vi è di meglio nel materiale, carrozze e macchine; mentre da Roma a Napoli a Reggio a Bari, si adopera non dico quello che vi è di peggio, ma insomma quello che è di mezzo scarto.

Io viaggio molto di rado; ma qualche volta che ho dovuto recarmi nell'Alta Italia, ho veduto che il servizio procede con molta esattezza, mentre non può dirsi altrettanto nelle Provincie meridionali.

Le comodità che vi sono nelle carrozze di prima classe che vanno presso l'Alta Italia, non si trovano in quelle che vanno verso il Mezzogiorno. Ma c'è di più. Durante la stagione dei bagni, si prendono anche le migliori carrozze di terza classe, e si mandano sulle linee dell'Italia superiore, riserbando le peggiori per le linee dell'Italia inferiore. Dove il caldo è minore si mandano carrozze più comode e più capaci; dove il caldo è maggiore, si mandano carrozze più strette e più incomode.

Io richiamo quindi l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera intorno a questa grave questione, poichè non c'è ragione che alcune Provincie abbiano un trattamento migliore di altre, facendo quasi supporre che si voglia fare del regionalismo. È una questione di equità e di parità di trattamento, alla quale io spero che l'onorevole ministro vorrà provvedere. E non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arnaboldi.

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Clementini.

Clementini. Brevi osservazioni in linea di raccomandazione.

L'onorevole ministro sa meglio di me che gli unici cespiti di produzione delle regioni montuose d'Italia sono i legnami. Questa produzione ha già subiti danni enormi dalla concorrenza estera, dopo la conclusione del trattato con l'Austria-Ungheria. Ma a questi danni, altri se ne aggiungono ora perchè la concorrenza estera è favorita da una disparità di tariffe sui percorsi ferroviari, tutta a danno dei produttori italiani.

Infatti, ai grossi negozianti che importano dal Tirolo, dalla Carinzia e dalla Stiria ingente quantità di legname, le ferrovie italiane accordano facilitazioni al cui godimento non sono ammessi i produttori italiani. In ispecie si accorda riduzione di tariffa per l'importazione dal confine di Ala e di Pontebba fino ad un dato deposito, e si accorda la stessa riduzione per la riesportazione da questi depositi, per le diramazioni in tutto il resto del Regno, per secondare le richieste dei consumatori. Invece a quelli che non hanno la fortuna di potere importare queste merci dall'estero, si negano uguali facilitazioni.

Di qui uno dei mezzi col quale una forte concorrenza possono fare i grossisti negozianti italiani che acquistano la merce all'estero, tutta a danno dei produttori italiani.

E notisi che del danno che risentono i