

porti non partirebbero più verso l'Italia, ma partirebbero per più lontani lidi.

Io quindi termino esortando che in un periodo di tempo non lungo l'Italia sia percorsa da un capo all'altro da linee direttissime che abbrevino le distanze ed assicurino l'affluenza dei viaggiatori nel nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Bergamasco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BERGAMASCO. La interpellanza, che io rivolsi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, aveva la sua base nell'articolo 11 della legge 7 luglio 1907, portante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie, non concesse alla industria privata. Quella legge prescrive in detto articolo che il numero, le sedi, le circoscrizioni, l'ordinamento interno dei compartimenti, ecc., siano stabiliti mediante decreto reale, da convertirsi prontamente in legge.

Ora l'onorevole ministro nel suo poderoso discorso di ieri, col quale abbracciò così larga parte del complesso problema ferroviario e portò così largo contributo alla sua soluzione concreta, annunciò di aver sottoposto alla firma di Sua Maestà il Re ieri mattina un decreto, che, tenendo conto dell'avvenuto riscatto della rete delle ferrovie meridionali, aumenta il numero dei compartimenti e ne modifica l'ordinamento interno per modo da dare carattere prevalentemente collegiale alla direzione, da rendere più semplice e uniforme il servizio e da rendere più snelli i rapporti delle direzioni fra di loro e tra queste e la direzione centrale.

Sarebbe certo inopportuno ed intempestivo da parte mia entrare, a proposito di una interpellanza, nel merito di disposizioni organiche, che sono oramai sottoposte all'esame del Parlamento, e che esamineremo e discuteremo a tempo opportuno.

Riserbandomi quindi ogni apprezzamento personale sul merito delle disposizioni, io sodisfo il gradito compito di rendere grazie al ministro per la sua pronta ed esauriente risposta.

Mi consenta la Camera che io faccia all'onorevole ministro un augurio cordiale e patriottico, l'augurio cioè che egli possa, perseverando nell'opera intrapresa, mediante la forza dell'ingegno alacre ed operoso, con l'energia fattiva ed organizzatrice, che tutti gli riconoscono, portare l'esercizio di Stato delle ferrovie a tale altezza di perfezionamenti tecnici ed economici, da

sodisfare il traffico crescente del Paese, risolvendo così il più vasto problema, che incombe all'Italia nell'ora presente. *(Benel!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Moschini, ultimo degli interpellanti.

MOSCHINI. Interprete del sentimento anche del collega Luzzatti, ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la risposta, data alla nostra interpellanza. Non mi resta che di conoscere le intenzioni sue intorno alla costruzione della linea ferroviaria Motta-Portogruaro.

Questo breve tronco ferroviario ha una importanza notevole per ragioni commerciali e per ragioni d'altra natura.

Questo tronco, che è della lunghezza di sedici chilometri, e che si calcola non costerà più di un milione e mezzo, attraversa terreni pianeggianti, resi fertili dalla industria dei proprietari del luogo, e non presenta che una sola opera d'arte di qualche importanza, e cioè il ponte attraverso il Livenza, che comunica con l'altra linea, che si stacca da Motta e va a San Vito, la linea Portogruaro-Casarza.

Ma una delle ragioni della importanza della linea, per cui abbiamo presentato la interpellanza, deriva dal fatto che essa completa la trasversale, che, partendosi da Vicenza sulla linea Milano-Venezia, va ad unirsi a Portogruaro con una linea di carattere internazionale, che si distacca da Mestre e va alla frontiera austriaca.

Il tronco ferroviario Motta-Portogruaro potrà permettere di sollevare il traffico, veramente eccessivo, sul tratto Padova-Mestre, attraverso il quale debbono passare tutte le merci e tutti i viaggiatori, diretti verso Trieste, sia che provengano da Milano, sia che provengano da Bologna. Per questa linea era stata presentata, circa un anno fa, una domanda di concessione da un Comitato composto dagli enti locali, ed il Governo riconobbe sin da allora l'importanza di questa linea, ed invece di dar corso alla domanda medesima assunse incarico di far studiare dalla Direzione delle ferrovie dello Stato un progetto di esecuzione. Alla morte del compianto Gianturco il progetto non era ancora terminato, e quando il Ministero dei lavori pubblici fu assunto dall'onorevole Bertolini, egli, in argomento di ferrovie, si chiuse in prudente riserva, anzi in un completo mutismo, che non venne rotto che ieri, e, per parte mia e dell'onorevole Luzzatti, debbo dire che