

della stazione di Limito al 30 giugno 1885 era di cinque impiegati, mentre il giorno del disastro era, come è presentemente, di sette: numero molto maggiore di quello che vi era quando la Società delle ferrovie Meridionali entrò in possesso della linea. Ma sarebbe poi vero che il capostazione sia rimasto quel giorno in servizio molto più del dovere?

Sì, la cosa è vera perchè era caduto malato un commesso, sostituito poi nello stesso giorno. Anche di ciò la Commissione si è giustamente occupata ed ha riconosciuto che, malgrado tutto, il capo stazione aveva avuto la possibilità di riposarsi negli intervalli fra i vari treni, come risulta dall'orario unito alla relazione. Onde la Commissione conchiude così:

« In tal modo si spiega come egli abbia esplicitamente dichiarato nel suo interrogatorio, che si sentiva in condizioni fisiche regolari e senza grave stanchezza ». Le cose stando in questi termini, mi par dunque che i dubbi, più o meno esplicitamente svolti nelle interrogazioni, abbiano a cadere.

Non so quale altra risposta io potrei dare agli onorevoli interroganti. Comprendo che non debbano essere interamente sodisfatti, come non lo sono neppure io, dal momento che non posso conoscere esattamente come sono andate le cose. Ma poichè mi risulta che il personale di servizio, tranne forse il guardiano di cui ho parlato, è stato inappuntabile nell'adempimento delle sue funzioni, così io penso che non occorra dirne di più, aspettando il risultato delle investigazioni dell'autorità giudiziaria.

Io non mi aspettava di dover rispondere ad una interrogazione dell'onorevole Calderara, che veramente doveva essere svolta più tardi; ma tuttavia posso dirgli che l'amministrazione dei lavori pubblici si è giustamente preoccupata della necessità di prendere ogni possibile cautela per evitare il ritorno di somiglianti disastri. Quindi è che io ho dato immediatamente gli ordini perchè si facessero nuovi studi sulla possibilità di illuminare i treni a mezzo della luce elettrica. Per verità, la scienza non ha ancor detta l'ultima parola, e sebbene il sistema abbia trovato favore presso alcune Società ferroviarie, l'uso non si è ancora generalizzato. Tuttavia anche presso di noi molti esperimenti si sono fatti e si vanno facendo, ed alcune carrozze in co-

struzione sono disposte in modo da ricevere l'applicazione di questo sistema ed io non dubito di affermare che, quando venga in discussione il disegno di legge che ho presentato oggi stesso, per dotare le ferrovie in esercizio degli apparecchi di sicurezza di cui manchiamo, la Camera non vorrà negare al potere esecutivo i mezzi che occorrono per potere attuare un sistema, che garantisca per quanto si può, la vita dei cittadini. A questo riguardo non saprei che altro aggiungere.

Presidente. L'onorevole Engel ha facoltà di parlare.

Engel. Ringrazio vivamente l'onorevole ministro delle spiegazioni date.

Il disastro di Limito è stato veramente, com'egli ha detto, un avvenimento orribile; in quanto che almeno venti, forse trenta, forse quaranta persone siano state letteralmente abbruciate vive.

Non ho bisogno di spiegarne l'orrore: basta il fatto di quell'individuo il quale, dopo avvenuto lo scontro, era stato preso fra i rottami e non potè essere soccorso in tempo. Le persone circostanti, le quali erano accorse per salvarlo, tentarono di estrarlo dalle macerie; ma essendo egli preso tenacemente per le gambe non riuscirono. Intanto si avvicinava l'incendio e le persone accorse dovettero abbandonarlo al suo triste destino ed assistere letteralmente alla combustione di quel disgraziato, che proveniva dal Brasile e ritornava al suo paese insieme con la famiglia.

Chi si salvò dovette la sua salvezza al fatto di essere stato casualmente sbalzato fuori dalle vetture, per cui non potè esser preso in mezzo a quelle macerie, che costituirono in seguito un orribile rogo.

Questo fatto ha naturalmente suscitato un orrore indefinibile. Il pensiero è corso alle cause di questo disastro e l'onorevole ministro ci ha esposto come la causa occasionale di questa catastrofe fosse l'esplosione del gas. Ma se questa esplosione ha valso a rendere più orribile quella scena, la vera causa del disastro non è questa.

La causa efficiente è stata, disse l'onorevole ministro, mancanza di personale e negligenza del guardiano, che doveva fare i segnali e mettere i petardi, ovvero del personale che conduceva il treno, cioè del macchinista, il quale non si è accorto dei segnali. Ma ciò, a mio credere, non può spiegare interamente il