

di esso, per modo che a conti fatti avviene che lo speditore, il mittente non può mai reclamare indennizzo non ostante che passino vari giorni, perchè col detto calcolo da Salerno a Roma per esempio, si possono conformemente impiegare quattro giorni, ed in omaggio al termine di resa, il genere si perderà anche, ma non sarà lecito di reclamare alla ferrovia.

Da ciò deriva un grave danno agli esportatori, ai produttori, che finiscono per non essere pagati; ai consumatori, che acquistano generi avariati, e finalmente in via indiretta ne deriva anche danno alle ferrovie, perchè le nuove commissioni vengono ritardate da quelle fatte prima, e non giunte a destinazione.

E come se ciò fosse poco, si aggiunge anche il prolungamento per l'ingombro, che rappresenta un nuovo aggravio di tempo a danno degli esportatori.

Or poichè con l'articolo 2 della legge 12 luglio 1906 l'Amministrazione veniva autorizzata a dichiarare l'ingombro, con obbligo di avvisare il pubblico per l'evento eccezionale, sarebbe cosa giusta di estendere a questi casi l'applicazione degli articoli 126 e 128 delle tariffe vigenti per mettere in condizione il mittente di disporre la consegna delle derrate ad altro destinatario od anche il ritorno al luogo di partenza, come si ha il diritto di fare in caso di interruzione della linea ferroviaria.

Per costoro in sostanza si chiede che i termini di resa siano ridotti alla metà, quando è certo che questi termini furono stabiliti anni sono quando le più potenti locomotive facevano il percorso in tempo doppio almeno di quello attuale.

E in caso d'ingombro bisogna disporre che sia avvisato il mittente o speditore, perchè possa diversamente regolare i suoi interessi ed evitare la perdita del prodotto trasportato.

Finalmente tenga conto il ministro che non si verifichi l'antico inconveniente di ridurre a metà i carri di trasporto nel pieno della stagione quando specialmente si approssima il raccolto delle uve, perchè non è dubbio che occorre attendere a quel ramo di servizio, ma non certo a discapito di altri rami egualmente importanti e redditizi.

Questo mio ordine del giorno è stato svolto sotto buoni auspici.

Ieri l'onorevole ministro già ha accennato di volersi occupare delle opere ricordate dai rappresentanti delle singole regioni, ed ha promesso di non voler lascia-

re nulla intentato per redimere le terre d'Italia dalla infecondità e dalla malaria, ed ha riconosciuto che i recenti avvenimenti internazionali hanno cresciuta importanza agli scali di alcune regioni meridionali sulle linee dei grandi traffici.

Poichè quanto sopra ho detto a ciò appunto si riferisce, ho fiducia che il ministro vorrà portare attenzione alle mie proposte, ed aggiungerà così un merito di più all'opera sua in vantaggio dell'incremento agricolo industriale dei nostri paesi. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Buccelli, così concepito:

« La Camera invita il Governo a provvedere perchè l'esercizio delle linee ferroviarie Alessandria-Cavallermaggiore, Genova-Ovada-Asti e Asti-Castagnole Lanze, proceda con maggiore regolarità tanto per le merci che per i viaggiatori; invita pure a voler concedere facilitazioni e riduzioni di tariffa nei trasporti della ghiaia e pietrisco per uso delle strade provinciali e comunali ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Buccelli ha facoltà di svolgerlo.

BUCCELLI. Onorevole ministro, la discussione che, da qualche giorno, si svolge, veramente magnifica, sul bilancio dei lavori pubblici, venne resa più grandiosa dal geniale discorso da lei pronunciato ieri e nel quale ella parlò, in particolar modo, delle grandi linee, delle grandi stazioni, dei bisogni dei porti, dei doppi binari, delle ferrovie interne e via discorrendo; anzi, lei, rivolgendosi ai deputati della forte Liguria, disse che 99 milioni sullo stanziamento totale della spesa che grava sul bilancio dei lavori pubblici, sono spesi appunto pel compartimento di Genova.

Ora, non so quale somma si spenda pel compartimento di Torino; so soltanto che le ferrovie minori sono le più dimenticate.

E vengo, senz'altro, all'ordine del giorno, perchè non vorrei avere un giusto richiamo dall'illustre Presidente.

La ferrovia Alessandria-Nizza-Cavallermaggiore (non è che io ne parli, perchè appartenga in parte al mio collegio) è fra le più dimenticate.