

tenuto conto che i servizi automobilistici non possono dare che parziale soddisfazione, invita il Governo ad accordare facilitazioni eccezionali sia d'ordine finanziario che tecnico ed amministrativo, per iniziare anche da noi la costruzione di ferrovie veramente economiche a binario ridottissimo: le quali costerebbero molto meno delle attuali, pure rendendo gli stessi servizi ».

L'onorevole Gaetano Rossi ha facoltà di svolgerlo.

ROSSI GAETANO. Onorevoli colleghi, con vivo rincrescimento io ho visto il commendatore Bianchi abbandonare la direzione della nostra massima azienda industriale, azienda che egli trasse dal caos e riuscì a condurre ad un punto che, nelle circostanze e dal lato tecnico soprattutto, può considerarsi davvero come soddisfacente. E molto più egli avrebbe potuto compiere anche dal lato amministrativo, se avesse potuto godere di quella larga autonomia che è indispensabile ad ogni grande capitanato d'industria.

Io sono veramente convinto che molte delle accuse rivoltegli peccarono di esagerazione.

È persino stato detto ufficialmente come i mille e seicento milioni spesi dallo Stato nelle ferrovie nel decennio siano stati principalmente impiegati in opere di lusso. Ora non v'ha chi scorra le relazioni annuali del decennio, e constati quale enorme lavoro sia stato compiuto in mezzo a difficoltà di ogni genere, che non debba convincersi come col ritiro del commendatore Bianchi dalla direzione delle ferrovie il Paese abbia fatto una vera e reale perdita.

Io auguro quindi al Paese che sia feconda e pronta l'opera dei di lui successori; poichè invero le ferrovie non presentano tra introiti e spese il margine delle altre industrie di Stato, come il tabacco ed il chinino.

Ma mi consenta la Camera, a proposito di ferrovie, di accennare ad un argomento che ha destato vive preoccupazioni; al modo cioè con cui viene applicata la legge del cosiddetto equo trattamento al personale delle ferrovie concesse all'industria privata.

Premetto che io vivamente mi rallegro di ogni miglioramento che in via logica e naturale può venir concesso al personale; ma crederei di venire meno ad un dovere se non avessi a segnalare ciò che mi sembra di grave danno alla pubblica economia.

Questa legge, l'ho sentito affermare da

deputati di ogni partito, è stata assai male concepita e peggio applicata; ed è certo che, in un momento politico più calmo, anche la stampa quotidiana non avrebbe mancato di dare un serio allarme sulle conseguenze di essa; poichè a detta dei competenti essa segnerà indubbiamente la morte dell'industria privata dei trasporti, industria che è pure così necessaria al Paese.

Dovunque si va dicendo, come sia opportuno rendere facili ed economici i trasporti, poichè le ferrovie rappresentano uno dei principali strumenti della pubblica ricchezza; e come sia necessario ridurre le tariffe al minimo possibile, nell'intento di sviluppare il traffico in quelle regioni che maggiormente abbisognano di vita.

Pur troppo invece, coll'applicazione in corso della legge dell'equo trattamento, non solo non si potranno ottenere ragionevoli tariffe, ma si costringeranno parecchie aziende a sospendere addirittura l'esercizio. È ovvio il considerare che di aziende ferroviarie oberate, o quasi, molte ne abbiamo in Italia, le quali per sussistere devono ricorrere ad inverosimili economie. Tali aziende potrebbero bensì venire assunte dallo Stato: ma con ciò verrebbe ad aumentarsi ancora il numero già rilevante di quelle linee che per un introito annuo chilometrico di lire 3 o 4 mila ne costano 12 o 15 mila di spese.

Quella legge non tiene conto delle condizioni reali del Paese, e delle difficoltà che incombono alle iniziative ferroviarie. Ed io spero che il Governo non si sia docilmente sottomesso all'impero della Commissione a cui fu deferita l'applicazione della legge e che ha saputo sensibilmente travisarla e peggiorarla, forse per renderla gradita alle organizzazioni socialiste, che sfruttano per loro fini la naturale irrequietezza ed incontentabilità del personale.

A proposito della competenza di tale Commissione, noterò solo incidentalmente come su dodici componenti solo uno appartenga al personale ferroviario.

Con evidente mancanza di senso pratico, lo Stato si è sostituito ai concessionari nei rapporti coi loro dipendenti; senza per questo assicurare quella pace che si voleva far credere essere lo scopo della legge; nè esso ha saputo d'altronde assicurare la continuità del servizio. E così, mentre da un lato si sono disanimati gli imprenditori, dall'altro non si è raccolto che malcontento, scioperi ed ostruzionismo. Mai infatti si ebbero tanti scioperi come dopo la legge del-