

LXIX.

TORNATA DEL 16 MARZO 1910

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario — *Presentazione di relazioni e di disegni di legge (pag. 2037) — Comunicazione (pag. 2038) — Votazione a scrutinio segreto (pag. 2038) — Il senatore De Seta Enrico svolge la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici sul servizio ferroviario nelle linee calabresi (pag. 2038). — Parlano i senatori Barzellotti (pag. 2042), Casana (pag. 2043), Benvenuto (pag. 2044) e il ministro dei lavori pubblici (pag. 2045) — Dopo una replica del senatore Enrico De Seta (pag. 2050), il Presidente dichiara esaurita l'interpellanza (pag. 2050) — Chiusura (pag. 2049) e risultato di votazione (pag. 2050).*

La seduta è aperta alle ore 16.5.

Sono presenti: il ministro degli affari esteri, del tesoro, dei lavori pubblici, di grazia e giustizia e dei culti, di agricoltura, industria e commercio.

FABRIZI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

**Presentazione di relazioni
e di disegni di legge.**

DI MARZO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI MARZO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Tombola nazionale per la costruzione di un nuovo ospedale in Avellino ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Di Marzo della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

CAVALLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVALLI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Per dichiarare monumento nazionale la casa in cui morì Giuseppe Mazzini ».

A nome dell'Ufficio centrale pregherei il Senato di consentire che questo disegno di legge fosse posto all'ordine del giorno per la seduta di domani.

PRESIDENTE. Do atto all'onore. senatore Cavalli della presentazione di questa relazione, e, se il Senato consente, il disegno di legge stesso sarà posto all'ordine del giorno, possibilmente, per la seduta di domani.

BISCARETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BISCARETTI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Spesa per l'acquisto dell'area necessaria per la costruzione dell'edificio ad uso di sezione doganale al nuovo porto fluviale di Roma ».

PRESIDENTE. Do atto all'onore. senatore Biscaretti della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

Presentazione di disegni di legge.

SALANDRA, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALANDRA, ministro del tesoro. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Assestamento del bilancio della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1908-909;

Assestamento del bilancio di previsione della colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1908-909;

Stati di previsione dell'entrata e della spesa della colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1909-910;

Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Somalia italiana per l'esercizio finanziario 1909-910;

Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1909-910;

Maggiore assegnazione di lire 67,600 al fondo di riserva per le spese imprevedute a reintegrazione di egual somma prelevatane per spese di missione all'estero di funzionari civili e militari con funzioni diverse da quelle diplomatiche e consolari;

Provvedimenti per i debiti redimibili.

Chiedo per tutti l'urgenza, ma specialmente per l'ultimo, perchè occorrerà, quando il Senato lo avrà confortato del suo voto, di dare sollecitamente le disposizioni necessarie per la sua attuazione.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge, che saranno trasmessi alla Commissione di finanze, e, se non vi sono opposizioni, saranno dichiarati tutti di urgenza.

(Sono dichiarati di urgenza).

GUICCIARDINI, *ministro degli affari esteri*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUICCIARDINI, *ministro degli affari esteri*.
Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, dal titolo: « Provvedimenti per la Somalia italiana e per l'Eritrea ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro degli esteri della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Commissione di finanze.

Comunicazione.

PRESIDENTE. Il presidente della Commissione d'inchiesta per la pubblica istruzione trasmette copia della relazione di questa Commissione sui servizi della pubblica istruzione.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1909-910 ».

Prego il senatore Bettoni, funzionante da segretario, di procedere all'appello nominale per la votazione.

BETTONI, *ff. di segretario*, fa l'appello nominale.

Si lasciano le urne aperte.

Presentazione di relazione.

BLASERNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLASERNA. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1909-910 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. senatore Blaserma della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Svolgimento dell'interpellanza del senatore De Seta Enrico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza del senatore De Seta Enrico al ministro dei lavori pubblici circa il modo come funziona il servizio ferroviario nelle linee calabresi, e più specialmente sulle cause che determinarono lo scontro di una locomotiva, che manovrava, con un treno diretto nella stazione di Catanzaro-Sala la mattina del 9 corr. mese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. senatore De Seta Enrico.

DE SETA E. Signori Senatori, so che la sventura ci ha costretti a mendicare, ed ai mendichi troppo facilmente, e spesso con molta leggerezza, si dà la taccia di petulanti ed importuni; io, a costo di procurarmi una tale qualifica, non posso esimermi dal dovere di levare la mia modesta voce anche in quest'alto Consesso, come hanno fatto i deputati locali nell'altro ramo del Parlamento, per dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici quale sia lo stato miserando, attuale, insopportabile, del servizio ferroviario.

nelle linee calabresi. Si dirà, anzi si è detto, che se la solita Messenia piange, la solita Sparta non ride: anche le altre linee hanno dei bisogni. E sia! Come non è perfetto l'uomo, non sono perfette le cose umane; vi possono essere delle imperfezioni e dei bisogni da per tutto, ma la differenza è enorme. Addurrò un esempio pratico. Nel luglio decorso, in un giorno in cui il Senato non teneva seduta, mi recai nell'altro ramo del Parlamento. Si discuteva di questioni ferroviarie e lì un deputato diceva al ministro: ho reclamato per la terza volta perchè nella tabella della stazione B... alla parola Cuneo manca una vocale, alla parola Marsiglia manca la sillaba *mar*: io dissi: meno male, noi faremmo meno di tutte le tabelle, pur di avere un buon servizio. Ed un altro, parlando di una linea che il ministro del tempo, onor. Bertolini, si affrettava a dire improduttiva, perchè credeva che si domandasse un altro treno per essa, avendo già detto che vi erano 14 treni, cioè sette coppie di treni per quella linea, il deputato soggiunse: ma io non pretendo un quindicesimo treno, ma solo che uno dei 14 si sposti, perchè i ragazzi, che vanno alla scuola nel punto vicino possano tornare per l'ora del desinare. Non un sentimento d'invidia mi punse; ma per verità desiderai di essere abitatore di quelle contrade, piuttosto che delle afflitte e desolate contrade mie.

