

loro e delle loro famiglie, e in parte dispensati definitivamente dal servizio. Ora che l'ultimo voto della Camera ha fatto giustizia delle tendenze reazionarie che imperavano in quell'epoca, sarebbe logico e doveroso che questi impiegati ritornassero ciascuno alla loro sede, e fossero riammessi nuovamente in servizio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pistoja.

**Pistoja.** Procurerò di essere brevissimo perchè debbo rivolgere una sola raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

È noto che la ferrovia Mantova-Cremona appartiene ad una Società la quale, prima delle Convenzioni ferroviarie, aveva ceduto l'esercizio della ferrovia alla Società dell'Alta Italia in forza di un contratto nel quale esistono due articoli che esimono in modo assoluto la Società concessionaria da qualunque concorso di spese che si presentassero necessarie per l'aumento del traffico o per necessità crescenti dell'esercizio. Questo contratto è stato incluso implicitamente nelle Convenzioni ferroviarie; di modo che è avvenuto che d'allora in poi, di mano in mano che si è presentata l'urgenza, per il crescente traffico, di fare qualche opera, e la Società esercente si è rivolta alla concessionaria per avere un concorso nella spesa, questa ha sempre risposto negativamente in base a quei due articoli; e così si sono via via accumulati bisogni che oggi reclamano addirittura una soddisfazione.

Ne citerò due: da anni ed anni l'Ispettorato ferroviario e la Società esercente hanno riconosciuta la necessità dell'impianto del servizio di piccola velocità nella stazione di Torre dei Picenardi.

Per l'accresciuta produzione agraria ed industriale, specialmente di generi molto pesanti come le barbabietole, il servizio di piccola velocità in quella stazione riuscirebbe di grandissimo vantaggio alle popolazioni agricole che si trovano attorno a quella stazione. Ma un altro provvedimento ancora più urgente è quello che concerne la stazione di Piadena.

Sulla linea Mantova-Cremona è andato sempre crescendo il traffico; ma da quando poi si è costruita la Parma-Brescia che appunto a Piadena attraversa la linea Mantova-Cremona il bisogno dell'allargamento di que-

sta stazione si è fatto veramente imperioso: mancano i binari per le manovre di smistamento come per i servizi della piccola velocità in genere, e soprattutto poi manca un fabbricato sufficiente per i passeggeri.

E la mancanza di binari fa sì che, dato il continuo ingombro dei veicoli nella stazione, si deve soltanto sulla prudenza del personale fidare perchè non avvengano continue disgrazie; ma tutto ciò naturalmente porta un ritardo nel movimento dei treni e delle merci.

Oltre a ciò nella stazione, per esigenze di servizio, si sono occupati i locali che una volta servivano per i passeggeri; sicchè, in quella stazione frequentatissima (e potrebbe attestarlo anche il presidente del Consiglio che la conosce benissimo), una sola e piccola sala serve per tutte e tre le classi; è quindi una condizione di cose che non può durare più a lungo.

Di progetti se ne sono fatti molti, ma le solite piccole astuzie dell'Amministrazione dello Stato, quando si tratta di questioni che importano spesa, impediscono da anni ed anni ora per una variante ed ora per un'altra che questi progetti arrivino in porto e così la questione non si risolve mai anche perchè la Società concessionaria si rifiuta assolutamente di concorrere nelle spese le quali non sono certamente lievi.

Comprendo che il fabbricare in casa altrui a proprie spese non sia consigliabile, ma quando si tratta di un servizio pubblico (mi consenta l'onorevole ministro di dirlo) quando si tratta di soddisfare a bisogni sentitissimi, l'Ispettorato potrebbe obbligare le due Società, la concessionaria e l'esercente, a provvedere, salvo poi a risolvere giuridicamente la questione. *(Bene!)*

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Montagna.

**Montagna.** Due parole soltanto per sottoporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici un quesito nell'interesse di una categoria di ferrovieri che è trascurata nel momento in cui diventa inabile al lavoro; intendendo parlare del personale ormai diventato numeroso, che presta servizio presso la Società internazionale dei vagoni di lusso.

Questo personale, che, ripeto, è ormai abbastanza numeroso e tutto composto di italiani, contribuisce con l'opera sua a quei