

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

è completamente inutile, è dannoso anzi in tutti quanti i casi in cui le velocità di corsa non abbiano a riguadagnare i tempi perduti di carico e scarico.

Se la velocità di corsa non riguadagna il tempo perduto di carico e scarico, è evidente che torna conto andare a piedi o a cavallo.

C'è un altro assioma, assioma ferroviario, che la *potenzialità* di trasporto di una strada ferrata è in via principalissima determinata dalla *potenzialità* delle stazioni.

Molti guardando alle sole linee immaginano che i treni possano succedersi l'uno dietro l'altro, a 5 o 10 minuti di distanza, e dicono: sulla tale ferrovia si può fare il tal movimento, spedendo tanti treni in tante ore.

Signori, sulla linea sì; ma la linea è, dirò così, alimentata dalla stazione; ed è il serbatoio alimentante, non il condotto, che limita quindi la *potenzialità*. Ed è particolarmente dal punto di vista militare, che la stazione determina in modo assoluto la *potenzialità* di una linea.

Ora, in quali condizioni abbiamo le nostre stazioni? Volendo provvedere ai bisogni di grandi movimenti di truppe per una guerra non sarebbe molto miglior partito per noi aumentare la *potenzialità* delle stazioni e delle linee che abbiamo, di quello che pensare a costruzioni di linee nuove?

Le nostre stazioni, come quelle di tutto il mondo, sono costrutte dal punto di vista puramente commerciale, e base fondamentale delle disposizioni di una stazione è la divisione dei servizi di grande e piccola velocità. In tempo di guerra e per servizi di guerra questa divisione non ha senso, poichè bisogna che tutto vada alla massima velocità possibile.

Nelle stazioni commerciali alcune disposizioni corrispondono a concetti non solo diversi ma diametralmente opposti a quelli che dovrebbero essere ammessi perchè potessero riuscire adatte per tempi di guerra e per movimenti di eserciti. Scelgo uno fra i mille esempi che potrei addurre.

Nelle nostre tariffe è stabilita una tassa per sosta delle merci nei magazzini che è tanto alta da diventare una multa per tutti coloro che non ritirano le merci dalle stazioni. È naturale che così fosse fatto. Non potevano le amministrazioni ferroviarie rendersi depositarie delle merci per tutto quanto il paese: avrebbero dovuto avere immensi magazzini, e cambiare la natura dell'industria dei trasporti in un'altra.

La tariffa di sosta mirava a limitare l'estensione ed il costo dei fabbricati destinati a magazzino merci. Per i movimenti di truppe occorrerebbe tutt'altro. Occorrerebbe che tutto quanto serve all'approvvisionamento dell'esercito, per ottenere ap-

punto la massima velocità nei movimenti fosse depositato ed immagazzinato alle stazioni.

Tante altre osservazioni potrei fare, e sulla forma dei piani caricatori, che per la cavalleria devono essere fatti di fianco, poichè i cavalli entrano di fianco nei vagoni, e per l'artiglieria debbono essere fatti di testa, sul materiale fisso di servizio, ecc., e tutte le osservazioni concorrerebbero a dimostrare che le nostre stazioni sono pochissimo adatte a dare una *potenzialità* vera alle linee dal punto di vista dei movimenti militari.

Potrei aggiungere, accennando all'invio annuale di ufficiali per le stazioni, col quale si è inteso in qualche modo di risolvere il problema, che così come si pratica si risolve proprio nulla; imparano poco davvero quegli ufficiali nei sei mesi che vanno comandati alle stazioni ferroviarie. Ma parmi che eccederei i limiti dell'odierna discussione. Questo solo mi preme dichiarare che prima di sollecitare tanto la costruzione di nuove strade ferrate, prima di asserirne il bisogno per la difesa del regno, bisogna bene esaminare se non sia più utile di ridurre a *potenzialità* vera le strade ferrate che abbiamo.

E non serve l'opporre a quanto venni esponendo che anche all'estero le stazioni sono stabilite e costrutte perchè servano a movimenti commerciali. L'importanza dei movimenti sulle ferrovie estere ha costretto a dare alle stazioni una estensione grandissima, ed è questo un potente correttivo anche per la loro *potenzialità* dal punto di vista dei movimenti militari.

Le ferrovie, generalmente parlando, servono a movimenti strategici; possono poco servire a movimenti tattici. Difficilmente si potrebbe trovare un male peggiore, parlando di ferrovie in tempo di guerra, dell'abuso delle ferrovie. E tutti i militari che sono qui alla Camera possono far fede di quanto danno abbia prodotto alla Francia l'abuso delle strade ferrate.

Se la Camera mi permette riposerei.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

Si riprende la seduta:

Prego gli onorevoli deputati di riprendere i loro posti e far silenzio

Essendo presente l'onorevole De Pazzi lo invito a giurare.

(L'onorevole De Pazzi giura.)

Credo opportuno rammentare alla Camera che domani si porrà all'ordine del giorno la nomina della nuova Commissione generale del bilancio. La Commissione generale del bilancio passata ha esaurito il suo incarico: le restava però a riferire intorno a due disegni di legge che a lei erano stati inviati dalla