

La costruzione della ferrovia Mantova-Peschiera non rappresenta uno dei tanti lavori improvvisati nel dopo guerra per far fronte alla disoccupazione, ma corrisponde ad una costante e legittima aspirazione delle popolazioni interessate che da oltre mezzo secolo sentono la necessità di una rapida e diretta comunicazione fra la bassa valle del Po ed il bacino del Garda. Fino dal 1878 fu studiato e propugnato un primo progetto, e se è vero che la concessione è venuta solo in tempi molto più recenti, tuttavia i lavori hanno avuto inizio prima della guerra, e cioè fino dal 1914.

La concessione è stata data dapprima ad una società costituita con capitali prevalentemente stranieri, francesi, ed a questa Società è subentrato un Consorzio formato delle provincie di Mantova e Verona e di tutti i paesi attraversati dalla ferrovia, cioè Porto Mantovano, Marmirolo, Roverbella, Valleggio, Monzambano e Peschiera.

I lavori, già iniziati dalla precedente Società concessionaria vennero proseguiti dal Consorzio, col consenso del ministro dei lavori pubblici e con il controllo dell'Ispettorato ferroviario di Verona ed erano già quasi ultimati quelli riflettenti la costruzione del piano stradale e dei fabbricati, con una spesa di oltre 6,000,000, quando l'opera si è dovuta interrompere in attesa dell'aggiornamento del preventivo della spesa. Sicchè quando il Consorzio aveva già incontrato una spesa tanto ingente venne la inopportuna sospensiva e quel che è peggio è sembrato che i lavori non dovessero più essere ripresi.

Per questo, a dissipare incertezze e troncane gl'indugi, ho presentato questa interrogazione il cui svolgimento è atteso con ansia dalle popolazioni interessate, le quali con soddisfazione apprenderanno le precise dichiarazioni fatte dall'onorevole sottosegretario di Stato che ho diritto di considerare categoriche e decisive.

Siamo di fronte ad un'opera che è assolutamente necessaria, non solo perchè darà un mezzo di comunicazione a dei paesi importanti e pieni di vita che oggi sono immeritatamente privi di qualsiasi strada ferroviaria, quali Porto Mantovano, Marmirolo, Valleggio e Monzambano, ma anche perchè soddisferà alla sentita necessità di mettere in diretta comunicazione la bassa valle del Po col bacino del Garda e creerà nello stesso tempo, a mezzo della Spezia-Parma-Suzzara, una più diretta e sollecita

comunicazione tra le provincie litoranee ed il Trentino.

Prendo atto delle cortesie assicurazioni dell'onorevole sottosegretario, il quale vorrà consentirmi che gli raccomandi la maggiore sollecitudine per la ripresa dei lavori, perchè il ritardo arreca spese inutili e danni.

Infatti ogni giorno continuano le spese d'indole generale, si aggiungono inutili dispendi per la manutenzione, si avverano danni per il deperimento delle opere lasciate in sospeso, e maturano ingenti interessi passivi sopra i capitali impiegati.

Desidererei quindi che l'onorevole sottosegretario, alle promesse che formalmente mi ha fatto, volesse far seguire, con sollecitudine veramente fascistica (*Commenti*), la immediata prosecuzione dei lavori, cosicchè i legittimi desideri delle popolazioni possano essere finalmente soddisfatti dopo tanti anni di fiduciosa ma ormai troppo lunga e paziente attesa.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Albanese Luigi e Bilucaglia al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda mantenere, e come, le ferrovie ex-militari costruite con grave onere da parte dello Stato e che convenientemente mantenute ed esercitate possono soddisfare le esigenze delle popolazioni interessate ».

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, s'intende che abbiano rinunciato a questa interrogazione.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Gray Ezio e Mazzucco al ministro dei lavori pubblici, « sull'alluvione di Fobello e sulle providenze che il Governo intende emanare in proposito ».

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

SARDI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Appena pervenuta notizia dell'alluvione del 29 e 30 maggio in provincia di Novara che produsse danni ai privati ed alle opere stradali ed idrauliche, il Ministero inviò sul posto l'ingegnere capo del Genio civile di Novara, un ispettore del Genio civile ed anche il direttore generale per le opere pubbliche dell'Italia settentrionale.

I danni verificatisi consistono nell'asportazione di parte dell'abitato di Fobello, della chiesa, del cimitero, del monumento ai caduti, di alcuni ponti, e nella interruzione della strada Varallo-Fobello in parecchi tratti, nonchè in danni di minore entità nel comune di Rosazza (Biellese) e nell'Osola, in specie sulla strada del Sempione.