

Vengo ad un'altra osservazione relativa al servizio cumulativo; prima delle convenzioni i viaggiatori che da Napoli eran diretti per Caserta, e da Caserta per Napoli aveano la facoltà di poter viaggiare o sulla linea così detta delle Romane, o su quella così detta delle Meridionali; dopo che le convenzioni divennero legge, questo uso è mutato; ed il viaggiatore che va a Caserta prendendo il biglietto per la linea delle Romane, deve far ritorno per questa stessa linea; e così pure chi parte da Napoli per Caserta prendendo il biglietto per la linea delle Meridionali, deve far ritorno per questa stessa linea.

Di qui nasce un grave inconveniente specialmente per gli orari, perchè coll'antico sistema un viaggiatore, servendosi delle due linee, andava e tornava all'ora che gli tornava più comoda. Oggi ciò non è più permesso, e quindi un grave danno ne viene alla popolazione ed agli affari.

Riassumendo, le raccomandazioni da me fatte all'onorevole ministro sono quattro: prima, che siano ascoltati i desideri legittimi di coloro che devono viaggiare sulle linee dell'Adriatica e specialmente degli abitanti di Napoli; seconda, che la stazione di Napoli sia migliorata in modo che il servizio possa ben funzionare; terza, che la stazione di Caserta, tanto importante, venga completata con la costruzione di una tettoia da tanto tempo promessa; quarta, infine, che si pensi a ristabilire il servizio cumulativo con biglietti di andata e ritorno da Napoli a Caserta sopra le due linee, che ho accennato, e che fruttano alla Società ferroviaria.

Crede che in tutto quanto ho accennato, l'opera del ministro possa riuscire efficace; perchè se tale non riuscisse, allora si avvererebbero le previsioni di coloro che, discutendosi le convenzioni, dissero che con la istituzione delle Società si sarebbe creato un Governo, che si sarebbe imposto allo stesso Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole **Maggiorino Ferraris.**

Ferraris Maggiorino. Mi permetterei, tra i miglioramenti nel servizio delle ferrovie, di raccomandare all'onorevole ministro una più sollecita introduzione delle terze classi nei treni diretti. Dopo il felice esperimento di tale riforma in Inghilterra, le terze classi furono rapidamente introdotte nei treni diretti di molti paesi d'Europa, specialmente nei servizi di Stato del Belgio e della Germania; e sarei veramente lieto se l'onorevole ministro trovasse modo di sollecitare l'adozione di codesta misura anche in Italia.

Non è certo all'onorevole Genala che potrei

ricordare, qual favore l'ammissione delle terze classi nei treni diretti abbia trovato presso quella Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, della quale egli fu tanta parte; ma codesta riforma fu pur vivamente appoggiata dai relatori delle Commissioni della Camera e del Senato, che riferirono sulle convenzioni ferroviarie.

Il ministro, in quella occasione, fece dichiarazioni molto precise, e promesse molto chiare; ed io spero che vedremo presto il giorno, in cui le terze classi saranno ammesse nella totalità dei treni diretti della nostra penisola. Ritengo anzi che da tale riforma ne verrà un miglioramento nel servizio ferroviario; imperocchè potremo sempre più attuare una distinzione fra treni diretti interprovinciali e treni diretti internazionali; e potremo dare un treno diretto a molte linee che ne difettano, come appunto ha testè rilevato l'onorevole Lazzaro, per quanto riguarda la Napoli-Bari.

Se codesto progresso non è ancora possibile per tutta la rete esprimerai, per lo meno, in modo formale il desiderio, che essendosi in buona parte attuata la distinzione fra treni diretti interprovinciali e treni diretti internazionali, sulle linee fra Genova, Torino e Milano, l'onorevole ministro procurasse che nel prossimo periodo estivo i treni diretti che vi fanno il servizio interprovinciale avessero le terze classi.

Mi permetto pure di richiamare l'attenzione dell'onorevole Genala sulla introduzione del così detto servizio economico delle ferrovie, di cui si parla ora moltissimo in Francia, dove si stanno facendo grandi innovazioni in questa materia.

Il servizio economico delle ferrovie ha già una piccola tradizione ed una piccola storia anche in Italia. I primi studi si fecero da noi nel 1879, e trovarono molto favore presso la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie: ne trovarono moltissimo presso il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia di quel tempo. Credo poter citare, a titolo d'onore, la relazione dell'ingegnere **Enrico Benazzo** sulla estensione del servizio economico sulle linee ferroviarie della rete dell'Alta Italia. Il compianto ingegnere, in quella pregevole monografia, stabiliva le basi di un completo riordinamento del servizio, segnatamente su quelle linee secondarie che hanno molta importanza per i traffici locali.

I primi esperimenti furono molto felici. Sventuratamente da quel giorno in poi non si è più progredito in questa via. Ma oggidì la questione si ripresenta di nuovo. In Francia, come già dissi, si stanno facendo molte innovazioni. Le princi-