

Alla quale indennità gli agenti stessi rinunzierebbero volentieri, per non vivere lontani dalle loro famiglie per lunghi periodi e non subire il disagio e la nausea di improvvisati dormitori comuni.

Per rimediare a tutto ciò basta distaccare a Potenza trecento agenti e impiantarvi un deposito di 45 locomotive, come hanno proposto, se le mie informazioni sono esatte, i capi dei compartimenti di Napoli e di Bari, nelle cui giurisdizioni è inopportuno divisa la Basilicata, che dovrebbe essere interamente compresa nel compartimento di Napoli.

E così non solo l'Amministrazione delle ferrovie risparmierebbe la non lieve spesa di indennità per missione, non solo eviterebbe lo sconcio dei così detti viaggi in vettura del personale, viaggi che sostituiscono le otto ore di lavoro; ma la linea renderebbe di più e soddisferebbe meglio i bisogni locali.

Unico ostacolo a tale logica e naturale soluzione è la deficienza degli alloggi in Potenza.

Ma l'ostacolo è più apparente che reale.

L'Amministrazione delle ferrovie, che ha già fatto buona esperienza con gli alloggi economici, potrebbe in meno di un anno costruire in Potenza un villaggio ferroviario con un capitale limitato, che darebbe con i canoni di affitto un utile corrispettivo, superiore agli interessi del capitale e alle spese di amministrazione e manutenzione. Il villaggio stesso poi potrebbe essere ceduto ad una cooperativa edilizia ferroviaria mercè il rimborso della spesa totale.

Non domando, dunque, una maggiore spesa; ma una sensibile economia, un impiego fruttifero di modesto capitale, un migliore servizio e un maggiore rendimento.

È la prima volta, forse, che l'interesse particolare di una regione coincide con quello dello Stato e ne è sorpassato.

In queste condizioni ogni ritardo nell'azione del Governo sarebbe grave colpa.

Rimosse però le attuali difficoltà, rimarrebbe pur sempre limitata la potenzialità della linea dalla bassissima velocità dei treni sui tre tratti più acclivi Baragiano-Potenza, Grassano-Potenza, Rocchetta Sant'Antonio-Potenza.

Sul tratto Baragiano-Potenza la massima velocità dei treni merci a tripla trazione è di 16 chilometri all'ora! Di poco superiore è la velocità dei treni viaggiatori.

Ciò dipende dall'impiego di locomotive inadatte a superare le forti pendenze, mentre sui tratti Baragiano-Potenza e Grassano-Po-

tenza potrebbero adoperarsi le locomotive più pesanti a quattro assi accoppiati, le quali ridurrebbero di un terzo l'impiego del personale e delle locomotive.

Ma la soluzione radicale del problema sta nella elettrificazione dei tre suddetti tratti.

Se è vero che la elettrificazione si impone specialmente nei tratti montani, il tratto Baragiano-Potenza dovrebbe per la sua pendenza occupare il primo posto nel programma della elettrificazione.

Dalle dichiarazioni fatte alla Camera dall'onorevole ministro risulta che non si è ancora superata l'annosa e per il pubblico vana disputa tecnica sul miglior sistema di elettrificazione. Per il pubblico che aspetta è indifferente che la corrente sia continua o trifase, purchè si elettrifichi.

Ed io prego l'onorevole Riccio, senza attendere le esperienze della futura linea elettrica Benevento-Foggia, di comprendere nel programma di immediata o prossima attuazione almeno la elettrificazione del tratto Baragiano-Potenza, il cui dislivello è del 28 per mille. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Mendaja e Janfolla, così concepito:

« La Camera,

invita il Governo ad iscrivere nella tabella *E*, annessa alla legge 31 marzo 1904 n. 140, in occasione della conversione in legge del Regio decreto 8 giugno 1920, numero 1006, tutti i comuni della Basilicata non ancora forniti di acqua potabile ed ingiustamente esclusi dalla detta tabella ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Mendaia ha facoltà di svolgerlo.

MENDAIA. Onorevoli colleghi, due leggi speciali governano la Basilicata in materia di opere pubbliche (acquedotti, strade, ferrovie): la prima del 31 marzo 1904, è la più importante e fu conseguenza del viaggio di Zanardelli in quella abbandonata regione, la seconda, che è del 9 luglio 1908, mentre emanò speciali provvedimenti a favore della Calabria, colmò in parte varie lacune della prima.

Di queste lacune la principale riguardava gli acquedotti.

La legge, infatti, del 31 marzo 1904 iscrisse nella tabella *E* soli 67 comuni della Basilicata, che debbono esser provveduti di acqua