Per noi, o signori, si è faticosamente trovata la parola *disservizio*. Ma non risponde più al bisogno, perchè quello che vi è attualmente è perfettamente e assolutamente la negazione di ogni servizio.

Noi non sappiamo mai quando dobbiamo partire, o, meglio, dobbiamo andare in orario alla stazione, e non si parte mai; e si è costretti a stare ore e ore in un'attesa vana. E parlo dell'attualità, onorevole signor ministro, non del passato.

Noi non sappiamo mai quando si ritorna. Viaggiamo in scompartimenti sgangherati e sudici, dove spesso piove a dirotto, a lumi quasi spenti o spenti del tutto, tanto che le candele sono diventate un articolo necessario nei nostri viaggi.

Non si parte, e non si arriva mai in orario. E per di più dobbiamo viaggiare accumulati come animali, perdendo quasi sempre le coincidenze, perdita che rende inutile il viaggio.

E crede forse il Senato, crede l'onor. ministro che noi siamo esagerati nel pretendere la celerità dei nostri viaggi?

In una linea, che io debbo percorrere per ragioni personali, c'è il così detto rallentamento, perchè le traverse sono fradicie, le rotaie logore e sgangherate; c'è un rallentamento che dura da tre mesi e per conseguenza in quel luogo si cammina, o signori, a passo d'uomo, senza esagerazione. Un percorso che in via ordinaria sarebbe fatto in 8 minuti, si percorre invece in 25, e questo stato di cose dura da tre mesi.

Noi non ce ne lagniamo! Potremmo dire che la meccanica ha trovato modo di rimediare a questi inconvenienti, potremmo dire che ci sono delle macchine che tolgono automaticamente le traverse fradicie e le rotaie sgangherate, e le sostituiscono con le nuove. Noi non aspiriamo a tanto! Sappiamo che queste macchine ci sono, ma ci sono per altri luoghi, non per noi, e ci contentiamo anche di quel rallentamento. Durerà fino a luglio, durerà più in là! Ma per lo meno sappiamo, che la nostra integrità personale è garantita.

Vuol poi sapere il Senato quale è la velocità ordinaria dei nostri treni? Eccola praticamente.

Io prendo un punto di partenza, che conosco, per essere sicuro di quel che dico, e per non temere contraddizioni, o smentite di sorta.

Prima si partiva da Catanzaro Sala alle 8.30 e si arrivava a Napoli alle 7.30 del mattino, impiegando cioè ore 11 di viaggio. Ma, siccome si vide che non si arrivava mai, si disse: legalizziamo il ritardo, e quindi fu stabilita la partenza alle 8.30 e l'arrivo alle 8, vale a dire undici ore e trenta minuti di viaggio. E sia! Ma, siccome non si arrivava ancora in orario, si ebbe una nuova legalizzazione del ritardo. La partenza fu fissata alle 8.30 e l'arrivo alle 9.10, cioè ore 12 e 40 minuti di viaggio. E finalmente è venuto il tanto magnificato rimedio, di cui parlava l'egregio ministro nell'altro ramo del Parlamento, e dal 1 marzo è andato in vigore il nuovo orario, col quale si sono risparmiati pochi minuti. Si parte alle 9.15 per arrivare a Napoli alle 9.15, e cioè, dodici ore di viaggio. E già di questo nuovo orario mi sono servito anch'io, arrivando il giorno 11 a Napoli, con tre quarti d'ora di ritardo!

Vediamo le distanze:

Da Napoli a Catanzaro ci sono 378 chilometri, che si percorrono in ore 12 e 40 minuti, e sia pure, in ore 12, come stabilisce il nuovo orario.

Facciamo un paragone, giacchè noi non vogliamo una grande velocità, non pretendiamo la velocità dei treni, che fanno il servizio da Roma a Napoli, ma vogliamo soltanto trovare un termine di paragone.

Ebbene, da Napoli a Roma ci sono 250 chilometri, che si percorrono in ore 4 e 25 minuti.

Se facciamo la proporzione, vediamo che con la stessa velocità i 378 chilometri, che separano Catanzaro da Napoli, si dovrebbero percorrere in 6 ore e 30 minuti, mentre si percorrono in ore 12 e 40 minuti, o meglio in ore 12, come stabilisce il nuovo orario.

E io dico: siano anche tredici, siano anche quattordici, ma almeno si sappia una buona volta, quando dobbiamo partire, e quando dobbiamo arrivare.

E noi pretendiamo di più, pretendiamo di viaggiare in modo possibile.

Udite. Alla Camera l'altro giorno fu da un deputato ricordato questo caso: Avvenne un disguido in un traforo con molto panico dei poveri viaggiatori; ebbene si scoprì che la ragione di questo disguido era stato uno scompartimento, che si sapeva fin dalla partenza esser rotto. Allora minacce, fulmini all'indirizzo dell'impiegato, che aveva fatto attaccare quello scompartimento. Ebbene quegli per giustificarsi rispose: «È vero io sapevo che lo scompartimento era rotto, ma, prima di partire dissi ai miei superiori in quali condizioni si trovava quella vettura, ed essi mi risposero: andate via, la vettura può viaggiare: va in Calabria».

