

Bevione. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « I. Per sapere le cause della deplorata e sistematica trascuranza dell'Amministrazione ferroviaria nell'eseguire le opere stabilite per l'abbassamento del piano ferroviario e la costruzione delle nuove stazioni - trascuranza che non è soltanto un'aperta ingiustizia ai danni della città di Torino, ma una flagrante violazione ai patti contrattuali stipulati tra la città di Torino e l'Amministrazione ferroviaria; e per conoscere i provvedimenti che il Governo intenda prendere perchè il lamento dannosissimo inconveniente non duri più oltre. II. Per sapere le cause dei gravi continui ritardi dei treni sulle linee che fanno capo a Torino, e i rimedi che si adotteranno in proposito. III. Per conoscere se, ritornato quasi normale il movimento dei viaggiatori da e per Torino, l'onorevole ministro non intenda far ristabilire col prossimo gennaio i treni diretti e direttissimi soppressi fra cui è vivamente reclamato quello precedentemente in partenza da Milano alle ore 19. IV. Per sapere infine a qual punto è giunto il raddoppiamento del binario sulla linea Torino-Bussoleno (chilometri 45 in terreno aperto e piano) che da anni dovrebbe essere compiuto ».

RISPOSTA. — « Ai singoli capi di cui consta la interrogazione sopra trascritta rispondono partitamente le comunicazioni che seguono :

« I. — Con la convenzione 9 giugno 1911, fra il Municipio di Torino e l'Amministrazione ferroviaria, questa s'impegnava ad eseguire entro quattro anni, a partire dal 1° gennaio 1911, senza concorso di spesa da parte del comune, tutti i lavori per l'abbassamento del piano dei binari e per il riordino dei servizi ferroviari di Torino, concordati col Municipio medesimo, giusta il seguente programma :

« 1° abbassamento della linea di Genova fra i chilometri 2 e 3 + 616 e costruzione del cavalcavia in corrispondenza alla strada di circonvallazione ;

« 2° impianto della nuova linea merci, con binari abbassati, di raccordo della stazione di smistamento con le linee di Modane e Milano ;

« 3° abbassamento della linea di Genova nel tratto fra il cavalcavia di San Salvario ed il chilometro 2 e costruzione del cavalcavia in corrispondenza del Corso Dante ;

« 4° impianto del nuovo scalo di Van-

chiglia e relativa linea d'allacciamento colla stazione di Torino (Dora) ;

« 5° abbassamento della linea di Milano fra il cavalcavia di San Salvario e la stazione di Torino (Porta Susa), con costruzione del cavalcavia in corrispondenza alle strade esistenti, fra i quali quello sul prolungamento del Corso Dante e l'altro in corrispondenza al Corso Vittorio Emanuele II.

« Intanto, prima ancora che fosse stipulata la predetta convenzione, e precisamente al principio del 1911, avendo il comune fatto presente l'urgenza di sopprimere il passaggio a livello della strada di circonvallazione sulla linea di Genova, era stato predisposto ed anche approvato dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, in data 3 maggio 1911, il progetto del cavalcavia di cui al punto primo del programma con larghezza eguale a quella della strada interessata. Ma avendo il comune stabilito successivamente di assegnare una maggiore larghezza a quella strada e quindi anche al corrispondente cavalcavia, si resero necessari ulteriori studi e trattative per fissare le modalità di un nuovo progetto e il concorso del comune nelle conseguenti maggiori spese. Questo secondo progetto non potè essere approvato che nell'ottobre 1913 e stipulata il 30 dicembre dello stesso anno la relativa convenzione, i lavori non poterono essere iniziati che nel marzo 1914.

« Ora la parte di questi, riguardanti il cavalcavia in parola e di competenza delle Ferrovie, è già ultimata, ma non sono invece completate le rampe di accesso, la cui costruzione spetta al comune.

« In base al programma stabilito, la soppressione del passaggio a livello in corrispondenza al corso Vittorio Emanuele restava compresa nell'ultima fase di lavori per l'evidente opportunità, in rapporto all'esercizio ferroviario, di evitare ogni perturbazione nel servizio della stazione di Porta Susa fino a che con l'apertura del nuovo scalo di Vanchiglia non venisse ridotta l'affluenza del traffico allo scalo delle merci di quella stazione.

« Frattanto il comune, interessato a facilitare il transito cittadino sul passaggio a livello, studiava per conto suo il progetto di un cavalcavia provvisorio da costruirsi in corrispondenza a detto passaggio. Tuttavia, raffrontata l'entità della spesa all'uopo necessaria al limitato vantaggio che se ne sarebbe ricavato, esso s'indusse