

da quella linea il transito, sia dei viaggiatori, sia delle merci. Si fa in modo che tutte le merci a grande velocità, che da Napoli si avviano per l'Alta Italia e pel Gottardo, seguano la via più lunga, e non quella più breve.

Le Società, specialmente la Mediterranea, fanno quello che vogliono, senza alcuna vigilanza. Non si sa quando si parta dalla stazione di Caianello e nè quando si arrivi ad Isernia, dove ha termine l'esercizio della Società Mediterranea ed incomincia quello dell'Adriatica. Non vi è mai coincidenza di treni; in modo che quelle popolazioni sono state costrette ad implorare dal ministro delle poste il ritorno all'antico.

Il tratto fra Roccaravindola e Caianello non può esercitarsi senza pericolo. La stazione di Caianello non è stata ampliata; ed anzi, ora, si trova anche senza sale di aspetto, nè di prima, nè di seconda, nè di terza classe.

Non vi parlerò del materiale mobile viaggiante sulla linea. Non vi dirò che mancano le tre coppie di treni, volute dalla legge. In sostanza, quella ferrovia, che è costata tanti milioni allo Stato, e che doveva essere utile all'interesse generale, ora non serve nemmeno agli interessi locali, perchè i viaggiatori dell'Abruzzo, per recarsi a Napoli sono costretti a preferire la via più lunga, o per Roma-Napoli, o per Castellammare-Adriatico-Foggia-Caserta-Napoli.

Ho fiducia in Lei, onorevole ministro, ma attendo una risposta franca, e che mi dia sicuro affidamento che vorrà far cessare questo stato di cose.

Nella discussione generale, Ella ha detto francamente che l'Ispettorato governativo, così com'è, per quante composto di persone degne d'ogni considerazione (ed io non ne ho mai dubitato), non può funzionare, ed ha promesso di riformarlo. Ebbene, per non tediare la Camera, e perchè ho fiducia che saprà provvedere, non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito,

Spirito. Debbo fare all'onorevole ministro una breve preghiera riguardante la stazione di Pontecagnano. È una questione oramai tanto antica e a tutti nota, che certamente l'onorevole ministro deve esserne informato. Si tratta non solo della costruzione di questa stazione, ma anche della sua ubicazione.

Interessi vitali e molteplici da molti e

molti anni reclamano lo spostamento della stazione dalla riva destra alla sinistra del Picentino.

Vi erano prima varie opposizioni, ma oramai queste sono state superate, principalmente per parte del municipio di Salerno, il quale, vista l'importanza e lo sviluppo dei commerci in quella contrada, non ha più opposto alcuna difficoltà, ed ha più volte deliberato e fatto voti al Governo perchè quella stazione passasse dalla riva destra alla riva sinistra del Picentino, cioè nel cuore del paese di Pontecagnano, al quale quella stazione appartiene e di cui porta il nome.

Prego, perciò, l'onorevole ministro di voler sollecitare una buona volta la soluzione di tale questione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

Cottafavi. Prego l'onorevole ministro ad occuparsi di un gravissimo inconveniente che da lungo tempo si verifica, senza che si sia in alcun modo riparato. Nelle stazioni di collegamento fra le ferrovie complementari e le ferrovie principali, di solito s'impongono a carico delle amministrazioni delle ferrovie complementari, per parte delle amministrazioni delle ferrovie principali, tasse gravissime, contributi enormi, tanto che si è arrivati perfino al punto da far pagare una percentuale ad ogni partenza e ad ogni arrivo di treno delle ferrovie complementari. Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto anormale.

Dal momento che coi fondi dello Stato si accrescono le stazioni delle ferrovie principali, dal momento che il bilancio dello Stato ne sopporta la spesa, non so capire perchè le ferrovie complementari debbano contribuire anche esse ed in una misura gravissima, alle accennate spese, tanto più che, mentre da ogni parte si domandano nuovi lavori e nuove ferrovie complementari, mentre il Governo ha pensato a presentare disegni di legge che ne accrescono il numero, nessuno si occupa di assicurarne la vita.

Ora queste ferrovie se non sono attive e non possono funzionare regolarmente, sono più dannose che utili, ed io ritengo che non potranno funzionare regolarmente se non saranno tutelate di fronte alle pretese delle amministrazioni delle ferrovie maggiori. Non ho altro da dire.