Posso aggiungere un altro fatto, di cui sono stato personalmente spettatore. Si viaggiava da Roma diretti in Calabria; arrivati a Napoli, il lume, che era a due fiammelle, fu spento a metà. Uno della comitiva domandò ragione dello spegnimento di una delle due fiammelle; e quell'egregio pubblico ufficiale, addetto al treno, rispose: È stata spenta una fiammella perchè si va in Calabria! Alle nostre rimostranze, poichè ci lagnavamo che si potesse soltanto pensare a fare simile distinzione, quell'egregio funzionario rispose: Se si lamentano ancora spegnerò anche l'altra fiammella.

Mi permetta il Senato di narrare un altro aneddoto. Mi trovavo solo in uno scompartimento di prima classe, sulla linea Jonica, quando mi vedo sorpreso da otto uomini armati, con sette cani senza museruola, i quali irruperono nel vagone. Erano cacciatori, che avevano biglietto di terza classe, e che non avevano trovato posto. Cercai di protestare al ferroviere, e quegli mi rispose: signore, voi avete perfettamente ragione, ma non ci sono posti, e queste persone non possono restare a terra, arrangiatevi! Ed infatti ci arrangiammo in sedici persone, compresi i cani!

Malgrado tutto questo, o signori, noi non vogliamo la morte del peccatore, che sarebbe poi l'esercizio di Stato, ma vogliamo solo che esso si emendi, e viva. Gl'inconvenienti ci sono indiscutibilmente; e chi ha la responsabilità del potere deve saper provvedere a che questi inconvenienti siano eliminati. Voglio sperare quindi che l'onor. ministro volga verso di noi uno sguardo benigno, e che con provvedimenti pratici ed efficaci provveda. Vedrà così che in quei luoghi non ci sono pretese esagerate, ma vi è invece gente che tollera con mussulmana rassegnazione quello che davvero non sarebbe tollerabile.

E vengo brevemente alla seconda parte della mia interpellanza.

Quali furono effettivamente le vere cause del disastro, avvenuto nella stazione di Catanzaro Sala la mattina del 9 marzo? L'onorevole ministro mi dirà che è stata ordinata una inchiesta amministrativa. Ma vi è in Italia qualche cosa, per la quale non si ordinino inchieste? Se esse non vi fossero, che cosa farebbero tante brave persone? Io dirò anzi che vi è anche una inchiesta giudiziaria, poichè si tratta di fatti colposi; e la colpa è tanto lata da confinare col dolo. Si palleggeranno le responsabilità. Si erano messi, ovvero no i petardi d'allarme sulle rotaie, giusta le disposizioni del sottocapo stazione? Il disco era chiuso ovvero aperto? Era stato telegrafato bene il ritardo dalla stazione vicina? Avrebbe dovuto ritardarsi la manovra? E dopo queste affannose ricerche, quella che noi usiamo, rispettosamente, chiamare giustizia, troverà la sua vittima, che, il più delle volte, sarà sempre il più debole, e tutto sarà finito.

Quando la mia interpellanza fu annunciata, l'egregio ministro dei lavori pubblici credeva

che avessi scelto un fatto impressionante, per portarlo a conoscenza del Senato; invece dico al Senato che il giorno 9 marzo avvennero non meno di tre scontri ferroviari. Tre disastri ferroviari in un giorno, non c'è male! con tutti i rimedi, di cui ha parlato l'egregio ministro nell'altro ramo del Parlamento, tre scontri ferroviari in un giorno, a poca distanza di tempo e di luogo, nella stessa linea, è un buon risultato! Figuratevi che cosa doveva avvenire, prima dei rimedi!

Io però, a ragion veduta, mi intrattengo del primo, dove il numero dei feriti è minore, ma non feriti così lievi come si è detto, perchè ci sono dei feriti gravi, come rilevo da una relazione a stampa, e ve n'è uno, un tal Roppo, ch'è ancora in pericolo di vita all'ospedale. Ma via, non dobbiamo rallegrarci perchè i disastri sono stati tre, mentre potevano essere cinque; e perchè i feriti sono stati sette, mentre potevano essere quindici?

È questo il conforto, che sogliamo procurarci nelle sventure.

Sapete perchè io ho scelto di parlare di questo disastro di Catanzaro Sala, e non degli altri, avvenuti nello stesso giorno 9 marzo? Perchè per questo disastro il ministro può conoscere il colpevole, senza bisogno di alcuna inchiesta, ed il vero colpevole è l'Amministrazione delle ferrovie.

Seguitemi nel breve ragionamento, ed ho finito.

La stazione di Catanzaro Sala è una stazione che dà circa un milione di prodotto all'anno; non c'è male, un milione è un milione; e notate che Catanzaro ha anche un'altra stazione a breve distanza, che si chiama Catanzaro Marina, la quale dà altre 400,000 lire; e per una stazione di provincia 1,400,000 lire non è cosa da prendersi a gabbo, merita una considerazione.

Ebbene, tempo addietro io ebbi l'ingenuità di chiedere, che per una di queste stazioni si facesse una tettoia, per garantire quei poveri diavoli, che spendono una somma così enorme, dalle intemperie durante l'inverno, o dal sole d'estate, o sapete come mi risposero le sacre vestali dell'erario ferroviario? Mi risposero che le tettoie, in materia ferroviaria, sono oggetti di lusso. In questo modo si aggiunge lo scherno

e l'insulto. Gli oggetti di lusso sono la costruzione di un cesso, in un luogo che non nomino, e per il quale avete speso 100,000 lire. Spese di lusso sono la costruzione di certe stazioni dove si sono impiegati dei milioni, e che poi si sono dimostrate inutili. Spese di lusso sono gli scaloni di marmo, gli stucchi ad olio; e tante, e tante altre spese inconsiderate, dove i milioni fanno una ridda infernale; e si spendono, con tanta leggerezza ed inconsideratezza da far venire alla dolorosa conclusione, che il bilancio ferroviario, il quale dovrebbe essere, per forza propria, remunerativo, minaccia di diventare il tarlo roditore della finanza nazionale. E chiudo la parentesi.

