

nistro, che a Cosenza non esiste una stazione, ma sibbene un misero casotto affatto insufficiente, più che pel decoro, per gl'interessi di quella città, alla quale affluisce tutta la popolosa Provincia.

E sì che la stazione avrebbe dovuto costruirsi fin da quando si aprì il tronco Pietrafitta, essendo anche Cosenza testa di quella linea!

Quanto ho accennato per Cosenza deve anche intendersi per Rosano e varie altre stazioni importanti di quella linea dell'Jonio; ed io ho fede che l'onorevole Lacava vorrà accogliere il mio reclamo, la cui importanza non potrà sfuggire a lui, e si soddisferebbe alle esigenze troppo trasandate del commercio in quella regione e si darebbe lavoro a quelle popolazioni, le quali se sanno soffrire in silenzio, non per questo non debbono essere sollevate dal Governo nei limiti dell'equità.

Ma debbo fare un'altra vivissima raccomandazione. I colleghi Fulci e Maiorana Angelo si lamentarono giustamente del viziosissimo orario ferroviario fra la Sicilia ed il Continente. E che cosa dovremmo dire noi di quello irrisorio sulla linea dell'Jonio, onorevole ministro? Perchè la sola provincia di Cosenza non deve avere più un treno diretto, mentre da quel centro non inferiore ad altri per importanza commerciale si impiegano oltre 24 ore fino a Roma? Avviene spesso che per abbreviare la distanza si va in carrozza da Cosenza a Paola per trovare il diretto... E non si crederebbe che dopo tanti denari spesi si è costretti in quella Provincia a servirsi piuttosto della carrozza che della ferrovia, con quanta soddisfazione dei contribuenti è inutile rilevare.

Mi perdoni, onorevole Lacava, ma Ella deve imporre alla Società Mediterranea che questo sconcio cessi una buona volta e che la Società medesima pensi non a dar polvere negli occhi, ma a rilevare i veri interessi di quella Provincia trascurata.

Io ho fiducia nell'onorevole Lacava e son certo provvederà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Severi.

Severi. Non so se nella somma stanziata in questo capitolo sia prevista la spesa per l'ampliamento della stazione di Arezzo. So, però, che la necessità e l'urgenza di questo ampliamento è stata già da molto tempo riconosciuta dalla Società e dall'Ispettorato go-

vernativo, in quanto che fino dal 1891 è stato compilato il progetto, il quale ha avuto anche parziale esecuzione. Essendo poi quei lavori rimasti sospesi, ne mossi lamento davanti alla Camera, ed il ministro Perazzi promise, che si sarebbe dato cura di sollecitare la prosecuzione di quei lavori e di studiare la cosa con molta benevolenza. Sono passati due anni e le promesse non hanno avuto il loro effetto.

Io richiamo l'attenzione del ministro su ciò poichè non fu soltanto per ragioni di utilità che il progetto fu presentato, ma anche per ragioni di urgente ed assoluta necessità.

Infatti la stazione di Arezzo, costruita in principio per servire soltanto ai bisogni della Rete Adriatica che corre da Firenze a Roma, in seguito, fu destinata anche al servizio della linea del Casentino e di quella della Valle del Tevere e così si comprende bene come quella stazione che prima era sufficiente sia poi divenuta insufficiente.

Questa insufficienza ha creato, non soltanto pericoli, ma ha dato luogo a danni effettivi, perchè per la difficoltà delle manovre, si sono verificati infortuni diversi, tra i quali tre seguiti da morte.

Non pare all'onorevole ministro, che sia quindi il caso che egli alle benevoli promesse del suo predecessore faccia seguire la realtà dei fatti, procurando di assegnare in questo capitolo i fondi necessari perchè quelle opere vengano eseguite?

Aspetto una risposta che mi auguro soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

De Amicis. Al punto in cui è giunta la discussione, sento il dovere di essere brevisimo: e tutte le osservazioni che potrei fare sull'Ispettorato e sulle Società ferroviarie, tenuto conto di quanto si è detto nella discussione generale, riassumo in una semplice domanda all'onorevole ministro:

Onorevole ministro, come intende Ella di assicurare che l'esercizio dell'importante linea Sulmona-Isernia-Caianello sia fatto onestamente ed a norma di legge? Quella linea che misura appena 175 chilometri, ha il difetto principale di abbreviare la distanza fra l'Alta Italia e Napoli, di oltre 150 chilometri. Quindi, tutto lo studio delle due Società, col consenso o col permesso, non so, dell'Ispettorato, è di fare in modo che quella linea sia inservibile; cioè, che si allontani