

tro due persone uccise e sette ferite. Appena l'amministrazione fu resa edotta di questo doloroso fatto ordinò un'inchiesta, ed incaricò alcuni de' suoi impiegati superiori a recarsi sul posto per fare le necessarie indagini.

Questa Commissione ha riferito non potersi attribuire colpa al capo-stazione di Asciano ed al personale della stazione stessa, i quali potevano confidare sull'osservanza per parte del treno 784 del segnale del disco ognora chiuso e del segnale a mano di arresto; potersi attribuire il disastro alla possibile tardanza dei frenatori nel manovrare i freni loro affidati, ed al mancato impiego del controvapore; doversi questo luttuoso accidente attribuirsi ad un concorso di sfavorevoli circostanze, non esclusa la minore prudenza ed abilità del personale viaggiante e segnatamente del macchinista che ne fu la vittima.

Queste sono le circostanze di fatto che vennero riconosciute dalla Commissione, e di qui io non so davvero come l'interrogante possa venire nella conclusione che si verifica grande frequenza di disastri, e che il servizio ferroviario presenti nel nostro paese pericoli gravi dipendenti dalla cattiva ed insufficiente organizzazione del servizio.

Se mi verrà indicata qualche circostanza di fatto per la quale si possa credere che il disastro di Asciano sia imputabile a colpe od omissioni avvenute nel servizio ferroviario, io mi affretterò a prendere tutte le misure necessarie perchè questi fatti non si ripetano per l'avvenire. Ma siccome, pur troppo, non si è ancora trovato il modo di impedire che avvengano accidenti ferroviari e siccome (che volete!) fortunatamente nel nostro paese la frequenza dei disastri non solo non è superiore ma è molto inferiore a quella che si verifica negli altri paesi, così bisogna rassegnarsi a codesti fatti, per quanto dolorosi, cercando di fare quanto è possibile per impedirli. Intanto dal fatto d'Asciano non sarebbe lecito concludere che il servizio ferroviario proceda così disordinato da creare seri pericoli, come altri suppone.

Aggiungo però che tanto dalle indagini fatte su questo disastro di Asciano quanto da quelle fatte per quello di Limito, dove le conseguenze furono ben più dolorose, si sono raccolte molte notizie che hanno indotto l'Amministrazione dei lavori pubblici a rivolgere

rimostranze alle Società esercenti; ed io spero che quelle rimostranze non andranno perdute. Io non saprei che altro rispondere all'onorevole interrogante.

**Presidente.** L'onorevole Mecacci ha facoltà di replicare.

**Mecacci.** Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle comunicazioni fattemi a proposito del disastro di Asciano, non che dei suoi propositi e delle sue promesse riguardo al servizio ferroviario.

Ma a questo ringraziamento mi faccio lecito di aggiungere qualche altra cosa: tanto più che la mia interrogazione non si limita al disastro di Asciano, ma si estende ai frequenti disastri e pericoli gravi che spesso si corrono sulle nostre ferrovie.

E poichè l'onorevole ministro mi ha richiamato a far cenno di qualche inconveniente, cui possa rimediare, io vengo a contentarlo subito. Innanzi tutto su varie linee (certo non su quelle principali) tutto il servizio è organizzato per le merci piuttostochè per i viaggiatori; tutte le cure sono pel servizio merci, e nessuna, o poche e insufficienti, per quello dei viaggiatori. Gli orari, tutto ciò che si riferisce all'ordinamento dei treni, specie per i treni facoltativi, è coordinato alle necessità ed ai vantaggi del servizio delle merci, e basta. Perciò, talvolta accade, e questo appunto è accaduto pel disastro di Asciano, che dopo un treno di viaggiatori (ed i treni di viaggiatori, qualche volta, si chiamano giustamente *treni-lumaca*, tanto camminano adagio) si manda un treno merci facoltativo, a quindici o venti minuti di distanza al massimo. Viene per conseguenza che, se il primo treno per caso si ferma, se avviene un incidente, qualche contrattempo (se un ordine, per esempio, non si può mandare per telegrafo, o non giunge in tempo, e via dicendo), lo scontro è inevitabile. Possiamo dire che quando noi viaggiamo, ed abbiamo un treno facoltativo che segue il nostro, abbiamo la morte che ci insegue alle spalle. È avvenuto precisamente così nel disastro di Asciano: un treno merci facoltativo, che andava libero, incontrò il treno viaggiatori, che aveva dovuto fermarsi a causa della neve; più persone, col povero macchinista, ci rimisero la vita.

Ora, io domando: ma s'hanno a lasciare queste Società libere assolutamente nel regolare gli orari, nell'istituire treni facoltativi, senza guardare un poco alla sicurezza di noi