

ed alle esigenze dei centri secondari per rapporto ai centri primari, pel disbrigo di affari amministrativi, giudiziari, economici e commerciali.

Io non starò a parlare delle prime tre delle indicate ragioni delle quali, per la grande influenza che hanno nel deprimere le rosee speranze, che sovente precedono ed accompagnano la costruzione di ferrovie, delle quali, ripeto, dovrebbero tenere gran conto per non cadere nelle disillusioni più mortificanti. E tanto più volentieri m'impongo questo silenzio, inquantochè l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con decreto 25 agosto 1879, assai saggiamente istituiva apposita Commissione tecnica per studiare le particolarità tutte relative alle modalità più economiche da introdursi nelle ferrovie da costruirsi in base alla legge 29 luglio 1879.

Mi accontenterò di accennare alla terza delle indicate ragioni atte a spiegare la pochezza del reddito dell'esercizio delle nostre ferrovie; e questo farò toccando brevemente al servizio secondario od economico sulle ferrovie già esistenti.

Il servizio economico deve avere principalmente di mira il traffico locale ed il traffico regionale; ed è sotto questi due punti di vista che io mi accingo a considerarlo.

Il traffico locale è quello che ha luogo fra i centri primari della vita politica ed economica, quali sono in Italia Roma, Napoli, Torino, ecc., ed i paesi vicini; fra le città capoluoghi di provincia e di circondario, ed i comuni. Il raggio di attrazione di questo traffico difficilmente eccede i 40 chilometri, anzi nei casi più ordinari la sua azione veramente efficace difficilmente va al di là dei 28, o dei 30 chilometri. Questo traffico è determinato: dal richiamo che i centri primari suindicati, che le città capoluoghi di provincia e di circondario, esercitano sui comuni da esse dipendenti per il disbrigo di affari; dall'affluenza a pubblici mercati ed a fiere; dal concorso a località amena atte al villeggiare ed a dare quei sollievi che nella stagione estiva ed autunnale non si sanno trovare nelle città.

Un lodevole servizio di questo traffico evidentemente richiede: corse numerose, ed anche treni speciali con orari adatti alle stagioni, al disbrigo di affari, alle esigenze del concorso a mercati, a fiere ed alle particolari condizioni delle regioni dalle ferrovie attraversate; fermate frequenti non solo alle stazioni, ma alle case cantoniere, ai crocicchi di vie e dove c'è un solo viaggiatore da prendere, un solo viaggiatore da depositare; ed un complesso di precauzioni per semplificare, per adattare ai bisogni mutevoli coi tempi e coi luoghi, per rendere sufficientemente remuneratori ed in pari tempo convenienti a tutti i trasporti ferroviari a piccole distanze.

Il servizio pel traffico locale, atteso la brevità dei percorsi non richiede grandi velocità. Vuole treni essenzialmente composti di materiale leggero; le macchine ed i carrozzoni devono esser tali che la potenza di quelle sia proporzionata al lavoro che devono sviluppare, che il peso di questi sia in armonia col numero dei posti che presentano, avuti i debiti riguardi per quanto si riferisce alla loro resistenza, principalmente negli assi, nelle intelaiature e nei mezzi di trazione.

Ora, se considerasi il numero limitato delle corse giornaliera che hanno luogo sulle nostre ferrovie, i casi rarissimi in cui si fanno dei treni speciali, le piccole differenze che esistono fra gli orari delle diverse stagioni dell'anno, le grandi distanze a cui si trovano le stazioni, il peso considerevole delle macchine e dei vagoni, agevolmente si viene alla conseguenza: che le nostre amministrazioni ferroviarie hanno finora dato ben poca importanza agli interessi piccoli in se stessi, ma grandi nella loro somma che sono collegati al traffico locale; che questi interessi sono sacrificati alla continuità dei lunghi percorsi; che le comodità delle popolazioni intermedie sono posposte a quelle delle popolazioni estreme; che i bisogni dei commerci locali sono trascurati per soddisfare alle esigenze delle pronte comunicazioni fra i centri principali; che non si hanno sufficienti riguardi ai laboriosi ed onesti abitanti delle campagne; che insomma il servizio pel traffico locale è quasi totalmente trascurato in Italia con grave danno delle nostre popolazioni e con non lieve discapito nell'economia dell'esercizio delle nostre ferrovie.

Che poi il servizio pel traffico locale sia una necessità altamente reclamata dai bisogni di pronte e facili comunicazioni che ovunque si vanno manifestando, chiaramente lo dimostrano il facile estendersi delle tramvie a vapore e la tendenza di questo nuovo tipo di ferrovie a stabilirsi lungo le strade ferrate ordinarie che attraversano le regioni più ricche di prodotti agricoli, più doviziose di prodotti industriali e più abbondanti di popolazione.

Le tramvie a trazione meccanica non differiscono sostanzialmente dalle ferrovie ordinarie, anzi in alcuni casi egregiamente bene ne disimpegnano le funzioni e sono potenti veicoli di traffico locale; ma nei casi, già troppo frequenti, di tramvie stabilite parallelamente a ferrovie ordinarie, quelle diventano ausiliari di queste, ausiliari i quali, mentre dimostrano quanta poca importanza le nostre amministrazioni ferroviarie hanno finora dato al traffico locale, si trovano innanzi la prospettiva di un ben meschino avvenire, se una buona volta le amministrazioni stesse vorranno pensare sul serio per una