

Capitolo 149. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime (*Spese fisse*), lire 280,000.

Capitolo 150. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 40,000.

Capitolo 151. Assegni mensili al personale avventizio addetto alle opere marittime (*Spese fisse*) per memoria.

Capitolo 152. Indennità di trasferite, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle opere marittime, per memoria.

*Strade ferrate, tramvie, automobili.* — Capitolo 153. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 255 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e 16 della legge 16 giugno 1907, n. 540, per memoria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Samoggia.

SAMOGGIA. Desidero soltanto di ricordare all'onorevole ministro la promessa che egli fece lo scorso anno quando si discuteva questo bilancio.

Il collega Sichel, anche per incarico mio, gli ricordò (e ne ottenne anche un affidamento) che tra pochi mesi la convenzione vigente con la Società Veneta per l'esercizio della ferrovia Parma-Suzzara stava per scadere alla fine di un certo periodo, entro il quale si poteva procedere al riscatto.

Ora nello scorso anno il ministro promise che avrebbe studiato se vi era la possibilità e la convenienza di aggregare questa ferrovia al rimanente della rete ferroviaria di Stato, passandola in proprietà dello Stato stesso.

Io vorrei, per quanto l'argomento entri in questo capitolo incidentalmente, che il ministro mi desse affidamento che questi studi non solo sono stati iniziati, ma hanno anche qualche possibilità di riuscire, nelle loro conclusioni, conformi ai voti espressi non soltanto dalle amministrazioni delle provincie interessate, ma anche dalle popolazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non posso dare qui una risposta esauriente, tanto più che non siamo in materia ferroviaria. Ma mi auguro che gli studi possano dare risultanze conformi ai desiderii di cui ha fatto cenno l'onorevole Samoggia.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 153 s'intende approvato per memoria.

Capitolo 154. Sovvenzione alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articolo 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444), per memoria.

BIGNAMI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bignami.

BIGNAMI. Onorevole ministro, ho chiesto di parlare su questo capitolo non per domandarle qualche stanziamento straordinario per sovvenzioni, ma per raccomandarle che venga tolto un impedimento grave che si frappone alla esecuzione di una linea tramviaria di grandissima importanza nel basso Milanese, la linea tramviaria Lodi-Piacenza.

Noi ci siamo rivolti allo Stato solamente per avere il permesso di esercire la linea, senza domandare un centesimo di sussidio. Abbiamo costruito, come ella sa benissimo, il ponte sul Po, che venne inaugurato con grande pompa, coll'intervento del Governo: le due provincie di Piacenza e di Milano hanno speso per questo ponte tre milioni senza chiedere neppure un centesimo allo Stato anche per tale opera grandiosa, affrontando un grave sacrificio esclusivamente per poter impiantare la linea tramviaria, togliendo il ponte in chiatte che prima collegava le due sponde in quel punto.

Il Ministero alla domanda di concessione della tramvia ha risposto che darà la concessione al patto che la linea tramviaria non abbia a collegarsi nè a Lodi nè a Piacenza con le linee tramviarie che vi fanno capo; il che praticamente si traduce nel vietare che si costruisca quella linea.

Ora una limitazione di questo genere non s'ispira in nessun modo a quei concetti moderni i quali vogliono che le linee di comunicazione abbiano ad intensificarsi il massimo possibile, perchè è noto che in tale modo soltanto si ottiene un aumento generale nel traffico, che è pure di grande importanza diretta per l'esercizio statizzato delle ferrovie.

Qui poi, nel caso concreto, la linea serve come da spina dorsale di altre linee che verranno certamente ad essere costruite in quella zona che, in contrasto con le zone vicine, ora si trova completamente sprovvista di tramvie; e naturalmente la nuova linea contribuirà a migliorare notevolmente le condizioni economiche.