

detto, aumenterebbe il traffico e quindi il reddito netto della Torino-Ceva e del tronco Ceva-Garessio, e creerebbe una potente linea di decentramento ed una forte valvola di sicurezza a quell'ingombro di merci che si trova e si troverà sempre più nei porti di Genova e Savona, merci che potrebbero venire smaltite lungo questa nuova linea.

Io sottopongo queste mie considerazioni al benevolo giudizio dell'onorevole ministro, invitandolo a soddisfare alle giuste e cinquantenarie aspirazioni della Liguria occidentale. (*Bene! — Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Jatta.

JATTA. L'esperienza dell'esercizio ferroviario di Stato ha messo in condizione il Governo di darsi conto della immensa sproporzione esistente fra gli impianti originari e il traffico accresciuto.

Contro questa sproporzione s'imponessero provvedimenti; ed è certamente grandissimo merito dell'onorevole Gianturco averli presentati con la massima sollecitudine. Questa, però, se sarà utile per il servizio ferroviario, certamente, non lo fu per chi doveva darsi esatto conto della legge ed aveva il dovere di esaminare le proposte governative prima di approvarle; e tanto più la condizione nostra era resa difficile, in quanto, per proposta dello stesso ministro, questa legge non ha seguito la procedura ordinaria degli Uffici, ma è stata mandata innanzi alla Giunta generale del bilancio, in modo che a noi fu sottratta anche l'occasione di poterne fare un sommario esame, nella discussione, che si sarebbe svolta negli Uffici.

Ciò non dico perchè mi dolga del procedimento seguito; certo la competenza della Giunta del bilancio garantisce un esame più accurato e coscienzioso del disegno di legge; e quindi la Camera non può esserne che soddisfatta; rilevo soltanto la cosa per mio discarico, poichè sono costretto a parlare del disegno in esame per impressione, senza poter corroborare la mia tesi con quei minuti particolari che sarebbero stati utili per renderla più chiara ai colleghi.

Non può dirsi che il programma ferroviario presentato dal Governo con questo disegno di legge rappresenti compiutamente il fabbisogno delle nostre ferrovie. Non lo crede nemmeno il ministro proponente, che fa le più ampie riserve per futuri progetti da presentarsi.

Noi saremo davvero fortunati, se alla fine del 1911 potremo avere spesi tutti i

610 milioni previsti in questa legge; ma, intanto, per dichiarazione dello stesso ministro, siamo sin da ora avvertiti che un buon terzo di questa somma, se per il dicembre 1911 sarà impegnata, non potrà a quell'epoca trovarsi spesa. Bisogna tuttavia riconoscere che la presente legge rappresenta il maggiore sforzo utile possibile, che poteva farsi in pro dell'esercizio ferroviario; ed io non dubito che essa sarà bene accolta dal Parlamento e dal paese, perchè ripara a gravissimi inconvenienti, completa impianti e mette argine a quel disservizio di cui, se è finita l'acuzie, non mi pare che sia interamente eliminato il danno.

Se non vi è dubbio però che nella dizione dei suoi articoli questo disegno di legge non incontrerà gravi opposizioni, è anche certo che non tutti i colleghi potranno essere soddisfatti dei suoi allegati, i quali ci scoprono gli intimi propositi del Governo, rispetto ad alcune linee speciali. Sono questi allegati che possono più di tutto offendere interessi gravissimi, ed è per gli allegati, più che per la legge (alla quale sono interamente favorevole) che prendo la parola, intendendo principalmente richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sulla costruzione del doppio binario nella linea litoranea Adriatica; per cui non parmi che si provveda sufficientemente e in conformità dei precedenti impegni.

Quale sia lo stato presente di quella linea non è mestieri che io ripeta qui anche una volta. Basta percorrere le linee ferroviarie italiane, per accorgersi subito della grande differenza tra il servizio praticato su di essa e quello delle altre, ed è ben triste l'impressione che di esso ha il viaggiatore quando, lasciando le linee del Nord, ha la disgrazia di discendere verso il Sud. Al di là di Foggia tutto cambia. Non più stazioni ben ordinate e adatte, non più riscaldamento, non più luce nei vagoni, poca proprietà nel personale e vagoni malpropri, degradati; completo abbandono, insomma; e questa disorganizzazione del servizio si accresce a misura che il viaggiatore si inoltra verso la penisola saentina.

Sembrerà quindi strano ai miei colleghi di quella regione il fatto che, esaminando complessivamente le cifre stanziare negli allegati per le varie linee di Stato, alla linea litoranea Adriatica non siano assegnati per i lavori, occorrenti su di essa, che 32 milioni di fronte ai 610, cui la legge provvede; 32 milioni, che non rappresentano ciò che a quella linea sarebbe spettato, mantenendosi una giusta