

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GIUGNO 1878

oggi è stata fatta, a mio avviso, si sono manifestate due correnti opposte, una riguarda gli interessi delle amministrazioni ferroviarie, l'altra quelli di coloro che del servizio ferroviario hanno d'uopo di servirsi.

L'onorevole Lugli ha ieri parlato degli interessi delle amministrazioni ferroviarie ed ha detto...

(*Le conversazioni e i rumori coprono la voce dell'oratore.*)

Aspetterò che mi vogliano sentire.

PRESIDENTE. Prego nuovamente gli onorevoli colleghi di far silenzio.

GIAMBASTIANI. Disse egli: un numero stragrande di treni fu sinora imposto alle società, molto al di sopra dei bisogni del servizio pubblico.

E l'onorevole Lugli non aveva mica torto; perchè, se il suo consiglio fosse stato ascoltato tre anni or sono, e si fossero abbandonate esigenze ingiuste, ho la ferma persuasione che forse oggidì non si discuterebbe in questa Camera il gravissimo problema, perchè forse le società ferroviarie non sarebbero state condotte vicino al fallimento.

L'onorevole Gabelli andava più innanzi e diceva: le società ferroviarie sono obbligate a fare certe spese di materiale fisso che riguardano, è vero, la sicurezza dei treni; ma molte, a suo avviso, sono spese di lusso, come credeva di lusso la spesa per collocazione di dischi e perfino quella di mantenere quel buon diavolo di agente ferroviario che al caffè della stazione di Bologna annunzia ai viaggiatori la prossima partenza di ogni treno.

Questi ragionamenti sono fatti egregiamente, ma sotto il punto di vista delle amministrazioni ferroviarie, sotto il punto di vista dell'utile pubblico mi pare che non calzino a capello.

In fatti si domandano continuamente treni in maggior quantità, grande velocità dei medesimi, comodi di ogni sorta e a buon mercato.

Ricorda l'onorevole Gabelli i casi in cui per mancanza di apparecchi di sicurezza, vari treni si urtarono nelle stazioni? Se sì, bisognerà almeno ascoltare anche coloro che ne ebbero le ossa fracassate per apprendere se dovrà farsi l'economia su tali apparecchi di sicurezza.

Se ho citati gli onorevoli oratori che ieri tanto competentemente trattarono questa questione, l'ho fatto solo per avvertire che nel metodo dell'inchiesta è d'uopo di non ascoltare una sola parte, ma d'ascoltarle ambedue. Sediamo ascolto alla voce del pubblico, dobbiamo altresì tener conto di quella degli amministratori ferroviari e viceversa.

La Commissione ha fatto un questionario di trenta articoli, se non isbaglio. Tale questionario non è diviso come avrei desiderato che fosse, cioè

secondo i servizi che prestano le ferrovie. Dovrebbero, rispetto al pubblico, esserci partitamente ed ordinatamente considerati il servizio merci, il servizio passeggeri e subordinatamente il sistema delle costruzioni sotto il punto di vista di un razionale e vantaggioso esercizio. Finalmente il servizio dell'amministrazione intraprenditrice di trasporti ferroviari. Ciascuno di questi servizi ha suddivisioni importantissime e quasi direi innumerevoli.

Questo fu il metodo adottato, se non isbaglio, dall'ultima Commissione d'inchiesta francese che ebbe a studiare il grave argomento delle ferrovie, e ciò avvenne nel 1863 e non nel 1860, come diceva l'onorevole relatore.

Al questionario della Commissione manca quindi una cosa semplicissima, l'ordine e la completezza!

Mi raccomando quindi alla gentilezza degli onorevoli membri della medesima e soprattutto alla Commissione d'inchiesta che verrà nominata affinché le mie osservazioni sieno prese nella dovuta considerazione e si faccia opera completa e profittevole.

Ho accennato al principio del mio discorso come fra coloro che usano delle ferrovie e gli intraprenditori, siano questi Governo, Società o chi si voglia, vi è una specie di antagonismo, una guerra, una lotta, spesso apparente, sempre latente d'interessi, perchè gli uni domandano forse troppo e gli altri concedono forse meno di quello che dovrebbero.

Sotto questo punto di vista io che sono schiettamente favorevole all'esercizio privato, ho applaudito di gran cuore al progetto della inchiesta perchè sono sicuro che dopo un anno o un anno e mezzo che l'esercizio ferroviario sarà in mano del Governo, non per colpa di coloro che presiederanno a questo servizio che saranno egregie e sapientissime persone, non per colpa del personale ferroviario che probabilmente sarà il medesimo che fin qui condusse l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia e che farà con la stessa premura, con la stessa intelligenza ed onestà il suo dovere, ma per quell'antagonismo d'interessi sopraccennato, noi vedremo che il Governo non potrebbe mai soddisfare le esigenze fortissime del pubblico.

Quindi un'onda tremenda di recriminazioni e di biasimo dalla cerchia delle Alpi scenderà lungo il corso del Po ed oltrepassato l'Appennino si farà udire fino all'estremo della Sicilia ove anche negli antri dell'Etna si udirà l'eco ripetere non più esercizio governativo. *Libertà santa, desiata e dolce anche nell'esercizio ferroviario! (Ilarità)*

Ora debbo entrare in un argomento grave e delicato che temo non troverà appoggio, non troverà