

interessi maggiori della regione, con la deliberazione successiva, del 18 dicembre 1900, tornò sulla buona via, cioè confermò la primitiva deliberazione del 25 novembre 1897. Ora io faccio riflettere all'onorevole sotto-segretario di Stato che se il 25 novembre 1897 il Consiglio provinciale si pronunciava unanime per la località detta il molino di Montefiore, se dopo tanti tentativi, finalmente, a distanza di diversi anni, cioè nel 1900, tornava a confermare la primitiva decisione, vuol dire che finalmente dopo tanto discutere si era persuaso che là dove si diceva di dover costruire il ponte in principio, deve precisamente essere costruito, perchè degli interessi più importanti, cioè di quelli di Monterubbiano, sia tenuto il dovuto conto.

Io quindi concludo.

Poichè il Ministero con molta equità si compiacque di accogliere le mie preghiere (e ne ringrazio in particolar modo l'onorevole Niccolini) e di inviare un ispettore centrale, sull'Aso (io lo accompagnai e con lui visitai le diverse località); poichè egli ha riferito che ognuna di queste località si presta a meraviglia alla costruzione del ponte, poichè dunque ogni ragione tecnica è esclusa per dire che esso non si possa costruire in un luogo piuttosto che in un altro; poichè trattasi solo di costruire il ponte là dove gli interessi di maggiore importanza lo richiedono, io raccomando vivamente che sia costruito al molino Montani, dove il Consiglio provinciale riconobbe nel 1897 dovesse essere costruito, e dove riconosce ancora che debba essere costruito la Deputazione provinciale in conformità alla deliberazione unanimemente presa sono pochi giorni...

Presidente. Onorevole Falconi, i cinque minuti sono trascorsi.

Falconi Gaetano. Permetta, onorevole presidente. Io non abuso mai della parola.

...così io concludo esprimendo la piena fiducia che il Ministero dei lavori pubblici vorrà tener conto del concorde parere del Consiglio provinciale e dell'ultima relazione della Deputazione provinciale.

Presidente. L'onorevole Falconi Gaetano ha un'altra interrogazione al ministro dei lavori pubblici « per sapere se il Governo riconosca la necessità e la urgenza che siano finalmente adottati provvedimenti, nell'interesse dei Comuni sulla linea « Ancona-Pescara », ed in ispecie di quelli della Provincia di Ascoli-Piceno, che valgano a ri-

muovere i gravi danni derivanti dalla scarsa luce e dalla insufficiente altezza dei sottopassaggi ferroviari posti di fronte ai centri abitati. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di parlare per rispondere a questa interrogazione.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Nel 1897 si verificarono dei gravi danni lungo la linea Senigallia-Pescara; una Commissione venne incaricata allora di studiare e proporre le opere da eseguirsi per rimuovere, anche nei rapporti verso terzi, il pericolo di nuovi danni; essa dopo accurate visite e studi suggerì vari lavori dei quali fu disposta l'esecuzione, e, come l'onorevole Falconi sa, una gran parte di essi sono già compiuti ed altri sono in corso di ultimazione.

Quanto ai danni che sarebbero successivamente avvenuti, nulla risulta all'Amministrazione dei lavori pubblici. Essa ha eseguito ciò che venne proposto dalla Commissione per salvaguardare non soltanto la sicurezza dell'esercizio della linea ferroviaria, ma anche l'interesse dei terzi. Io sarei lietissimo, se l'onorevole interrogante potesse indicarmi quali siano i danni verificatisi. Aggiungerò frattanto che, a giudizio dei propri tecnici, l'Amministrazione ritiene infondato, dopo le opere eseguite, il timore di nuovi danni, che sarebbero minacciati dalle asserite insufficienze di luce e di altezze di alcune opere d'arte; dappoichè i nostri tecnici, consultati nuovamente, ci assicurano che, dopo i lavori eseguiti, nulla vi sarà più da temere.

Presidente. L'onorevole Falconi ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Falconi Gaetano. La costruzione dei sottopassaggi dei quali parlo nella mia interrogazione risale al 1863, allorquando fu aperto all'esercizio il tronco ferroviario da Ancona a Castellammare, e fino da allora fu riconosciuta l'insufficienza di essi per il passaggio dei carri che si devono recare sino al mare. Ma in quell'epoca, al di là della ferrovia non vi erano che degli arenili, non essendo stata ancora costruita nessuna casa e nessun villino tra la ferrovia e il mare. Ma dal 1863 in poi si è verificato questo, che vuoi per il rialzamento continuo del terreno verso il mare, vuoi per altre cause, si è avuto in media lungo questi sottopassaggi un innalzamento di circa 40 centimetri. Per ciò immagini l'onorevole sotto segre-