

l'attenzione del ministro, che, se la linea non è perfetta, dovrà più o meno richiedersi che sia ridotta come tutte le altre linee. Ed allora io non domando nemmeno che questa ferrovia percorra i suoi 25 chilometri all'ora, ma domando solo che percorra quella quantità di chilometri che stabiliscano una tal quale differenza tra una ferrovia ed un carro ordinario, tirato dai buoi. (*Si ride*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ceriana-Mayneri.

Ceriana-Mayneri. Mi onoro di rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, circa il servizio ferroviario, e particolarmente circa gli orari vigenti sulle nostre strade ferrate, che paiono fatti apposta per rendere difficili le comunicazioni ed allontanare i viaggiatori dalle ferrovie italiane, con grave danno delle nostre popolazioni, degli introiti ferroviari e dello erario dello Stato che in questi introiti è particolarmente interessato.

Non sarebbe difficile il citare moltissimi esempi (e gli egregi colleghi mi potrebbero aiutare in questa enumerazione); ma, per non tediare la Camera, mi limiterò a citarne un solo. Il treno direttissimo, notturno, fra il Piemonte e Roma, si ferma 50 minuti alla stazione di Genova. È ciò concepibile, col nome dato a questo treno e con l'importanza delle relazioni fra il Piemonte e la capitale? Il percorso fra Torino e Roma è di poco più di 600 chilometri; ed i treni diretti lo fanno in 14 ore. Non oso sperare che si possa, in Italia, seguir l'esempio della Francia, dove il percorso tra Marsiglia e Parigi, che è di oltre 800 chilometri, è fatto in 12 ore; ma credo che, limitando la fermata a Genova a soli 20 minuti, e facendo qualche acceleramento in altri punti, si potrebbe facilmente guadagnare una buon'ora, ed in un non lontano avvenire, forse, ridurre il viaggio a sole 12 ore.

Mi pare una questione di così alta importanza, anche politica, da meritare l'attenzione dell'onorevole ministro ed un pronto provvedimento.

Poichè ho facoltà di parlare mi permetto ancora di raccomandare all'onorevole Perazzi di voler studiare, se fosse possibile, senza grave spesa, di estendere, come già si fa in Germania, in Francia, in Svizzera ed in Austria, il riscaldamento alle carrozze di terza classe.

In molte regioni della nostra Italia pur-

troppo abbiamo, da qualche anno, degli inverni lunghi e veramente siberiani; mi parrebbe opportuno, particolarmente nei lunghi viaggi, di adottare questo riscaldamento che salverebbe i poveri viaggiatori da tanti tormenti e sofferenze.

È una questione di umanità, e sono certo che l'onorevole ministro, così benevolo per le classi meno abbienti, vorrà accogliere favorevolmente anche questa mia raccomandazione e provvedere in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

De Felice-Giuffrida. Le spese che si sostengono per il mantenimento del personale del Regio Ispettorato ferroviario non sono eguali ai benefici che si ha il diritto di ricavarne. L'ho detto altra volta: vi sono inconvenienti a cui ha dato luogo l'istituzione dell'ufficio del Regio Ispettorato. Non ultimo di questi inconvenienti è quello accennato testè dall'onorevole Vagliasindi.

Nella costruzione della circumetnea e delle altre linee ferroviarie, in Sicilia, e nell'esercizio delle ferrovie, abbiamo dovuto notare una deplorabile condiscendenza dell'ufficio del Regio Ispettorato verso le amministrazioni costruttrici, e verso quelle che hanno l'esercizio delle linee.

Questa condiscendenza non è ultima causa dei giustificati sospetti di cui ha parlato l'onorevole Vagliasindi.

Sentano, onorevoli colleghi, e giudichino.

Non più tardi d'oggi mi è stato comunicato un fatto, che io mi pregio di sottoporre al giudizio della Camera, richiamandovi l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè voglia provvedere in proposito.

Si doveva nominare un ispettore principale del servizio movimento e traffico, nella rete Sicula. Un'amicizia (diciamo così) un poco troppo intima, tra il Regio ispettore, signor Decosa, ed il cavaliere Mazza, direttore generale delle ferrovie sicule, fece sì che vennero esclusi dal loro diritto di nomina i capi stazione di prima classe, e venne nominato, chi, egregio signor ministro?

Venne nominato un impiegato del Regio Ispettorato ferroviario!

Il guaio è che quando sono possibili questi gravi inconvenienti, non si può sperare di avere, all'occorrenza, relazioni eque, giuste e veritiere, non intinte almeno della pece di una eccessiva amicizia.