

perchè venga mantenuto inalterato il diritto di precedenza, acquisito con la presentazione dei documenti richiesti per ottenere i biglietti stessi; b) che sia data la preferenza nell'imbarco ai nazionali i quali, rimpatriati durante la guerra a causa ed in dipendenza della chiamata alle armi pur non incorrendo nelle disposizioni restrittive contro gli analfabeti, contemplato dalla legge americana, non potranno — se trascorsi i due anni dalla fine della guerra, — usufruire della speciale riammissione concessa dalla legge federale del 1918; c) che sia data la preferenza, nell'imbarco anche agli emigranti analfabeti i quali avendo risieduto nel territorio della Confederazione per cinque anni consecutivi, incorrerebbero nelle restrizioni della legge americana se non vi ritornassero entro sei mesi dalla data della loro partenza.

« È stata anche esaminata l'opportunità di sospendere temporaneamente il rilascio dei passaporti per gli Stati Uniti, facendo obbligo alle compagnie di astenersi, per un determinato periodo di tempo, dal rilasciare, all'estero biglietti propiati per l'imbarco nel Regno; ma un siffatto provvedimento, se da un lato riuscirebbe a risolvere forse radicalmente la questione, provocherebbe dall'altro, nell'attuale momento di disoccupazione e di crisi economica, gravi turbamenti ed agitazioni e favorirebbe, su larga misura, l'emigrazione clandestina e lo sfruttamento di questo genere di emigrazione.

« Si è cercato peraltro di conseguire una maggiore utilizzazione del tonnellaggio disponibile e, a questo scopo, si è concesso un sensibile aumento di nolo sulle linee del Nord America alla condizione che venga ripristinata la velocità di 15 miglia orarie in navigazione, cioè la velocità media del periodo prebellico, cosicché i noli di ante guerra sono stati quintuplicati. In proposito è bene tener presente che mentre prima della guerra facevano servizio di emigrazione 75 transatlantici, capaci di 104,599 posti di terza classe, oggi ve ne sono soltanto 32, tra nazionali ed esteri, con un numero complessivo di 38,113 cuccette. I transatlantici adatti a navigare per il Nord-America sono 22; per modo che calcolando 60 viaggi utili da ora fino a dicembre, si può prevedere che soltanto 72 mila persone potranno attraversare l'Atlantico in terza classe.

« Il Governo, preoccupato dalla deficienza dei mezzi di trasporto transoceanici, causata, com'è noto, dal siluramento, durante la guerra, di numerosi piroscafi e dalla mancata costruzione di nuovi transatlantici, ha fatto spostare piroscafi da linee meno battute a quelle del Nord, ha spinto le compagnie a trasformare rapidamente vapori da carico, facilmente adattabili, in piroscafi da passeggeri ed, infine, ha cercato di noleggiare anche piroscafi stranieri, dei quali alcuni hanno

già compiuto parecchi viaggi. Si è anche provveduto alla istituzione di un ufficio in Genova, il quale, sotto rigoroso controllo, raccoglierà ed avvierà ai porti d'imbarco esteri, smobilitati rimpatriandi ed emigranti rendendo così possibile l'assegnazione delle cuccette di terza classe dei piroscafi in partenza dai porti del Regno ad un maggior numero di persone e di smobilitati, impedendo altresì la formazione di correnti di emigrazione clandestina coi relativi soliti sfruttatori.

« Le cure del Governo e degli organi amministrativi competenti, saranno rivolte, costantemente, a migliorare nella misura del possibile, questa condizione di cose.

« Il ministro

« SFORZA ».

**Ghislandi.** — *Al ministro dei lavori pubblici.*

— « Per sapere se non creda necessario inscrivere la linea Parma-Spezia fra le linee da elettrificarsi immediatamente, anziché fra quelle da elettrificarsi in una seconda fase; e ciò in considerazione dell'importanza particolare della linea suddetta nei riguardi delle comunicazioni con la regione tridentina e della maggior possibilità di favorire e affrettare la costruzione di una nuova linea Brescia-Trento per la quale ferve già concordia di intenti e di opera fra le provincie interessate ».

**RISPOSTA.** — « La linea Parma-Spezia sia per ragioni di traffico sia per ragioni militari, come collegamento del porto di Spezia colla regione Padana, merita tutta l'attenzione del Governo.

« Essa infatti concorre in modo notevolissimo a dare sfogo al traffico transappenninico ed è una delle arterie principali per le quali si effettuano gli utili e necessari scambi tra la regione centrale e settentrionale d'Italia. Tale linea è tra quelle che hanno un più elevato indice di traffico, e la sua elettrificazione oltre che dalla possibilità di un più intenso sfruttamento è consigliata in ogni modo dalle sue speciali caratteristiche di acclività, e dalla lunga galleria di valico.

« Assicuro, quindi, l'onorevole interrogante che il Governo tiene nel debito conto l'importanza della linea in parola, anche in considerazione dell'utile scambio commerciale che il più elevato rendimento di tale ferrovia elettrificata, verrebbe ad attivare tra la regione tridentina e le altre regioni d'Italia.

« Nulla sarà quindi trascurato perchè i lavori siano appena possibile iniziati, mettendoli però in giusta correlazione con quelli analoghi e più urgenti reclamati per l'elettrificazione della Genova-Pisa tenuto conto anche della possibilità di avere dalla industria tutto il quantitativo di materiale e macchinari speciali all'uopo necessari; ed avuto ri-