

È pertanto indispensabile che ai passaggi a livello si sostituiscono sottopassaggi o soprapassaggi.

L'amministrazione ferroviaria ha manifestato il proposito di far concorrere i privati e gli enti locali, comuni e provincie, nella costruzione di questi sottopassaggi o soprapassaggi ed io convengo pienamente in questo concetto perchè sono d'avviso che non si debba domandar sempre ogni cosa al Governo, e fare del Governo una specie di Padre Eterno il quale debba provvedere a tutto (*Approvazioni*), guidando il cittadino dalla culla alla tomba, come se fosse sempre un bambino. I privati e gli enti interessati debbono concorrere col Governo nelle spese di quelle opere, che ad essi giovano. Ed io stesso ho contribuito alla costruzione d'un sottopassaggio per accedere ad una mia proprietà (e mi dolgo soltanto della lentezza adoperata dall'amministrazione ferroviaria nello sbrigare la pratica) e so che il comune di Musocco e la provincia di Milano sarebbero pure disposti a concorrere nelle spese per simili sottopassaggi.

Raccomando questo argomento al ministro; e gli raccomando soprattutto di stabilire questo principio: che chi vuole qualche utilità, abbia da concorrere in quella spesa che è necessaria perchè questa utilità gli sia data. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Terrò conto delle raccomandazioni dell'onorevole Mira perchè questa questione dei passaggi a livello deve essere ripresa in esame. Con l'aumento del numero dei treni, specialmente dopo l'adozione del servizio economico, non è più possibile continuare nel vecchio sistema. Tuttavia mi auguro che vi siano molti che come l'onorevole Mira vogliono aiutare l'amministrazione delle ferrovie di Stato nella costruzione di questi sotto o soprapassaggi.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ed io mi associo allo stesso augurio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE LUCA PAOLO ANANIA, *relatore*. Una sola osservazione. La idoneità delle stazioni, e specialmente di quello di transito, ha una grandissima importanza, sia per agevolare i trasporti che per custodire le merci e per impedire infortuni e disastri. E perciò mi unisco ai colleghi nel raccomandare che provveda alle stazioni di Nocera e di Eboli, e specialmente a quest'ultima che

serve un paese indubre e non ha che due soli binari.

Nell'interesse del mio collegio debbo poi aggiungere che da tre anni e più si è progettato un magazzino merci per la stazione di Cassano sulla linea Rocchetta-Melfi, magazzino che importerebbe pochissima spesa, e quindi raccomandando che il progetto venga eseguito.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 387 s'intende approvato.

Capitolo 388. Linea Roma-Solmona, *per memoria*.

Capitolo 389. Linea Faenza-Firenze, *per memoria*.

Capitolo 390. Linea Eboli-Reggio, *per memoria*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerriatore.

GUERRITORE. Mi sono iscritto per pregare l'onorevole ministro di considerare se non sia il caso di cambiare la dicitura di questo capitolo, sostituendo ad « Eboli-Regio », « Napoli-Reggio ». Così si potrebbero più facilmente trovare i fondi occorrenti per l'ampliamento della stazione di Nocera.

DE SETA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA. Io non avrei chiesto di parlare se il collega Mira, nel richiedere alcuni provvedimenti relativi ai passaggi a livello non avesse detto che lo Stato non deve considerarsi come una specie di Padre Eterno, e che, quando le cose si vogliono, gli altri enti interessati debbono concorrere. L'onorevole ministro del tesoro ha plaudito a questa idea, e giustamente, perchè così viene a ridurre le spese dello Stato. Io, a proposito di questa affermazione, ho chiesto di parlare perchè recentemente ho raccomandato all'onorevole ministro dei lavori pubblici, non dal banco di deputato, un fatto importante che si è verificato sulla Eboli-Reggio. Devo ricordare brevemente che, quando si fece l'appalto di quella ferrovia, l'impresario ebbe obbligo di fare delle cave di prestito sulle sabbie Tirrene, in modo che queste cave avessero la pendenza da monte a mare, onde impedire che avvenissero impaludamenti. Invece l'appaltatore ha fatto proprio l'opposto, ha scavato cioè le cave con la pendenza da mare a monte, riducendo la spiaggia Tirrena in gran parte paludosa e malarica. Citerò solo un caso tipico; presso la stazione di Fiumefreddo Bruzio è stata fatta una cava