

richiamata l'attenzione delle autorità competenti sulla necessità di esercitare la più assidua vigilanza igienica.

« All'uopo vengono emanate disposizioni particolareggiate.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« CELESIA ».

**Bettoni.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere se sia vero che la Società della navigazione sul lago di Garda abbia intenzione di sospendere tra breve il suo servizio su quel lago e quali provvedimenti il Ministero intenda prendere perchè i gravissimi danni che deriverebbero dalla sospensione di quel pubblico servizio siano evitati ».

**RISPOSTA.** — « L'impresa Mangili per la navigazione sul lago di Garda ha, solo recentissimamente, significato che, trovandosi nella assoluta impossibilità di rifornirsi di carbone, dovrà sospendere il servizio col primo di aprile, ed ha avvertito trattarsi di un vero e proprio caso di forza maggiore.

« Dalle informazioni assunte è però risultato che l'impresa possiede una certa scorta di combustibile la quale, con una maggiore solerzia e con qualche sacrificio pecuniario del Mangili potrebbe essere aumentata, in modo da permettere la prosecuzione dell'esercizio.

« È stato quindi dato al Circolo ferroviario d'ispezione di Verona l'incarico di avvertire l'impresa, che non potrebbe riconoscersi la forza maggiore, in caso di sospensione dell'esercizio; e che il Governo si troverebbe costretto ad applicare le penalità, stabilite dall'articolo 22 della convenzione, approvata con legge 5 marzo 1893, n. 125.

« Il Circolo predetto, al tempo stesso, è stato interessato a riferire di urgenza su di un progetto di orario ridotto, presentato dall'impresa, che sarebbe ammesso, in via assolutamente provvisoria, e con facoltà del Governo di ordinare le modificazioni che fossero necessarie, per soddisfare almeno alle esigenze minime dei paesi serviti dalla navigazione sul Garda fin che durino le presenti condizioni difficili del mercato dei carboni, e la depressione del traffico.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« VISOCCHI ».

**Bianchi Vincenzo.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Sulle ragioni per cui le stazioni di Canello e Benevento delle ferrovie dello

Stato non siano ancora unificate con quelle omonime della Società delle ferrovie sovvenzionate ».

**RISPOSTA.** — « Per la linea Canello-Benevento, concessa all'industria privata, era realmente previsto, a termini del capitolato di concessione, l'innesto nelle stazioni estreme delle ferrovie dello Stato ed il servizio comune nelle medesime, e la Società vi avrebbe dovuto provvedere dopo avere eseguito, a proprie spese, i necessari ampliamenti d'impianto. Anzi la Direzione generale delle ferrovie aveva anche approntati i progetti di innesto, ma la Società, in considerazione delle forti spese a suo carico che risultavano necessarie per la trasformazione delle stazioni delle ferrovie dello Stato, chiese ed ottenne di costruire, invece, a Canello ed a Benevento delle stazioni proprie, raccordate con quelle dello Stato per il solo servizio merci. Così, pur essendo stato, recentemente, istituito il servizio cumulativo tra la linea Canello-Benevento e le linee di Stato, è indispensabile che i viaggiatori effettuino il trasbordo a quelle stazioni.

« Ciò rappresenta, innegabilmente, un inconveniente ed un lieve disagio al quale, peraltro, non è possibile porre riparo se la Società concessionaria non s'induce a sostenere le forti spese che occorrono per provvedere agli innesti.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« VISOCCHI ».

**Brandolini.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere: 1º se sia vero che la Direzione delle ferrovie di Venezia abbia lasciato uscire in Austria e in Germania ben 6000 carri merci ed un numero ingente di copertoni; 2º se sia vero che alle ripetute richieste del nostro Governo i due Governi di Austria e di Germania non si siano mai curati della doverosa restituzione, sicchè, a quanto si afferma, sembra si siano trovati copertoni delle nostre ferrovie utilizzati per coprire le trincee tedesche nelle Argonne, con apparente gravissima infrazione della nostra neutralità ».

**RISPOSTA.** — « Lo scambio dei carri da merce con le ferrovie estere si effettua in base a disposizioni stabilite da apposite convenzioni, il cui scopo precipuo è di ottenere che i trasporti possano svolgersi tra i vari Stati senza che ai confini le merci debbano essere assoggettate a trasbordi, che sarebbero dannosissimi al commercio.