

appena preannunziati, comincia con lo stabilire il principio che essa non darà indennità alcuna perchè non riconosce a sè alcuna responsabilità...

SARDI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quando non vi sia alcuna responsabilità! Non basta che noi la riconosciamo; bisogna che ci sia!

AGOSTINONE. Il principio mi sembra incivile! Io credo che si potrà veramente far sì che le ferrovie dello Stato non assumano responsabilità, ma questo soltanto il giorno in cui verrà provveduto con tutti i mezzi ad assicurare l'incolumità dei cittadini.

Fino a quel giorno io credo che i principali responsabili dei disastri che accadono, e che purtroppo sono aumentati e non diminuiti in questi giorni, siano appunto gli amministratori delle ferrovie dello Stato!

Infatti, onorevole sottosegretario, se lei mi permette, nella relazione che ci ha favorito il commendator Alzona, l'ultima della serie, noi rileviamo che, mentre nel 1920-21 ci furono soltanto 180 morti e feriti per investimenti, purtroppo, nel 1921-22 ci sono stati 302 casi, cioè quasi il doppio.

Questo vuol dire che il provvedimento dell'abolizione della guardia ai 3690 passaggi a livello, se ha prodotto una notevole economia per il bilancio ferroviario, ha prodotto però un pericolo permanente per un numero maggiore di cittadini.

Io mi auguro che, se non si può tornare alla custodia di tutti i passaggi a livello, per lo meno ci sia una intensificazione degli studi e delle applicazioni, per evitare il succedersi di così frequenti infortuni, da una parte, e dall'altra una certa revisione, perchè quei passaggi a livello che hanno bisogno di custodia, sia pure temporanea, possano effettivamente averla.

E fra l'altro raccomando al sottosegretario di Stato quel tale passaggio al livello dove accadde il dolorosissimo incidente, da me lamentato, perchè, come egli sa benissimo, si tratta di premunire una strada che serve a congiungere due provincie nostre, ed è quindi di grandissimo traffico.

Una parola mi permetto di aggiungere a proposito del caso specifico che forma oggetto della mia interrogazione. L'onorevole sottosegretario sa che mai era accaduto un disastro simile, mai si erano avute tante vittime in un investimento avvenuto presso un passaggio a livello. Noi avemmo a deplorare ben 11 morti e 30 feriti, quattro soli si salvarono dalla rovina, e avemmo nientemeno 51 orfani.

Ora non si può tanto facilmente togliersi di dosso ogni responsabilità quando c'è un caso così grave. Chi assistette al funerale che fu fatto alle vittime nel piccolo paese di Silvi ebbe la sensazione che il disastro avrebbe colpito un intero paese.

Ebbene, quelle popolazioni non saranno placate, il dolore dei 51 orfani non sarà lenito fin tanto che non si provvederà alla loro sorte, non si provvederà alla loro vita, sostituendosi ai loro poveri genitori travolti mentre per essi cercavano un pane meno scarso, misere lagrimate vittime del lavoro! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Vicini, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere con quale serietà sia stata compiuta l'ispezione per il prolungamento della linea tramviaria da Modena a Formigine; e per quali motivi e quali interessi si contrasti l'adempimento di tale linea, contro la volontà unanime delle popolazioni interessate ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere:

SARDI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'azienda autonoma delle tramvie urbane di Modena, già esercente la linea sulla strada nazionale Giardini da Modena fino a Due Molini chiese il prolungamento di questo esercizio da Due Molini a Baggiovara e quindi a Formigine.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici che fu sentito a tale riguardo, si espresse favorevolmente pel prolungamento della linea fino a Baggiovara, e in modo contrario per il prolungamento fino a Formigine.

Contro tale parere del Consiglio dei lavori pubblici insorse la Società concessionaria della linea ferroviaria Modena-Formigine-Sassuolo, basandosi sull'articolo 49 della legge sulle concessioni. Fu inviato perciò appositamente un ispettore superiore dei lavori pubblici per eseguire un sopralluogo.

Questo ispettore concluse in difformità di quanto aveva detto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e cioè in senso contrario anche al primo prolungamento della linea da Due Molini a Baggiovara perchè tale prolungamento, andando a toccare punti già toccati dalla linea ferroviaria, veniva a costituire una concorrenza alla linea ferroviaria, in modo che il deficit della linea ferroviaria, già sensibile in seguito alla prima concessione fino a Due Molini, sarebbe venuto ad aumentare.

Insorse di nuovo l'azienda municipale e gli atti furono rinviati al Consiglio su-