

autorizzata fino dal 1904, per l'esecuzione della quale venne già assegnato con legge il fondo di lire 261,000 ed è disponibile il fondo di lire 153,000, già assegnati alla sistemazione del tratto di strada nazionale n. 17, in corrispondenza alla valle di Selloero, ora passata alla provincia; 2° provvedere entro il corrente anno al consolidamento della frana della Val Mala lungo la strada nazionale fra Ponte di Legno ed il passo del Tonale, per il qual lavoro venne preventivata la spesa di lire 25,000; 3° provvedere a dare immediato corso agli studi già autorizzati per la sistemazione della valle d'Artogne nell'interesse dei comuni di Artogne e Pian Camuno, nonchè della strada provinciale e della linea ferroviaria ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il progetto di sistemazione della strada nazionale n. 17 fra Pagherola ed il ponte di San Brizio importa la spesa di lire 376,000, mentre non si hanno disponibili in bilancio che lire 260,000.

« Nè è possibile, come vorrebbe l'interrogante, coprire la differenza di lire 116,000 col fondo assegnato per l'altro lavoro della sistemazione del tratto della nazionale 17, in corrispondenza della Valle del Selloero. Trattasi, è vero, di due sistemazioni lungo la stessa strada nazionale n. 17, ma poichè la legge indica tassativamente i due lavori, una inversione o storno di fondi non può aver luogo che mediante altra legge. Non resterebbe pertanto che far ricorso al fondo ottenuto con la recente legge 13 aprile 1911, n. 236.

« Il Ministero terrà presente la necessità della cosa; ma di fronte ai molti lavori cui devesi provvedere anche collimitato fondo autorizzato dalla legge stessa, conviene fare un accurato esame di quelli più urgenti e indispensabili; cosicchè allo stato attuale nessun impegno si può prendere.

« Dei lavori di consolidamento della frana della Val Mala, lungo la nazionale n. 17, si è disposto l'appalto in data 5 maggio 1911 a termini abbreviati di giorni 10, cosicchè se l'asta non andrà deserta e se gli atti della medesima saranno regolari, potranno essere presto iniziati i lavori stessi.

« L'ufficio del Genio civile di Brescia non ha potuto fino ad ora attendere all'incarico affidatogli, in via eccezionale, di compilare il progetto delle opere di sistemazione della valle di Artogne, cui sono interessati i comuni di Artogne e Pian Camuno, l'amministrazione provinciale e quella ferroviaria, stante la ben nota deficienza di

personale ed i maggiori improrogabili impegni ai quali l'ufficio ha dovuto attendere.

« Ho peraltro fatto ora presente che le dette opere potrebbero avere i caratteri voluti dalla legge per essere classificati in terza categoria, riservandosi di riferire in proposito dopo aver eseguito un opportuno sopralluogo. Ove del caso l'ufficio stesso presenterà entro breve termine gli atti tecnici da servire di base per la istruttoria della classificazione in terza categoria.

« Ho rivolto in ogni modo nuove premure all'ufficio predetto raccomandandogli il più sollecito espletamento della pratica.

« Il sottosegretario di Stato

« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Ciccotti « per sapere se voglia rendere accessibile al pubblico ed utilizzabile dal pubblico degli interessati, con un indice alfabetico e metodico, la farraginosa e ponderosa pubblicazione delle tariffe ferroviarie; specialmente considerando che anche la suprema Amministrazione ferroviaria rinvia da uno ad altro ufficio senza saper dare il bandolo de' suoi volumi e senza saper soddisfare le più elementari richieste ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Non può negarsi che le attuali tariffe ferroviarie siano alquanto complesse. Però, in ossequio all'articolo 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429 (modificato con l'altra legge 25 giugno 1909, n. 372) sono in corso per cura di apposita Commissione gli studi intesi alla revisione e semplificazione di dette tariffe, nonchè al loro coordinamento con la convenzione di Berna; e poichè tali studi sono oramai giunti a buon punto, si può confidare che in tempo non molto lontano l'attuale tariffa potrà essere sostituita con altra rispondente ai concetti di semplificazione appunto voluti dal legislatore.

« Intanto sta di fatto che nelle tariffe italiane esiste una chiara nomenclatura per ordine alfabetico di tutte le merci trasportabili per ferrovia con l'indicazione, per ciascuna di esse, delle varie tariffe (generali, speciali, locali ed eccezionali) che sono applicabili per i trasporti in servizio interno della rete di Stato. Analoghe nomenclature esistono altresì per le merci da trasportarsi in servizio cumulativo così italiano che estero. Quindi, in realtà, la speciale pubblicazione