

nova dalla limitazione della potenzialità della linea dei Giovi e a migliorare le condizioni delle linee affluenti a Genova si sono presi provvedimenti speciali e sono i seguenti:

In corso di esecuzione: l'impianto del sistema del blocco elettrico tra Genova e Ronco, e l'impianto di tre binari tronchi nella stazione di Acqui.

Lavori approvati e che saranno subito cominciati: completamento e riordino degli apparecchi centrali di manovra a Sampierdarena; binario provvisorio di salvamento allo sbocco Sud della galleria di Busalla; rialzamento del binario detto della Coscia, da Genova a Sampierdarena, e allargamento del viadotto di Sampierdarena.

Sono in progetto e allo studio questi altri provvedimenti: il binario definitivo di salvamento allo sbocco sud della galleria di Busalla, il prolungamento del binario d'incrocio alla stazione di Cassine, la ventilazione artificiale delle gallerie di Busalla col sistema dell'Ingegnere governativo Saccardo, che io qui nomino a cagion d'onore, perchè ha inventato un sistema che si sta applicando per esperimento nella galleria del Gottardo, e si applicherà, fra breve, in tre gallerie della linea Bologna-Firenze.

Innanzi di dar fine a questa mia risposta aggiungo che prima e dopo quella dolorosa circostanza, dico anche questo a cagione d'onore, l'azione di tutti i funzionari governativi fu regolare e corretta, avendo essi, come ho ricordato, formalmente richiamati in precedenza gli uffici sociali competenti ad adottare provvedimenti atti ad evitare pericoli che essi prevedevano; dico pericoli, non accidenti, come quello che disgraziatamente avvenne, perchè tutti sappiamo che nel lunghissimo periodo da che è in esercizio la vecchia linea dei Giovi, non si era mai avuto esempio della retrocessione di un treno intero con due locomotive. Credo così di avere sufficientemente risposto all'onorevole Daneo sul disastro dei Giovi.

Daneo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ella sa che non si può parlare più che una volta sullo stesso argomento.

Daneo. Non debbo dire altro se non che prendo atto di quanto ha dichiarato l'onorevole ministro; che comprendo il suo riserbo, ma d'altra parte mi duole di non potermi di-

chiare soddisfatto. Presenterò quindi analogo interpellanza.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Faccia come le piace.

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 59 in lire 873,653.

Capitolo 60. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 90,000.

Capitolo 61. Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 21,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Galimberti.

Galimberti. Mi sono iscritto a parlare su questo capitolo perchè sono così poco convinto dell'utilità dell'Ispettorato ferroviario che, tanto per cominciare a risparmiare sul suo conto, avrei voluto proporre la soppressione di questa spesa. Ma l'onorevole De Nava mi ha data una spiegazione molto convincente: cioè che fino ad oggi l'Ispettorato non si è mai occupato degli orari e del servizio di transito. Ha detto, però, che se ne occuperà per l'avvenire; ed io prendo atto di questa dichiarazione fatta dall'onorevole De Nava riguardo al passato, e confidando che il Ministero vorrà occuparsi affinché tanta negligenza non si verifichi in avvenire, mi astengo dal fare la proposta radicale, della soppressione di queste 18,000 lire di spesa, come inutili, proposta che, del resto, sono certo la Camera avrebbe respinta. Invece sottoporro al ministro alcune osservazioni, che io aveva già presentate a lui sotto forma di interrogazione insieme con altri rappresentanti della provincia di Cuneo, osservazioni sopra gli orari che sono da noi in modo così strano regolati per l'opera così poco vigilante dell'Ispettorato, che, oggi lo so finalmente, non credeva d'esercitare alcuna sorveglianza. Mi appello, poi, alla equità del ministro, se non convenga portarvi rimedio.

L'onorevole ministro conosce la linea Cuneo-Mondovi; è una linea di poco più che venti chilometri e per percorrerla la ferrovia impiega un'ora e mezza, di guisa che tra ferrovia e locomozione ordinaria si può dire che piccola assai è la differenza di tempo. Un quarto treno, quello estivo, fu soppresso