Per una stazione, che dà questo reddito, si avrebbe il dritto a pretendere almeno qualche cosa di decente; ma atteniamoci pure al solo necessario, purchè disastri non avvengano.

Io non vi dirò quindi, che in questa stazione, dov'è logico supporre (e vi è effettivamente) un movimento vertiginoso di passeggeri, e di merci, vi è un bugigattolo che si chiama sala di 1^a e 2^a classe, capace a contenere appena dieci persone, ed insufficienti ed angusti sono tutti gli altri locali. Dico solo che vi sono tre binari soltanto, due cioè di corsa ed uno detto di smistamento, dove debbono rifugiarsi i carri pieni, o vuoti, che non possono trovar posto nè alla grande nè alla piccola velocità.

Da una relazione della solerte Camera di commercio locale, che ho presso di me, a stampa, si rileva che, giornalmente, in quella stazione arrivano 16 carri completi di merci, oltre quelle in dettaglio. Questi carri non tutti possono trovar posto; ed ogni due o tre giorni si è costretti a rifiutarli, e l'Amministrazione paga i ritardi ed il conseguente deperimento delle merci.

Il Senato sa, in seguito alla Commissione d'inchiesta, quanti milioni si pagano per soli disguidi e perdite di merce! Dodici milioni in un anno, il 1908! Senza tener conto del ramo infortuni!

Sapete, signori, dove avvenne il disastro? All'imboccatura di un traforo, durante una manovra, perchè non c'è altro spazio. Ma che, le manovre ferroviarie si fanno all'oscuro? Questo basta a dimostrare quale sia la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria, quando si è

costretti a manovrare nell'imboccatura di un traforo.

Ricordo anche che nel 15 luglio 1909, nello stesso luogo, un manovratore, un certo Francesco Comino, padre di numerosa figliuolanza, perdè miseramente la vita. Nè crediate che nulla siasi fatto per ottenere il rimedio a simili inconvenienti.

Deliberazioni del Consiglio comunale, del Consiglio provinciale, della Camera di commercio; comizi, Commissioni apposite, delle quali l'ultima, benchè accompagnata da un deputato, non è stata neanche ricevuta dal direttore generale.

Quale è stato il risultato?

Parole, lusinghe, promesse, turlupinature sempre! E vengo al personale, che è déficiente di numero e di qualità.

Diciannove in tutto, e la maggior parte avventizi. Tre soli manovali avventizi, con la mercede di lire 1.80 al giorno ciascuno, debbono eseguire il movimento vertiginoso di tutte le merci; e si pretende da loro che lavorino dal mattino alle 4 fino alle 10 di sera, cioè 18 ore nelle 24, mentre tutti gli operai lottano per la loro giornata di otto ore; e non possono ribellarsi perchè avventizi; e, sventuratamente, il bisogno crea la concorrenza.

Si vendicano però diversamente, coi ritardi cioè nelle consegne, con lo sviamento, e col bistrattamento delle merci; dimodochè per poche lire, che si crede di risparmiare, si pagano poi migliaia.

Sapete chi funzionava, nel momento del disastro? Un giovane sotto-capo di stazione, ch'era in servizio dalle dieci di sera, e si era già alle sette del mattino.

Ed era aiutato da alcuno? No.

Il servizio di notte è stabilito, che si debba fare da un solo. E quali erano le attribuzioni di quel sotto-capo? Uditelo.

Tutte le attribuzioni di capo stazione: movimento, telegrafo, biglietti, bagagli in partenza, sorveglianza agli scambi, assistenza alle manovre. È umano pretendere tutto questo, da chi, per dippiù, ha vegliato tutta la notte?

E vi è bisogno d'inchieste amministrative, o giudiziarie, per sapere il vero colpevole, se lo vogliamo sapere, e non vogliamo invece andare in cerca di un Battirelli qualsiasi, per mettere la cosa in tacere?

In conclusione, senza tediare ulteriormente il Senato, vorrei sapere dall'onor. ministro, se le ferrovie debbono continuare ad essere, per noi, un ingombro inutile, e per dippiù un pericolo perenne per la nostra integrità personale.

BARZELLOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. No ha facoltà.

BARZELLOTTI. Consenta il Senato che alle severe parole dell'onor. De Seta, il quale ha accennato determinatamente ad un fatto particolare avvenuto in questi giorni, e ha deplorato il cattivissimo servizio ferroviario dell'Italia Meridionale, e più specialmente delle Calabrie, io aggiunga brevi parole.

Riferendomi al pessimo servizio che, a confessione di tutti, regna nelle ferrovie italiane, le mie parole rispondono ad un intimo, ad un irresistibile convincimento dell'animo mio; sono le parole non di un tecnico (perchè io non sono un tecnico, e credo non ci sia bisogno che lo avverta, specialmente in materia ferroviaria), ma di un cittadino italiano, il quale deplora che un servizio di tanta importanza, un servizio, il quale ora minaccia di compromettere l'erario, e compromette spesso la vita dei cittadini, proceda così male e in tanto disordine. Il fatto è innegabile; si va di disastro in disastro, talchè si potrebbe dire che l'Amministrazione delle strade ferrate, invece di fare come fece il Carnot in Francia, che « organizzò la vittoria », abbia, invece, organizzato il disastro...

CASANA. Domando di parlare.

BARZELLOTTI. Signori, io credo inutile di dire che ho diritto di esprimere questa mia convinzione, perchè su questi banchi non solo è lecito, ma è doveroso il sindacato dei pubblici servizi, specialmente quando questi pubblici servizi hanno un'importanza così grande, come quello delle strade ferrate.

