

Finali, ministro dei lavori pubblici Sta bene: 260 o 265 chilometri in cinque ore e mezza (*No! no!*)

Ho detto purchè si stia in orario, vale a dire circa 50 chilometri utili all'ora. E se l'onorevole Lazzaro osserva la velocità del treno lampo da Roma a Genova, vedrà che, presso a poco siamo nelle stesse condizioni.

Ma, o treno lampo, come piace ad alcuni di chiamarlo, o treno direttissimo, come lo chiama l'onorevole Cavalletto, io dichiaro agli onorevoli Lazzaro e Comin, che farò di tutto affinchè le comunicazioni fra Roma e Napoli avvengano il più rapidamente che sia possibile, ed in ispecie che gli orari siano puntualmente osservati.

E qui l'onorevole Lazzaro mi permetta dirgli che egli ha messo in forse (egli sarà bene informato, ed io non metto in dubbio ch'egli dica cosa che crede esatta), le assicurazioni da me avute ufficialmente, conformi anche alla mia personale esperienza, vale a dire che l'opera della Commissione dei ritardi abbia avuto per risultato che gli arrivi in orario siano divenuti normali, sicchè i ritardi siano un caso rarissimo e dipendente da quelle cause accidentali ed imprevedute che non si possono prevenire nè impedire.

Lazzaro. Ma io non mi sono occupato di questo.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Scusi; Ella si è lamentato della irregolarità degli arrivi. Ed io, rispondendole diceva di non dubitare che ciò fosse in armonia con la sua esperienza personale; ma che le informazioni ufficiali e la mia personale esperienza (alla quale mi pare di vedere segni di abbastanza largo assenso nella Camera) mi fanno ritenere che, specialmente dopo l'inchiesta di quella Commissione che fu incaricata di esaminare le cause dei ritardi a fine di eliminarli, siasi avverato un miglioramento nei servizi; tanto che rarissime ed accidentali sono le irregolarità negli arrivi, e dipendenti da causa di forza maggiore.

L'onorevole Cavalletto ha rinnovata oggi una raccomandazione che già fece all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno; e mi piace che egli stesso riconosca che non dobbiamo esagerare, e che, in quanto a delitti ed a poca sicurezza di persone nelle ferrovie, noi siamo in migliori condizioni di tutti, o quasi, i paesi d'Europa.

Come l'onorevole Cavalletto sa benissimo, tre sono i sistemi od espedienti immaginati, e or qua or là applicati, per la sicurezza dei viaggiatori. Uno consiste nella comunicazione delle carrozze tra loro; un altro in segnali, da mettere alla portata

dei viaggiatori, per dare il segno d'allarme; e il terzo nell'applicazione in tutte le vetture di un vetro, che permetta da uno scompartimento vedere quello che accade nell'altro.

Ma nessuno di questi espedienti provvede e rassicura abbastanza; ed essi non sono favorevolmente accolti dappertutto. Per esempio il sistema delle vetture comunicanti, che in America è comunemente usato, io non so se in Italia sarebbe per incontrare il pubblico favore; poichè in Italia si desiderano i compartimenti divisi gli uni dagli altri.

In quanto ai furti, e in questo non ci troviamo purtroppo in quella privilegiata condizione alla quale ho accennato riguardo alla sicurezza delle persone, è certo che v'è molto da fare: può essere che il principio della responsabilità, come ha accennato l'onorevole Cavalletto, sia quello dal quale si possano ottenere i migliori risultati.

Con ciò credo d'aver replicato alle varie osservazioni che hanno fatto gli onorevoli deputati, prendendo argomento dal capitolo 54 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'onorevole Faina ha facoltà di parlare.

Faina. L'onorevole ministro ha detto: non so con quanta ragione questo capitolo 54 abbia dato origine ad una così lunga discussione. Ed io gli faccio osservare che non avrei saputo veramente in quale altro capitolo trattare l'argomento di cui ho dovuto occuparmi, dal momento che è una spesa, ma una spesa che dovrebbe farsi e che non si fa, e che non c'è alcun capitolo che ne parli, nè anche *pro memoria*.

È stato altresì detto che, più che in una spesa, questi ribassi di tariffa si convertono in una minore entrata, e che, quindi, dovrebbe parlarsene nel bilancio delle finanze. Ma anche in questo bilancio non saprei come trattare una questione che dipende e nasce esclusivamente dal Ministero dei lavori pubblici. Vede, dunque, onorevole ministro, che io non avevo altro modo di sollevarla che qui dove si parla del Consiglio delle tariffe.

L'onorevole ministro ha detto che la questione dell'articolo 44 è una questione di difficoltà di bilancio. Insomma, è la centesima ragione di quel tale che non aveva fatto gli spari perchè non aveva la polvere. Naturalmente, dopo questo, sarebbe inutile che io rispondessi all'onorevole Marchiori; il quale, molto sottilmente riprendendo gli argomenti addotti nella memoria dell'Ispettorato delle strade ferrate, voleva provare che il