

tafisiche dell'onorevole Rubini, tutti vedrebbero come procede la gestione delle nostre ferrovie.

Concludo. Ad onore d'Italia è doveroso che si dica che non è vero che gli amministratori delle Società fossero intriganti e tanto meno inesperti; essi ebbero soltanto la disgrazia di amministrare bene in condizioni sfavorevolissime per i contratti di concessione fatti con lo Stato. Noi dobbiamo ora ridurre questa legge, nel suo testo ministeriale, alla più semplice espressione, senza quei controlli, che tutto al più potrebbero essere oggetto di regolamento. Dobbiamo dire, per l'esperienza fatta in quest'ultimi mesi, per quello, che ne dicono tutti i ferrovieri, che non hanno ambizioni da raggiungere, per gli stessi risultati finanziari ottenuti, che l'uomo, che deve godere la nostra fiducia, per rispettabilità e per alta competenza, è il commendatore Bianchi, che abbiamo la fortuna di avere a capo dell'azienda ferroviaria. E infine dobbiamo dire: che le controposte proposte dell'onorevole Rubini, appunto per quanto ho detto, bisogna stare in guardia, perchè questo rigido custode del bilancio ha il vizio di abbaiare a quelli di casa, mentre chi è per le vigne fa, indisturbato, il comodaccio suo. (*Si ride — Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rummo.

RUMMO. Il mio discorso non prenderà in esame il servizio tecnico delle ferrovie: su questo argomento abbiamo avuto i discorsi dei tecnici, delle persone competenti, degli studiosi, veri specialisti della materia. Il mio compito è quello di prospettare tutto il servizio medico ferroviario, che non ha una importanza limitata da potersi circoscrivere nell'articolo 80, che è il solo articolo che si occupa del servizio sanitario ferroviario, giacchè nella relazione del progetto l'argomento è appena sfiorato.

Io considero perfettamente le ragioni di questa quasi noncuranza: ben altri interessi, ben altre cure incombevano per l'assetto tecnico-amministrativo dell'importante servizio delle ferrovie di Stato.

Io dimostrerò che valeva la pena di occuparsi di questa questione nella discussione generale e non semplicemente nell'articolo 80.

Io intendo di trattare la materia in un modo vasto, ritenendo fermamente che il servizio sanitario delle ferrovie ha un'importanza grandissima, che entra direttamente in tutto l'ingranaggio ferroviario e

che ne può modificare le sue linee fondamentali.

Questa questione interessa tutto il personale delle ferrovie, il buon andamento dell'amministrazione, il pubblico, ed interessa moltissimo, come sentirete, anche i viaggiatori, compresi quelli che viaggiano gratuitamente.

Molte di queste questioni, non trattate, non a dovere lumeggiate, potrebbero ledere immensamente tanti vitali interessi della complessa azienda.

Come è stato concepito tutto questo servizio sanitario delle ferrovie? Se ne sa ben poco, perchè ben poco è nella legge. Ma io che mi interessavo di questi problemi e da molto tempo, di cui parlai parecchie volte in questa Camera, ho potuto conoscere le grandi linee di questo servizio, e le sue complesse modalità, leggendo tutte le disposizioni dell'ordine generale di servizio emanate il 22 dicembre 1905.

E voglio discutere su questo servizio nell'interesse collettivo, voglio discuterlo tenendo presente quello che il servizio era nelle passate società, e quale è oggi, quale dovrebbe essere in realtà; soprattutto con uno studio comparato col servizio che si fa in altri paesi, di cui alcuni molto civilmente progrediti, altri meno, nè in condizioni finanziarie superiori al nostro paese.

Io non credo che si debba e possa dire che questo servizio sanitario debba passare in seconda linea, sia perchè abbiamo ben altro da pensare, sia perchè noi non ci troviamo nelle condizioni di tante altre nazioni, che possono spendere e bene anche per il servizio sanitario ferroviario. Vedrà la Camera, vedrà il ministro che questo servizio, in Stati meno progrediti del nostro — come risulta da pubblicazioni di studiosi, tra cui citola memoria del mio amico professore Brancalione-Ribaudò — funziona mirabilmente, con molte innovazioni moderne che noi non abbiamo ancora neppure sognate; e che è opportuno, e perfino urgente, organizzarlo bene nello interesse stesso dell'amministrazione.

Da quello che a me risulta l'organizzazione sanitaria ferroviaria nelle grandi linee, si va svolgendo; e dico subito, che, per quanto riguarda il meccanismo generale, il piano è bene stabilito. Tutto il servizio sanitario ferroviario si divide in tre sezioni: abbiamo una sezione o ufficio centrale a Roma con un capo divisione dirigente il servizio medico e con un ispettore-capo centrale che dovrebbe, possibilmente, dare con-