Per esempio, nell'ultimo fatto (ed alluderò a un fatto conosciuto, ad un fatto avvenuto ieri, o ieri l'altro al più tardi, a Terontola), un vagone si è staccato; e di questi fatti ne avvengono molti, e anche questa volta vi sono stati dei feriti, e potevano deplorarsi danni maggiori. Pur troppo in molti di questi casi, in molti di questi disastri che sono infiniti, poichè, come diceva Cristo, *ogni giorno ha la sua cura*, e io dirò ogni giorno pur troppo ha il suo disastro

ferroviario, in questi danni e disastri vediamo una incuria che deve essere oramai penetrata nel personale.

E badate; io non intendo di accusare il personale genericamente; questi giudizi generali sono ingiusti e falsi; credo anzi che la massima parte del personale sia animato dal migliore spirito del proprio dovere (*commenti*), credo che possa essere così, anzi credo che sia così; ma è possibile che questi disordini continui, in cui si trova l'azienda ferroviaria, generino nell'animo del personale quello stato d'incertezza, di dubbio sulle proprie forze, di dubbio su tutto l'insieme dell'organismo, a cui ciascuno appartiene, insomma quello stato di animo penoso, che fa sì che colui che deve adempiere ad un dovere, l'adempie male, non l'adempie con la sicurezza della propria forza, perchè sa di far parte di un insieme di cose che non va bene.

Non voglio aggiungere altre parole, perchè non ce n'è bisogno; credo che sia nella convinzione di tutti che questo stato di cose richiegga un rimedio, e dico all'onor. ministro: provvedete, provvedete; credo che ne sarete persuaso voi stesso, ma provvedete con tutta l'intensità, con tutta la forza di cui siete capace, con tutti i mezzi, con i quali potete provvedere. Perchè una delle due: o c'è, come pare (e dico: pare, perchè sono ingenuamente molto alieno dai segreti dell'azienda ferroviaria), una autonomia della Direzione delle strade ferrate che raggiunge un grado incredibile, e il ministro non ha una autorità sufficiente (non dico come persona, che l'ha certo, ma come ministro) per far sì che l'azienda ferroviaria proceda in ordine, per farle adottare provvedimenti veri e ristabilire quell'ordine che non è riuscita ancora a ristabilire, o quest'autorità il ministro non l'ha. Se non l'ha, vuol dire che tutto l'insieme di questo ordinamento, di questo organismo che l'esercizio di Stato, a cui io sono contrarissimo, ha istituito, è un organismo che va male. Se il ministro ha la forza e l'autorità sufficiente, egli deve esigere che le inchieste, non solo si facciano, ma abbiano tutta la pubblicità necessaria. Si fanno le inchieste; è vero, ma dove è la pubblicità? Che cosa sa il pubblico di ciò che pur riguarda l'integrità e la saldezza dell'erario e la sicurezza personale dei viaggiatori? Io credo perciò, anche come semplice cittadino, di dovere in coscienza prote-

stare per questo stato di cose che è gravissimo per il nostro paese.

CASANA. Domando la parola.

PRÉSIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA. Il senatore Barzellotti, facendo seguito alle lamentele dell'onor. De Seta ha detto che è dovere del Parlamento di esercitare e di invocare dal Governo il sindacato sull'azienda ferroviaria; e questo è incontestato. Ma, dopo udita la serie di osservazioni fatte dal senatore De Seta, in cui l'irruenza della parola non era forse sempre in proporzione al fatto che enunciava, sentendo il mio senatore Barzellotti aggiungere la sua parola, come se realmente in Italia le condizioni del servizio ferroviario fossero così disastrose, mi sono domandato: possiamo lasciar credere fuori d'Italia, che realmente lo stato del servizio ferroviario nel nostro paese sia così diverso da quello che succede altrove?

A me è sembrato che fosse dovere di buon cittadino di non lasciare che quell'impressione permanesse, perchè ho l'intima convinzione che essa va al di là della verità. L'esercizio delle reti ferroviarie in tutti i paesi va assumendo, e per l'importanza del traffico che cresce prodigiosamente e per la tendenza al collegamento con ogni più lontana via di comunicazione una sempre maggiore importanza. Esso pertanto diviene un problema ogni giorno più grave e difficile che non può a meno di dare occasione a qualche inconveniente.

È doveroso da parte nostra di eccitare il Governo a vigilare perchè la Direzione generale provveda per modo che quegli inconvenienti, siano ridotti al minor numero possibile, ma non lasciamo che con l'esagerare questo stato di cose si promuova quel senso di disgusto nei funzionari e nel personale ferroviario che può poi tradursi in una specie di attitudine dispettosa la quale accrescerebbe le difficoltà a coloro che siedono al Governo. Non dimentichiamo il passato.

Da un regime di Società ferroviarie che facevano il servizio in base a determinate convenzioni, d'un tratto si passò all'esercizio di Stato con una rete così vasta, che il solo pensarvi doveva dare a riflettere; ed ha difatti impensierito talmente che, se i due rami del Parlamento accettarono di passare al nuovo stato di cose, lo fecero perchè le condizioni

del momento non lasciavano altra via salvo quella.

Le tre reti erano esercite con sistemi e materiale speciali, con regolamenti particolari a ciascuna Società e persino con segnalazioni diverse.

La fusione di queste Società ebbe luogo d'un tratto; quindi qualche inconveniente è occorso e se di questi inconvenienti vi è ancora uno strascico non esageriamone tuttavia la portata. Quando vivevano le Società, o per difetto delle Società stesse o — come è convinzione mia — pel difetto di non avere organizzato un corpo che desse al Governo una sufficiente visione dei bisogni di quel servizio, si procedette permanendo in uno stato di persistente diffidenza e resistenza contro tutte le richieste che venivano dalle Società per trasformazioni, ingrandimenti, miglioramenti. Quale la conseguenza? La conseguenza è stata che ora, in un brevissimo periodo di tempo, bisogna profondere danari e fare affrettati lavori per riparare a quelle deficienze che si accumularono in tanti anni. Questo stato di cose non può a meno di influire sull'esercizio ferroviario.

