

cine sono ormai stati eseguiti gli sgomberi e gli adattamenti provvisori necessari per la loro riattivazione e che dal principio del corrente maggio vi lavora circa un centinaio di operai che in questi giorni saranno portati a centoventi.

Se le officine ebbero a rimanere lungamente inattive ciò dipese anche dal fatto che i loro piazzali dovettero per molti mesi restare occupati dai carri adibiti ad alloggio, non solo di ferrovieri, ma di estranei, i quali, malgrado le pratiche della pubblica sicurezza, non poterono esser fatti sgombrare se non recentemente.

Anche ad officine inattive, si utilizzò l'opera degli operai superstiti in altre officine depositi e squadri della rete; ma ormai il periodo di dolorosa transizione è per finire e le officine di Messina stanno per riprendere l'antica potenzialità.

L'onorevole Cutrufelli non ha bisogno ch'io gli ricordi a quali appassionate questioni quest'argomento ha dato luogo.

La Direzione generale delle ferrovie di Stato, per una migliore utilizzazione delle sue officine in ogni parte d'Italia, aveva stabilito di specializzarne ciascuna per veicoli e locomotive.

In base a questi concetti le officine messinesi vennero dapprima destinate ai soli veicoli, assumendosi formale impegno che entro l'anno sarebbero state riparate in modo da svolgere un'attività non inferiore ai tempi anteriori al terremoto.

Ma tali assicurazioni non bastarono alla popolazione di Messina, paurosa di una menomazione dei suoi impianti e desiderosa di poterli utilizzare anche per la scuola industriale.

Ed il Governo, pure apprezzando le ragioni tecniche della specializzazione, non esitò ad ordinare che a Messina fosse conservata anche la sezione delle locomotive.

La Direzione generale, in base alle formali istruzioni ricevute, sta provvedendo a quanto occorre per l'imposto cambiamento di programma, e ciò inevitabilmente richiede qualche breve tempo ancora; ma è appunto una conseguenza dell'aver accolto i desideri della popolazione messinese.

E quindi sono persuaso che egli vorrà essere soddisfatto di questa mia dichiarazione.

Comunque, io ripeto ancora una volta che il Governo, come già a tali desideri ha acceduto per dimostrare nel modo più evidente lo speciale riguardo che lo anima per la città sventurata, nulla risparmierebbe per-

chè il servizio ferroviario non crei ostacoli ed anzi contribuisca a che Messina, così favorita dalla posizione naturale sulla via dei traffici, ritorni nel suo pieno sviluppo economico, come è desiderio ed aspirazione di tutti gli italiani. (*Approvazioni*).

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

CUTRUFELLI. Avrei da sottoporre alcune osservazioni in merito alle casette che si sono costruite e che si seguiranno a costruire a Messina. Io credo che, invece di fare quelle piccole case che hanno tutti i caratteri di opere provvisorie, sarebbe meglio eseguire opere con carattere definitivo.

Ad ogni modo, il meno è coperto dal più. Io tenevo essenzialmente a sentirmi dare dal Governo assicurazioni ufficiali sul ripristino del reparto macchine tanto necessario a Messina.

Sentite le esplicite dichiarazioni dell'onorevole Sacchi, mi dichiaro soddisfatto, e attendo fiducioso, sperando di non dovere attendere molto.

PRESIDENTE. È così esaurita l'interpellanza dell'onorevole Cutrufelli.

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Montù ai ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri « sui ritardi che subisce la elettrificazione del Cenisio per le difficoltà frapposte dalla Paris-Lyon-Méditerranée, e se ad ovviarvi non reputino necessario affrettare la conferenza ferroviaria franco-italiana di Roma per la sistemazione completa di questa grande arteria internazionale ».

L'onorevole Montù ha facoltà di svolgerla.

MONTU'. Numerosissime sono già state in questa Camera e lo saranno ancora purtroppo le occasioni di dover parlare del valico del Cenisio. Perché, purtroppo, per quanto esso sia di vero interesse internazionale, tuttavia continua ad essere in tale stato di deficienza quasi come se fosse un ferravecchio inutile da potersi buttar via da un giorno all'altro senza un gravissimo danno per l'economia nazionale, mentre il Cenisio è soltanto uno strumento che per colpevole incuria si è lasciato lentamente decadere e irruginire, non rilevando come esso sia sempre uno strumento potentissimo, che rimesso a nuovo, può raddoppiare e triplicare la sua potenzialità.

Ora io credo non inutile ricordare che dalla parte del versante francese la linea fu messa in condizioni da servire realmente per il grande traffico ferroviario, e lo stesso Governo francese ed il Piemonte tutto con-