

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Larizza « per conoscere il testo della lettera inviata al prefetto di Reggio Calabria in data 14 marzo 1913 relativamente agli abusi commessi dall'agente demaniale di Brancaleone, ed i provvedimenti che lo stesso prefetto abbia preso in esecuzione alle disposizioni ministeriali ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Con la nota del 14 marzo scorso il Ministero censurò l'operato del Romano per le ragioni accennate nella risposta alla precedente interrogazione, e poichè era urgente provvedere all'accertamento e sistemazione dei demani usurpati in danno del comune di Brancaleone, invitò la Prefettura a nominare con la possibile sollecitudine un nuovo agente demaniale ».

« *Il sottosegretario di Stato*
« CAPALDO ».

La prima interrogazione iscritta nell'ordine del giorno di oggi è dell'onorevole Roberti al ministro dei lavori pubblici « per conoscere l'esito delle pratiche fatte colla Direzione delle ferrovie austriache per il miglioramento del tronco Tezz-Trento della ferrovia della Valsugana, in modo da renderlo adatto al percorso di treni celeri pesanti, ed, in generale, per sapere quali provvedimenti sieno stati adottati perchè tale linea possa effettivamente corrispondere alle necessità del grande traffico internazionale, organizzandone il servizio in modo che gli obbiettivi, propostisi, ed i sacrifici sostenuti dagli enti interessati per la sua costruzione, non rimangano frustrati ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. La ferrovia della Valsugana, nella sua parte italiana, tra Venezia e Tezz, è a scartamento ordinario ed ha una potenzialità tale che potrebbe sostenere il traffico di treni pesanti e di direttissimi. Non è però nelle stesse condizioni la parte austriaca, la quale è a scartamento ridotto.

Si sono pertanto fatte premure al Ministero delle ferrovie austriache per conoscere quali modificazioni di tracciato e di armamento creda opportuno introdurre nel tratto Tezze-Trento, per poter stabilire su tutta la linea un servizio più rapido e comodo.

Ancora non si è avuta risposta e quindi

recentemente si sono fatte nuove premure e confidiamo che conducano a buon esito.

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

ROBERTI. Nella tornata del 5 giugno dell'anno scorso, discutendosi il riscatto della ferrovia Valsugana, ebbi a rivolgere vive sollecitazioni all'onorevole ministro Sacchi perchè facesse delle pratiche con la Direzione delle ferrovie austriache per il miglioramento del tronco Tezz-Trento.

È da notarsi che, secondo le due convenzioni di Levico e Trento del 19 luglio e 9 agosto 1872, i due Governi, austriaco ed italiano, s'impegnavano di costruire una grande arteria internazionale che abbreviasse il percorso fra la Baviera meridionale, il centro di Europa ed il porto di Venezia.

Se non che per le condizioni allora poco vantaggiose del bilancio italiano, questi trattati rimasero lettera morta. E allora l'Austria, per mettere in relazione i centri minori di Levico, Roncegno e Borgo col centro maggiore di Trento, costruì una piccola ferrovia a scartamento ridotto, una vera ferrovia secondaria. E così avvenne che quando molto tempo dopo il Governo italiano affidò la concessione del tronco Venezia-Primolano alla provincia di Venezia, l'Austria avesse già da parecchi anni inaugurata la sua ferrovia secondaria, in modo che questa linea che doveva essere la grande arteria di comunicazione tra la Germania ed il porto di Venezia, costruita invece come fu in tempi diversi e con diversi criteri, non raggiunse certo lo scopo stabilito.

Dimostravo allora la necessità che l'onorevole ministro, d'accordo magari col collega degli affari esteri, avesse fatto sollecite pratiche ed ogni sforzo possibile presso il Governo di Vienna onde il tratto Primolano-Trento venisse modificato. E l'onorevole Sacchi mi rispondeva allora assicurandomi che avrebbe fatto le pratiche e le raccomandazioni necessarie.

Senonchè è passato ormai un anno ed io nulla più seppi in proposito. Necessita insistere vivamente basandosi sulla convenzione di Vienna e di Levico per le quali l'Austria formalmente si impegnava alla costruzione della grande arteria in parola. Poichè è inutile disconoscerlo: fino a che il Governo austriaco non cambierà il tracciato e l'armamento del suo tronco, questa linea così importante non potrà mai corri-