Un'altra considerazione si affaccia. Il ritardo a prendere in considerazione i risultati di una nota, ormai remota, inchiesta, che aveva segnalato la necessità d'intervenire tra Società e personale, ha fatto sì che il nocciolo è diventato valanga.

Tutti ricordiamo come a un certo momento nello stesso modo in cui più tardi si fu condotti impreparati alla necessità del servizio di Stato, di fronte al personale ferroviario il Governo ed il paese si trovarono nella condizione di dover sottostare d'urgenza alle pretese da esso affacciate. E queste pretese formarono un germe di indisciplina gravissimo che si ripercuote nel servizio.

Quindi è giusto raccomandare a chi è responsabile più diretto di queste cose, al Governo, di vigilare; è giusto di insistere che si faccia tutto quello che è possibile per portare rimedio a questo stato di cose, ma non dimentichiamo che se vogliamo ispirarci a quella equità che deve dominare sovrana, specie in quest'alta Assemblea, occorre pure tener presenti tutte le condizioni di cose che rendono il riparo assai più difficile. Se vogliamo che chi ha la responsabilità di tutto il servizio possa

riuscire nell'attuazione dei necessari rimedi, non scoraggiamolo con l'esagerazione di affermazioni di fatti che non sono così gravi e che si ripetono anche in altri paesi.

Ho creduto dovere di galantuomo l'esprimere questa mia opinione. (*Vive approvazioni*).

BENEVENTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Dopo quello che è stato già detto dai colleghi che hanno parlato prima di me, non vorrò certamente fare dei nuovi rimproveri o delle nuove recriminazioni; mi limiterò soltanto ad accennare delle circostanze le quali sono di attualità e richiedono senza dubbio l'attenzione del Senato e del Governo, perchè possano essere eliminati gli inconvenienti che oggi dobbiamo lamentare.

È certo che in un periodo anteriore, quando vi era l'esercizio privato (che non risponde alle idee nostre, giacchè noi fummo e siamo tuttora per l'esercizio di Stato), noi avevamo le ferrovie che servivano molto; ma molto più convenientemente ai bisogni del commercio e dei traffici.

Ad esempio, noi spedivamo dalla Sicilia i nostri prodotti alimentari deperibili, in Francia e in Germania, impiegando al massimo tre giorni o qualche cosa di meno. I nostri prodotti, in tre giorni arrivavano a Dresda, a Berlino, a Parigi, a Vienna, ecc. Il periodo più lungo era infatti quello dianzi cennato.

Adesso le nostre derrate, per arrivare sui mercati esteri di cui ho fatto parola, non possono impiegare meno di dieci giorni.

Ma le ferrovie sono le stesse! Le linee sono perfettamente quelle che erano prima!

Ed allora quali sono le cause di questo grande ritardo? Le cause di esso consistono nel fatto che il materiale mobile di cui dispone lo Stato, è insufficiente in relazione ai bisogni del servizio quale attualmente esiste.

Il Governo è stato sollecito a trovar modo di accelerare, di render più comodo l'accesso dei piroscafi, che fanno il servizio di trasporto da Messina a Reggio e da Messina a Villa S. Giovanni, e per questo è degno di lode.

Ma tutte queste premure che si sono avute per giovare efficacemente al commercio tra l'isola ed il continente non hanno fatto cessare il disservizio. Quali le cause di questo? Le cause di questo disservizio sono da ricercarsi

nel personale ferroviario, il quale è assolutamente reativo ad adempiere, come si deve, al proprio dovere.

Che farà il Governo davanti ad una situazione di questo genere?

La risposta non è facile. Le condizioni presenti richiederebbero ben altri provvedimenti di quelli che attualmente si adoperano per voler conciliare le esigenze di tutti coloro che servono lo Stato e dal quale ritraggono i mezzi di sussistenza, con le esigenze di ogni ramo del servizio pubblico.

Che si migliorino le condizioni del personale, lo credo giusto. Che ci sia un personale, che corrisponda alle esigenze del servizio pubblico è cosa giustissima, ma è anche necessario, soprattutto, che questo personale faccia il proprio dovere.

Noi non possiamo e non dobbiamo che dare forza al Governo, qualunque esso sia (non parlo degli uomini ma dell'ente Governo), affinché si possa esser sicuri del concetto che il Governo c'è e che esso si trova in grado di esplicare la sua azione non teoricamente, ma realmente, con tutte le sanzioni che sono in potere di esso e che direttamente provengono dalle leggi che ci governano.

Ecco l'unica raccomandazione che io mi permetto di fare al Governo. Mi sono limitato a parlare obiettivamente senza fare apprezzamenti sullo stato delle cose; voglio lasciare al Governo uno studio più accurato e coscienzioso per provvedere ai bisogni del nostro paese.

Ci si risponderà che queste cose e questi inconvenienti avvengono anche negli altri paesi. I confronti non spettano a noi. Noi osserviamo gli inconvenienti che ci sono e dobbiamo trovar modo di eliminarli. Il commercio e l'industria delle nostre popolazioni hanno ben il diritto di richiedere che il Governo provveda ai loro interessi. (*Approvazioni*).

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Senato comprenderà benissimo come io non possa essere in grado di rispondere esaurientemente a tutte le eccezioni che furono fatte, specialmente a quelle di carattere locale o particolare. Ciò non è possibile, sia perchè è poco tempo

che io sono a questo posto, sia, ed essenzialmente, in causa degli ordinamenti che regolano l'azienda ferroviaria. Bisogna che il nostro pensiero si decida: o vogliamo l'autonomia o non la vogliamo.

