

zione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova, lire 1,110,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 68. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 1,086,182.

GATTORNO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GATTORNO. Debbo qui ricordare una cosa molto importante. La Società delle ferrovie aveva fatto proposte per l'ingrandimento della stazione di Rimini, in seguito alle gravi disgrazie avvenute per il movimento dei treni, per le quali la Società ha dovuto pagare forti indennizzi tanto al personale suo, quanto a quello delle poste e dei telegrafi. La Società e il Governo avevano capito che bisognava aumentare i binari, affinché i treni potessero manovrare sicuramente. Ma sono passati dieci anni, si sono fatti gli studi, si sono stanziati le somme, e i lavori non sono stati ancora cominciati; e le cose sono rimaste nello stato di prima, ciò che può essere causa di nuovi disastri. Ora io credo che l'evitare questi disastri interessi tanto allo Stato quanto alla Società, la quale, lo ripeto, è poi obbligata a pagare i danni. Credo quindi che sia cosa opportuna che il ministro prenda nota di queste mie raccomandazioni per provvedere sollecitamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Gregorio.

VALLE GREGORIO. Da Roma partono due treni diretti notturni, il 6 per Firenze-Bologna, l'80 per Ancona-Bologna con vetture di terza classe, nelle quali prendono posto i viaggiatori senza alcuna distinzione di biglietto a tariffa ordinaria o a tariffa ridotta, basta che siasi pagata la sopratassa solita.

Quei viaggiatori a tariffa ridotta, che da Bologna sono avviati per la linea di Milano, proseguono senza noie il loro viaggio fino a destinazione, ma tutti gli altri che devono proseguire per Venezia e oltre, anche se hanno pagata la sopratassa del diretto per tutto il percorso che devono fare, non possono usufruire della terza classe che è sempre unita al diretto 6 Bologna-Venezia, perchè non vi sono ammessi passeggeri a tariffa ridotta. Quindi due dispiaceri; il primo di dover attendere un nuovo treno per delle ore, l'altro quello di veder partire la vettura di terza classe a loro inibita, il più delle volte completamente vuota.

Perchè non si ripara a tale inconveniente abolendo l'ordinanza attuale che stabilisce come su quel treno sono ammessi solamente viaggiatori di terza classe muniti di biglietto a tariffa intera e di abbonamento, quando nel loro itinerario abbiano un percorso non inferiore a chilometri 60 sulla linea Bologna-Venezia circolare di congiunzione, ad itinerario combina-

bile e combinato, quando fra la stazione di partenza e quella prescelta di fermata intercedano non meno di 60 chilometri percorsi su questa linea?

Lo stesso, ben inteso, è per il treno 5 discendente Venezia-Bologna.

Una anomalia strana la si incontra poi per i treni 6 e 54 Venezia-Udine ed oltre, dove non si può approfittare della terza classe con biglietto di riduzione, e quello che è ancor più incomprensibile si è come nelle terze classi unite ai due treni predetti sono ammessi solamente i viaggiatori destinati oltre Treviso per le stazioni delle linee Treviso-Motta-Livenza, Treviso-Belluno; quindi nessuno che voglia portarsi a Pontebba o Cormons con quei treni può usufruire della terza classe, limitata a far servizio al pubblico solo per un terzo della percorrenza che devono compiere questi due treni.

Notisi poi che il treno 6, a Udine diventando 58, prosegue per Cormons e oltre con vetture di terza classe, delle quali non possono usufruire che i pochi viaggiatori in partenza da Udine, mentre se le terze classi partendo da Venezia proseguissero verso quella città, porterebbero un numero maggiore di viaggiatori, con vantaggio di questi e della Società.

Lo stesso dicasi dello stesso treno 6 che a Udine si trasforma in 54 e prosegue per Pontebba e oltre, facendo sempre coincidenza con i treni austriaci per Vienna.

Il movimento discendente di questi treni presenta le stesse anomalie. Si vedono i treni 55 da Pontebba, 59 e 615 Vienna-Trieste-Cormons che portano a Udine viaggiatori di terza classe, i quali, pur arrivando in tempo di coincidenza, sono obbligati a fermarsi e attendere pazientemente gli altri treni per proseguire per Venezia.

Non sarebbe male, signor ministro, che questa anomalia, dannosa a quel pubblico che fornisce il reddito maggiore alle ferrovie, finalmente sparisse, e che sulle terze classi dei diretti Bologna-Venezia e viceversa, potessero viaggiare eziandio quelli a tariffa ridotta: e che sulla linea Venezia-Udine per Pontebba e Cormons le vetture di terza classe dei treni diretti ascendenti e discendenti proseguissero fino al confine e non si arrestassero più a Treviso, come oggi avviene.

Mi auguro che l'attuale trattamento, contrario all'interesse della regione Friulana, abbia presto a sparire, a vantaggio reciproco dei viaggiatori e della Società.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccelli Alfredo.

BACCELLI ALFREDO. Questo capitolo mi offre occasione di rivolgere una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori