

esaurite tutte le attività che le provincie avevano.

Io ho finito e fo viva preghiera all'onorevole ministro di accogliere favorevolmente queste mie modeste osservazioni, con l'augurio che mi si diano affidamenti per cui possa nutrire la speranza di un migliore avvenire. (*Benissimo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ultimo ordine del giorno, che è dell'onorevole Queirolo :

« La Camera confida che il Governo provvederà sollecitamente alla sistemazione del principale centro ferroviario e dei canali navigabili della regione Tirrena della Toscana ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

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

QUEIROLO. Onorevoli colleghi, ossequente alle esigenze del momento, sarò brevissimo nello svolgimento dell'ordine del giorno, che ho presentato per chiedere al Governo la sollecita sistemazione delle vie navigabili e del maggiore centro ferroviario della regione toscana del Tirreno.

Il riordinamento dei canali navigabili di quella regione costituisce, oltre che un diritto, una suprema necessità per lo sviluppo del traffico, del commercio e delle industrie di quella regione.

È necessario che il Governo provveda senza ulteriore ritardo alla esecuzione di quei lavori, che la legge del 2 gennaio 1910 pose a tutto suo carico.

Se la sistemazione del canale emissario di Bientina con adeguati lavori, sarà sollecitamente fatta, un grande beneficio ne verrà a quella regione; perchè esso potrà finalmente corrispondere alla importante funzione, che ha per il traffico della regione e del porto di Livorno.

Mi auguro che questi lavori possano essere sollecitamente attuati, come gli interessi del Paese richiedono.

Altrettanto urgente e necessario è il riordinamento del canale dei Navicelli, l'importante canale di navigazione, che congiunge il porto di Livorno a Pisa e all'Arno, che nelle sue attuali infelici condizioni, ha già un traffico di oltre 200 mila tonnellate all'anno e da cui Pisa attende il suo sviluppo industriale.

La navigazione su questo canale presenta le maggiori difficoltà, tanto che il Genio ci-

vile dura gran fatica per poter far fronte agli incalzanti, continui, crescenti bisogni.

La legge del 1910 sulla navigazione interna dispone che siano a carico dello Stato le spese per la sistemazione dei canali navigabili e per la manutenzione, mentre alle opere nuove deve provvedere un consorzio che la legge stessa contempla e che è costituito tra gli enti locali, col concorso del Governo.

All'epoca della discussione della legge, io rilevai le gravi difficoltà che si sarebbero incontrate per la costituzione di questi consorzi nelle città e regioni meno ricche; e, purtroppo, a Pisa la costituzione del consorzio, pur promossa con grande zelo, non potrà essere, temo, raggiunta tanto presto.

È necessario quindi che il Governo provveda esso per quella parte, di cui la legge gli fa obbligo, alla sistemazione di queste vie d'acqua.

La spesa complessiva per questi lavori è preventivata nella modesta cifra di circa mezzo milione.

Io chiedo che il Governo eroghi al più presto questa somma per i lavori indicati, facendo premure al Genio civile di Pisa perchè, in attesa della costituzione del consorzio, provveda alla sistemazione definitiva delle parti estreme del canale, che costituiscono la maggiore difficoltà alla navigazione e che richiedono le maggiori e le più sollecite riparazioni; tanto più che i tratti intermedi del canale, con l'attuazione del progetto Biglieri, saranno abbandonati.

La necessità di sistemare la stazione di Pisa, è tanto urgente, che non consente ormai più alcuna dilazione.

La richiesta, inaspettatamente presentata alla Camera nella seduta di ieri l'altro dall'onorevole Orlando, deputato di Livorno, per la costruzione della Livorno-Pontedera, ferrovia alla quale Pisa si è opposta e si opporrà (*Commenti*) energicamente, sia per la superfluità di quella linea, sia per la difesa della propria esistenza economica, costituisce un nuovo argomento, che si aggiunge a quelli che ora esporrò per dimostrare la necessità della sistemazione di questa importante stazione.

La stazione di Pisa, che è il nodo ferroviario di quella regione, alla quale convergono, sulla grande linea Torino-Roma, le principali ferrovie della Toscana, si trova ancora oggi nelle stesse condizioni di 30 o 40 anni fa, quando fu costruita; e ognuno sa quanto vertiginosamente sia da allora cresciuto il traffico che in essa si svolge.