Se vogliamo l'autonomia (ed essa ha quei grandi pregi, per i quali appunto fu stabilita), non bisogna chiedere minutamente al ministro di intervenire in tutti i fatti dell'amministrazione o nella maggior parte di essi. Se si vuole l'autonomia, occorre anche ricordare come essa si delinea nel nostro ordinamento.

Il potere esecutivo è in mano della Direzione generale. Per moltissimi, non per tutti gli atti amministrativi, la Direzione generale sottopone le sue risoluzioni al Consiglio di amministrazione. A sua volta il ministro deve vistare le deliberazioni del Consiglio di amministrazione, ma non interviene direttamente a modificarle, inquantochè non ha che il diritto di veto, meno pochissimi casi, ad es. quelli in cui si tocca la materia del bilancio. Ed il Senato m'insegna che col veto non si amministra.

Contemporaneamente il ministro è dalla legge dichiarato responsabile; e gli è commessa l'alta vigilanza, la quale, si dice, può essere da lui esercitata per mezzo di ispezioni.

Anzitutto è da tenere presente che gli inconvenienti denunziati non sono solamente di oggi, ma sono inconvenienti dell'anno scorso, di due anni e specialmente di un anno fa; sono inconvenienti che, per dirla con onesta parola, sono da attribuire ad una serie disgraziata di vicende e non a cattiva volontà di uomini.

Come dissi, il ministro, per esercitare l'alta vigilanza sulle ferrovie, può fare eseguire ispezioni; ma finora queste non furono mai organizzate neppure in sede di regolamento, e forse è un bene. Bisogna infatti pensarci due volte prima di ricorrere a questo mezzo; poichè non sfuggirà all'acutezza degli onor. senatori, come un ufficio di ispezione, che in certo modo si ponga a lato del ministro, di fronte all'Amministrazione, possa generare un dualismo, che non andrebbe certamente a profitto dell'azienda.

Or dunque, il ministro, che deve rispondere dell'andamento generale dell'azienda, ma per farlo in modo completo gli occorrerebbe di avere cognizione particolareggiata di un certo numero di fatti, sui quali possa formarsi da sé

un criterio esatto, non ha a sua disposizione gli organi necessari, deve valersi delle notizie che gli sono fornite dall'azienda ferroviaria stessa.

Vengo ai fatti: non vorrei che il Senato rimanesse sotto l'impressione della parola dell'onorevole senatore De Seta; non vorrei che credesse che io nell'altro ramo del Parlamento mi fossi atteggiato unicamente ad elogiatore del servizio ferroviario. La cosa non è precisamente così, mi perdoni l'onor. De Seta.

Più di una volta, rispondendo alle interpellanze rivoltemi alla Camera l'altro giorno sulle condizioni del servizio ferroviario in Calabria ed in Sicilia, ho riconosciuto che inconvenienti numerosi e gravi l'anno scorso erano avvenuti, e che parecchi ancora esistevano. Non solo, ma aggiunti anche, per dovere di galantuomo, che l'esistenza di inconvenienti era pure stata ammessa nelle sue risposte dal direttore generale delle ferrovie. (*Interruzione dell'onorevole Beneventano*).

Per questa parte io non ho fatto che conformare le mie parole ai fatti, onor. Beneventano. E, quando io ho riconosciuto che inconvenienti gravi e numerosi esistono, mi pare di avere adempiuto a quello che è il dovere di ogni onest' uomo. Ma bisogna tener conto anche delle straordinarie circostanze; onde devo anche aggiungere che ben disse l'onor. Casana quando asserì che non conviene lasciar credere che tutta quanta l'azienda ferroviaria di Stato sia così in sfacelo, come è stato affermato con soverchia vivacità di colori; e questo, ripeto e affermo ancor io malgrado gli inconvenienti pur numerosi dei quali si ammette l'esistenza.

Io desidererei sempre di udire insieme alla denuncia dei casi degni di critica, anche l'enumerazione dei fatti dai quali miglior luce viene sull'azienda ferroviaria; ma disgraziatamente questo accade assai di rado. Perché, infatti, l'onor. senatore De Seta non ha ricordato, quello che pure io dissi l'altro giorno alla Camera dei deputati (ed egli parmi abbia dichiarato di avere assistito a quella seduta), che cioè dal 1905 al 1910 i treni da Cosenza a Napoli da due coppie sono stati aumentati a quattro? Perché non ha voluto riconoscere che un certo numero, e non esiguo, di lavori, si sono compiuti su quelle linee? Eppure di tutti questi lavori io lessi un elenco alla Camera dei deputati.

Sarà pur vero che tutto ciò sia insufficiente, che occorre dell'altro; ma affermare che non si è fatto assolutamente nulla mi pare troppo. Si dice: le linee sono in disordine, il materiale è sconquassato, gli orari non sono osservati, i ritardi sono continui. Io riconosco che questo è in parte almeno vero; ma nessuno può disconoscere anche che del materiale nuovo è stato mandato su quelle linee, e, se vi è ancora una dotazione di vetture vecchie, noi la vediamo sparsa su tutta la rete italiana. Volete che si mandi tra i rottami tutto il materiale che non sia all'altezza dei più recenti perfezionamenti? Le buone regole dell'economia non lo consentono. Bisogna pure che il materiale sia utilizzato per quel tempo normale che si richiede, al fine che la spesa di ricambio non salga a somma eccessiva.

