

altri casi analoghi, si ricorre a speciali apparecchi di sicurezza, il cui ufficio è quello d'impedire che due treni provenienti o destinati alle due linee abbiano a transitare contemporaneamente sul bivio. Uno di simili apparecchi esiste precisamente al bivio del Tirolo, e comanda ai segnali a disco che si trovano sulle due linee verso Ala e Milano, in guisa che uno dei due dischi non può essere messo a via libera se l'altro non è prima posto a via chiusa. E poichè non possono assolutamente essere messi entrambi nello stesso tempo a via libera, ne viene che, se rispettansi i segnali, è impossibile che due treni provenienti dalle due linee abbiano ad investirsi. Però è necessario, che il macchinista il quale dirige il treno, obbedisca alla indicazione che l'apparecchio di sicurezza abbia dato. Ora è avvenuto, nel caso lamentato dall'onorevole Miniscalchi, che il macchinista non badò al segnale ricevuto, che indicava via impedita, cosicchè, avendo oltrepassato il bivio, andò ad investire l'altro treno.

Per evitare questo inconveniente in modo assoluto, bisognerebbe costruire dei nuovi binari, ma l'onorevole Miniscalchi deve considerare che, siccome questi bivii si trovano in numero abbastanza rilevante sopra tutte le reti ferroviarie, la relativa spesa sarebbe ingentissima.

D'altra parte non si può pretendere che nell'esercizio delle ferrovie non si faccia assegnamento sull'osservanza dei segnali, giacchè in questo caso non si potrebbero esercitare le linee ad un binario solo, non si potrebbe sulle linee a grande traffico far seguire a breve distanza un treno ad un altro nella stessa direzione, non si potrebbero finalmente ricevere nelle grandi stazioni treni provenienti dalle varie linee che vi convergono.

Ripeto, che quando il personale obbedisse scrupolosamente ai segnali dati dagli apparecchi di sicurezza, inconvenienti non potrebbero succedere, come infatti succedono rarissimamente. Io non saprei dare altre spiegazioni all'onorevole Miniscalchi, e spero che esse potranno tranquillare sufficientemente l'animo suo.

**Presidente.** L'onorevole Miniscalchi ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

**Miniscalchi.** L'onorevole sotto-segretario di Stato facilmente comprenderà che non posso

dichiararmi soddisfatto delle sue spiegazioni. Egli ha detto che non vuol creare un precedente dannoso al Governo, con la costruzione di un nuovo binario in quella località. Ammetto anche che abbia ragione, ma temo che questo consiglio gli sia venuto dallo Ispettorato di Verona, e mi convinco sempre più che questi Ispettorati sono proprio inutili e che non fanno punto l'interesse nè del Governo, nè delle popolazioni.

Domandi un po' all'Ispettorato quali provvedimenti ha preso, in quest'ultimo mese, perchè la posta in alcuni paesi della riviera veronese del Lago di Garda, non è stata distribuita regolarmente, e gli si risponderà che si tratta di forza maggiore; perchè queste sono le informazioni che l'Ispettorato ha ricevuto. Io credo però che, se i signori ispettori fossero andati sul luogo, avrebbero veduto che è di peso più dal personale che da forza maggiore, ma l'Ispettorato non si occupa di tali cose.

La sera del 2 febbraio corrente, alle ore 20 circa, al bivio del Tirolo il treno-passeggeri numero 415 proveniente da Milano, che aveva la precedenza sul treno merci proveniente dal Tirolo, rasentò quest'ultimo con grandissimo danno del materiale, ma, fortunatamente, senza gravi disgrazie del personale ferroviario e dei passeggeri. La colpa dello scontro pare si attribuisca al macchinista del treno merci il quale non avrebbe fatto attenzione ai segnali. Ma Ella, onorevole sotto-segretario di Stato, non ha detto che nella stessa notte dal 2 al 3 febbraio l'accelerato numero 126 da Verona a Milano fu miracolo non si scontrasse col treno di lusso Nizza-Pietroburgo fra le stazioni di Sommacampagna e Verona, proprio lì vicino al bivio e che fu merito dei due macchinisti se lo scontro fu evitato; perchè essi seppero fermare le macchine a tempo.

Considerati questi inconvenienti e questi pericoli, il collocamento di un terzo binario s'impone. Perchè non sono due linee soltanto, onorevole Chiapusso, ma sono quattro (e cioè quelle di Legnago, di Modena, di Milano e del Tirolo) che fanno capo a quel bivio.

E ne deriva che si fanno fermate lunghissime, specialmente pel treno di Legnago, quando gli altri treni non sono in orario; che tutti gli scambi dipendono da una manovra di una guardia centrica, la quale può anche trovarsi in condizioni anormali e dare