

zione di Conegliano si concentra il commercio che viene dal Cadore per la via di Vittorio ed il commercio che viene dalle vallate dalla parte di Valdobbia.

Quindi io raccomando a Lei, onorevole ministro, che gli studi che sono stati fatti, come ne ho avuto assicurazione al Ministero, siano accelerati, perchè ogni giorno che perdiamo è un danno maggiore che si fa agli interessi di quelle popolazioni. Basti dire che tutta la città di Conegliano è illuminata a luce elettrica e la stazione è ancora illuminata a petrolio. Anche questo porta gravi inconvenienti in una stazione dove si fermano, durante la notte, i treni diretti da Udine e da Venezia.

Io confido, onorevole ministro, che Ella vorrà con la sua nota cortesia, fare accelerare questi lavori e dare finalmente a Conegliano una stazione che corrisponda al bisogno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Daneo Edoardo.

Daneo Edoardo. Poichè questo capitolo è ormai divenuto la sede di tutte le raccomandazioni ferroviarie, io pure mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici circa una questione ormai antica; quella delle comunicazioni ferroviarie tra il Piemonte e la Capitale del Regno. In ordine a queste comunicazioni, ricordo che anche quando l'onorevole Tedesco presiedeva la Commissione degli orari manifestando già quelle alte doti, che poi degnamente lo condussero in sede più elevata; ricordo come anche allora egli si dimostrasse convinto che sia per la velocità, sia per la sufficienza, le comunicazioni medesime non erano punto adeguate allo scopo.

Per un percorso di 650 chilometri in discesa, cioè dal Piemonte alla Capitale, il treno notturno impiega 14 ore, mentre quello che risale da Roma a Torino non ne impiega che 13. Per questa lentezza, si giunge a Roma dopo le 10, e così l'uomo d'affari che viene alla capitale o l'uomo politico che vi è chiamato dai suoi uffici non giungono più in tempo per potersi valere delle ore del mattino; la giornata è mezzo perduta, e viene così quasi reso inutile quel sacrificio della notte che si fa in omaggio all'assioma del tempo-moneta. Se per altre comunicazioni di regioni più fortunate si percorrono agevolmente più di 600 chilometri in 12 ore, perchè non se ne possono per noi compiere 650 in non più di 13 ore? Nè valgono le ragioni addotte ordinariamente dalla Me-

diterranea di lavori necessari sulla linea Genova-Chiavari-Spezia, che ormai sono terminati cento volte, salvo a ricominciare altri cento soltanto per dar pretesto a ritardar di 20 minuti almeno tutti i convogli che naturalmente non giungono a riacquistarli.

E dopo le comunicazioni tra il Piemonte e la Capitale mi permetto dire una parola anche di quelle tra la mia regione e l'Italia centrale.

Si sa ormai che, per una felice combinazione dovuta ad altre circostanze, si avvia finalmente un miglioramento nelle comunicazioni da Torino a Bologna. Ma da Bologna a Torino un buon diretto, diurno, non si ha. Il ministro risponderà forse che il farlo dipenderà anche dalla sistemazione di certi treni internazionali e che si studierà nel convegno di Stuttdgard. E sia pure, ma per essere sicura e non lontana la soluzione di questo problema, io invoco tutto l'interessamento del Governo, affinchè questo interesse veramente cospicuo per tutto il movimento di affari tra il Piemonte e l'Italia centrale sia preso nella più benevola e sollecita considerazione.

Ed ora vorrei elevarmi ad un argomento più largo e invocar l'attenzione del ministro sull'insufficiente servizio delle ferrovie secondarie. Io non so che cosa faccia o possa fare l'Ispettorato in questa materia, ma è certo (ed io parlo specialmente delle linee che meglio conosco) è certo che anche le linee secondarie le più redditizie e le più sicure per movimento, sono diventate il ricovero degli ammalati e dello scarto di tutto per il materiale e forse anche per il personale.

Io ho viaggiato spesso sulla Torino-Aronero, sulla Torino-Cuneo, sulla Torino-Chieri che indubbiamente per molti punti sono linee importantissime, ed ho veduto vagoni di prima classe ridotti a punto da non sapere più come difendersi specie nella stagione invernale, dalla pioggia e anche dal freddo per mancanza o guasto magari persino di vetrate. E non parlo dell'orribile stato dei vagoni di terza classe a proposito dei quali nemmeno da lontano si può parlare di condizioni igieniche e riguardo alle necessità della vita.

Eppure anche questo servizio delle ferrovie secondarie o complementari, che fronte al grande fiume ferroviario rappresentano i ruscelli, l'acqua che viene dalle fonti, meriterebbe una grande attenzione: un grande studio. Bisognerebbe forse riguardo a questo servizio, l'onorevole