

nistro facesse fare dall'ispettorato serii studi per vedere se non fosse il caso di attuare per le singole linee secondarie o pei loro gruppi speciali, un esercizio a parte, staccato, autonomo e anche affidato ad una speciale amministrazione. Io vedo che là dove vi è un interesse speciale, come sulle ferrovie Biellesi, sulla ferrovia da Torino a Lanzo, di cui qualcheduno c'è qui che potrebbe dire qualche cosa, cotali comunicazioni sono ben altrimenti servite, con vantaggio pecuniario molto più grande, e con concorrenza efficace alle linee dello Stato. Io dico che in seguito a questo mal fatto servizio delle ferrovie secondarie, assai più largo di quello che potrebbe essere è il contingente di movimento che hanno dato le tramvie là dove esistono; poichè il viaggiatore fra le velocità lumaca e le torture dei treni ordinari ferroviari e il servizio talora fin più celere, ma sempre migliore e a tariffa molto più bassa, delle tramvie, sceglie il tram piuttosto della ferrovia. Questo lo vediamo in molti paesi che hanno il beneficio dei servizi concorrenti vicini. Io spero che questo argomento delle ferrovie minori che è argomento degli umili, e dovrebbe essere quindi assai benevisto alle tendenze più moderne, sarà preso in considerazione dall'onorevole ministro.

E passo ancora ad un altro argomento. Vorrei richiamare l'attenzione del ministro circa lo stato della principale stazione di Torino, e il ministro me lo insegna, è tra le tre o quattro maggiori d'Italia tanto per reddito, quanto per movimento di merci e di viaggiatori. Già più volte si è riconosciuta la sua insufficienza rispetto al grande movimento delle merci, e le difficoltà del servizio per la sua scarsa larghezza e per la sua ubicazione.

Già si è fatto tutto il possibile per migliorarla, facendo spese assai gravi, nel ristretto campo in cui potevano farsi, provvedendo alla meglio, ma ben si comprende ormai che si tratta di rappezzi e che un riordinamento radicale delle stazioni di Torino è maturo e già si impone, e che l'avvenire renderà intollerabile presto questo stato di cose.

E intanto anche il municipio riconobbe come anche sotto l'aspetto edilizio l'ubicazione delle stazioni e la cintura di ferro della linea di circonvallazione non siano più tollerabili. La Società esercente riconosce da parte sua quanto sia faticoso il servizio e come sarebbe impossibile poi fare il servizio completo con una nuova linea, come

ad esempio la Cuneo-Nizza, per la quale auguro che possano essere presto date promesse più larghe e sicure di prossima attuazione, di quelle scritte recentemente nei programmi dal Governo bandite. Quando la Cuneo-Nizza e la Santhià-Borgomanero saranno effettuate, il ministro sa che il servizio ordinario non potrà più essere fatto in quella stazione. Oramai dunque *periculum est in mora*: Ora accade che il municipio ha già in pronto diversi progetti e certo l'intenzione e forse i mezzi di aiutare il Governo per ottenere questo scopo. Ora io non domando altro al ministro che di essere sollecito a nominare la Commissione relativa, e che gli studi siano rapidamente compiuti d'accordo col municipio di Torino affinché possa effettuarsi quello che sarà il progetto migliore. Vi sono anche altre deficienze come quella del binario da raddoppiarsi sulla Torino-Modane che oramai dovrebbero essere riparate. Ed io ho ripilogato brevemente tutte queste raccomandazioni, sicuro di non averle segnalate invano alla sicura conoscenza e alla sperimentata operosità dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

Morpurgo. Insieme ai miei onorevoli colleghi Bianchini, Brandolin, Fradeletto, Techio, Caratti, Girardini e Bertolini ho presentata un'interrogazione per sapere se l'onorevole ministro dei lavori pubblici intenda di provvedere alla posa del secondo binario sulla linea ferroviaria Udine-Mestre, reso necessario per il traffico sempre crescente, e reclamato con urgenza dalle rappresentanze comunali, provinciali e commerciali di Udine, Treviso e Venezia. E poichè oggi si parla di ferrovia, io ne approfitto per conoscere il pensiero dell'onorevole ministro circa questo argomento tanto importante ed urgente. Il disastro di Beano è stato una prova dolorosissima dell'insufficienza del binario unico sulla strada Mestre-Udine.

E non soltanto in occasione di trasporti di truppe, o nei momenti nei quali si accumulano molte merci che debbono percorrere quelle linee nei mesi in cui vi ha maggiore affluenza di passeggeri, si nota la insufficienza di quel tratto di ferrovia: oramai, in tutte le epoche dell'anno, l'insufficienza stessa rimane dimostrata.

Io parlo ad un ministro il quale troppo bene conosce la materia perchè io venga qui ad esporre dati e cifre, ed abbia ad annoiare la Camera con la dimostrazione che oramai si è raggiunto tale un movimento