

16 dicembre al 4 gennaio è stata del dieci per cento superiore a quelle avutesi nel corrispondente periodo dell'anno precedente, e gli inconvenienti verificatisi, sia per ritardi nella resa, sia per altre cause, sono stati addirittura insignificanti. E così pure ai porti, compreso quello di Genova, il servizio si è svolto con la maggiore regolarità; e se in complesso il carico è stato di qualche poco inferiore a quello dello stesso periodo del 1912-13, ciò è dipeso in parte dalle condizioni sfavorevoli del tempo e in parte da mancate richieste del pubblico, non già da deficienza di materiale vuoto del quale v'è stata costantemente una disponibilità superiore alle domande. Anzi nei giorni di tempo buono e di richieste non limitate da parte del pubblico, si sono raggiunti carichi altissimi, essendosi, per esempio, a Genova superato, e più di un giorno, il carico di 1,500 carri.

Concludendo dirò dunque che i ritardi annoiano sempre ed è umano che chi ne è vittima gridi, ma in qualcuna delle ragioni che brevemente esposi io credo si troverà qualche giustificazione e specialmente io spero che si prenderà atto che alcune cause transitorie create dai lavori in corso vanno sopportate con rassegnazione per la certezza di viaggiare meglio in avvenire.

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

REGGIO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle spiegazioni che mi ha date. La mia interrogazione era stata presentata un mese fa; e nutro lontana speranza che essa oggi non fosse più opportuna; ma, purtroppo, la opportunità di essa invece è divenuta ancora maggiore, poichè questi ritardi non solo hanno recato inconvenienti, ma hanno anche prodotto gravi danni.

Vorrei che il Governo si rendesse conto di questa condizione di cose, non solo per il presente ma anche per l'avvenire. Le questioni che il Governo dovrebbe prendere in esame vertono, a mio avviso, su tre punti sui quali il servizio ferroviario presenta inconvenienti: il personale, il materiale mobile ed impianti fissi e le linee.

Il personale delle ferrovie italiane non è inferiore ad alcun altro di reti perfettamente esercitate. Regna però in esso un certo malcontento, una certa insaziabilità di desideri, per la quale credo che gli uomini di tutti i partiti dovrebbero cercare di infondere nel personale stesso la coscienza della realtà delle cose e della vera

condizione dell'industria ferroviaria. Mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il Governo in genere su questa questione vorrà usare la massima equanimità non disgiunta dalla più doverosa energia.

Vi è poi la questione del materiale mobile e quella delle linee. Vi sono in Italia grandi linee longitudinali; dobbiamo perfezionarle e credo che il Governo sia in questo stesso ordine di idee. A questo scopo abbiamo approvato parecchie leggi, ma i lavori procedono piuttosto lentamente.

Infatti la legge del 12 luglio 1908, quella delle direttissime, aveva lo scopo di perfezionare le grandi linee longitudinali italiane, di accorciare l'Italia ferroviariamente, di stabilire più facili rapporti fra il Nord ed il Sud d'Italia.

In seguito a questa legge è quasi ultimata la direttissima Roma-Napoli; è stata appaltata la Bologna-Firenze, ma per ciò che riguarda la direttissima Genova-Tortona, si va molto a rilento, anzi si sostiene da taluno che questa linea non sia più necessaria. Ma io credo che il Governo non vorrà mancare agli impegni assunti con la legge del 1908.

Certamente, a causa degli impegni assunti per la guerra di Libia, i danari bisogna cercare di spenderli con molta circospezione, ma non dobbiamo dimenticare che, col nuovo acquisto della colonia libica, è avvenuto questo fenomeno che il centro di gravità economico italiano si è spostato e tenderà a spostarsi sempre di più verso il Mezzogiorno. Noi uomini del Settentrione non ci lamentiamo di questo fatto, anzi sentiamo più vivo il desiderio di unirli con le popolazioni del Mezzogiorno, e perciò invociamo che le comunicazioni con l'Italia meridionale siano fatte nel modo migliore.

Questo nostro desiderio risponde, non solo ad un sano criterio tecnico, ma ad un alto principio economico e politico.

Quando avrò segni tangibili che questo programma di lavori non verrà arrestato ma proseguito con la massima alacrità, allora non esiterò a dichiararmi pienamente soddisfatto della risposta datami.

PAVIA, sottosegretario di Stato per il tesoro. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAVIA, sottosegretario di Stato per il tesoro. A proposito della osservazione fatta dall'onorevole Reggio circa la Genova-Milano,