

finanziari è passata a quello degli organizzati: sarà una cosa più grande, ma certo meno piacevole pel Governo, e di conseguenza io devo augurarmi che il Governo su questo accenno lieve ma prudente, volga lo sguardo con quell'acume e con quella serietà che merita l'argomento, poichè sarebbe un grave pericolo il giorno in cui idee di questo genere potessero essere non solo applicate per il fine palese cui tendono, ma per il fine più grave di sconvolgere una amministrazione, che non ha ancora trovato il suo assetto.

Ed io spero che la saggezza del Parlamento e del Governo e l'equilibrio del popolo italiano risparmino nuovi dolori alla finanza dello Stato e che la finanza trovi da oggi in poi nell'amministrazione ferroviaria ragioni di conforto e non di preoccupazione. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Segue l'interpellanza dell'onorevole Guerritore al ministro dei lavori pubblici « sull'amministrazione delle ferrovie di Stato, » ma, non essendo presente l'onorevole interpellante, essa s'intende ritirata.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Reggio al ministro dei lavori pubblici « su talune questioni tecniche relative all'esercizio delle ferrovie di Stato ».

L'onorevole Reggio ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**REGGIO.** Onorevoli colleghi, molto opportunamente l'onorevole Abignente ha sollevato la questione sull'esercizio delle ferrovie di Stato, e poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nell'accettare la sua interpellanza, ha rivolto l'invito agli altri deputati che volessero presentare qualche osservazione, di interloquire in proposito allargando così il campo della discussione, io profittando di questo invito, ho voluto prender parte a questa discussione, non per trattare di questioni di indole generale ma per portare il modesto contributo di osservazioni che credo possano giovare nello studio dell'esercizio delle ferrovie, tanto dal lato tecnico che da quello finanziario.

Negli anni decorsi le ferrovie dettero luogo a crisi assai gravi che impensierirono il paese e provocarono vivaci osservazioni da parte degli enti pubblici e privati e della stampa tutta.

I tecnici non potevano però dimenticare che si era al domani di un mutamento importante per le ferrovie, al domani cioè del-

l'assunzione di esse da parte dello Stato e che le ferrovie erano allo Stato tornate esaurite di materiale e di impianti.

Questo rese i tecnici indulgenti e fiduciosi in un miglioramento che si sarebbe gradualmente verificato e che in effetto si verificò, giacchè nel 1907 le ferrovie funzionarono assai meglio che non nel 1906.

Ora, però nella seconda metà del 1908, si tornano a verificare taluni degli antichi inconvenienti.

E questa volta i tecnici evidentemente debbono essere meno indulgenti, perchè si tratta di un regresso sulla curva ascensionale, che si era manifestata. Contemporaneamente ha impensierito il fatto che i risultati finanziari dell'azienda andavano peggiorando invece di migliorare. A questo riguardo, egregi colleghi, credo che bisogna parlare molto francamente.

L'industria ferroviaria subisce la sorte di tutte le altre industrie: aumentano i prezzi delle materie prime, si debbono migliorare le condizioni del personale, le tariffe hanno la tendenza a essere ridotte: è assai difficile di mantenere l'utile netto dell'azienda nelle stesse proporzioni, in cui era prima.

L'unico mezzo è quello che segue qualunque industria, cioè di perfezionare il rendimento dell'industria ferroviaria.

Su questo punto io voglio richiamare l'attenzione della Camera: come si può perfezionare il rendimento dell'industria ferroviaria? Esaminiamo, prima di tutto, se si è avuto in questi ultimi tempi un aumento sensibile di traffico, tale da giustificare gli inconvenienti, che si sono avuti di recente.

Io credo di no. La relazione, di cui abbiamo avuto cenno, della direzione delle ferrovie dello Stato, dà un aumento di merci del 7.30 per cento e dai passeggeri del 5.20 per cento.

Il materiale è stato aumentato e migliorato di qualità, credo che si trovi in proporzioni di aumento tale, da non giustificare gli inconvenienti, che si sono manifestati.

Se il materiale manca, se i vagoni fanno difetto, secondo me è perchè i vagoni circolano meno, e se circolano meno, io credo debba trovarsi la causa principale in un difetto delle vie principali, che costituiscono le arterie della rete ferroviaria italiana.

La rete ferroviaria italiana è fatta in modo che molte linee di poco traffico con-