Piuttosto io riconosco, e l'ho deplorato io stesso come deputato nell'altro ramo del Parlamento, che un difetto grave vi è nella riparazione del materiale. Da questo punto di vista bisogna ammettere, che siamo andati peggiorando fino agli ultimi tempi, poiché solo ora vi è un sintomo di miglioramento al riguardo. È realmente vero che la quota di rotabili e di macchine che sono in riparazione od in attesa di riparazione fu nel 1908-909 maggiore che nel 1907-908, che quest'ultimo esercizio segnava già un peggioramento rispetto al 1906-907, come il 1906-907 lo segnava in confronto al 1905-1906. Ciò dipende da varie cause; ma la principale è quella dell'aumento grandissimo che si è avuto nel materiale rotabile, un aumento non adeguato alle officine di riparazioni che esistevano. È un difficile problema quello della riparazione, ed io lo posso affermare, perché me ne sono occupato e ne ho discusso varie volte col direttore generale, al quale molto vi si interessa.

È difficile cosa organizzare un buon servizio di riparazione colle officine private, perché non sempre è possibile stabilire preventivamente con certezza la misura della remunerazione dovuta nei singoli casi. Infatti spesso accade che nel disporre una riparazione si creda che si tratti di poco, mentre poi, in corso di lavoro, si deve riconoscere che occorre opera ben maggiore di quella prevista. Di qui la difficoltà di stabilire una stima rigorosa, con danno dell'interesse dello Stato, esposto a richieste non con-

trollabili, e la conseguente riluttanza da parte dell'Amministrazione di provvedere con questo mezzo. E non solo da parte dell'Amministrazione, ma anche da parte delle stesse officine private non si accoglieva con piacere tale lavoro, tanto che si è dovuto in taluni casi imporre alle officine l'obbligo della riparazione del materiale se volevano essere chiamate a fornirlo in proporzione anche nuovo.

Negli ultimi quattro anni la richiesta di materiale rotabile in Italia ha superato la potenzialità delle officine esistenti, ed ha determinato un malanno di cui ormai, cessata la ressa degli ordini, si comincia a subire le conseguenze, quello cioè della creazione di numerose officine e della conseguente impossibilità di tenerle tutte occupate in condizioni normali di ordinazioni.

Ma fino a che queste furono anormali e le officine nuove sorgevano in ritardo di fronte al rapido incremento della domanda, quelle esistenti rifuggivano dal lavoro di riparazione per applicarsi con maggior vantaggio alla fornitura di materiale nuovo. E questa della difficoltà di riparare a tempo una delle cagioni principali per cui, malgrado l'aumento notevole dei veicoli, la disponibilità del materiale è minore di quella che dovrebbe essere, in rapporto alla sua consistenza.

Ne questo difetto si poteva eliminare facilmente in altra guisa, poichè, esclusa la possibilità di servirsi di officine estere, le quali non avrebbero assunto tale lavoro, non rimaneva che eseguire le riparazioni nelle officine di Stato. Ma queste ultime non bastavano alla bisogna, e ciò spiega in parte, come dissi, questa specie di contraddizione che esiste tra l'incremento del materiale mobile (superiore anche all'incremento del traffico) e la scarsità, che in molte parti si lamenta, di materiale.

L'onor. De Seta ha accennato, ed io l'ho già riconosciuto nell'altro ramo del Parlamento, alle condizioni infelici delle linee in diverse tratte della regione calabrese; ma poichè egli ha riportato una lagnanza fondata, poteva anche ben dire che in qualche tratta già si è provveduto, e poteva anche tener presente le dichiarazioni che io feci l'altro giorno alla Camera e cioè che recentemente, il 7, mi pare, del mese di febbraio scorso, il Consiglio di amministrazione ha deliberato di cambiare la so-

prastruttura, l'armamento della linea da Metaponto a Sibari, per una distesa di ben 80 chilometri, mutando tutte le traversine, e sostituendo rotaie di acciaio, assai più pesanti, a quelle, troppo leggere, attuali. E ciò al fine precisamente di rendere quelle linee capaci di portare le locomotive più pesanti, più moderne, quelle che assicurano il servizio più regolare ed una maggiore velocità.

Non vorrei affaticare il Senato con eccessivi particolari; ma non posso tralasciare, dopo sentite quelle accuse che non furono accompagnate da un corrispondente riconoscimento di ciò che di buono si è fatto, io non posso tralasciare, ripeto, di indicare al Senato alcuni dati, che confortano ciò che io affermai, dal punto di vista complessivo: le somme, cioè, spese, e destinate nel corrente esercizio, per le linee del compartimento di Reggio Calabria. Da una misera dotazione di 309,000 lire che ebbero quelle linee nel 1905-906, essa salì nel 1909-910 a 3,322,000 lire; e sicchè da questo lato si vede che una certa maggiore sollecitudine è pure stata svolta onde porre riparo alle deficienze che si sono lamentate. Ed è bene avvertire che in questa somma non sono incluse le spese di riparazioni dei danni del terremoto, essendosi per queste ultime erogata una altra somma di oltre 8 milioni che dovrà probabilmente essere aumentata. Ho chiesto alla Direzione generale quale regola essa teneva per l'assegnazione dei fondi, che in larga misura il Parlamento ha accordato all'Amministrazione stessa per l'acquisto di nuovo materiale e per migliorare lo stato delle linee; mi rispose che seguiva la proporzione della importanza del traffico. Convengo che questa regola si presenta a primo aspetto come la più equa, ma tuttavia, come già dichiarai nell'altro ramo del Parlamento, io la ritengo, nel caso attuale, e per la Calabria specialmente, non del tutto conveniente. Vi sono linee a largo traffico, già ben dotate, o relativamente ben dotate, che non abbisognano di assegnazioni proporzionali al traffico stesso; vi sono invece linee a basso traffico, come in complesso quelle calabresi, le quali, per lo stato eccezionale in cui si trovano, le cui cause rimontano al tempo della loro costruzione, non possono essere migliorate adeguatamente quando si mettano a loro disposizione i fondi nella sola

misura dell'ammontare del traffico stesso troppo esiguo. Mi pare cioè che il riparto, fatto così, sia troppo aritmeticamente giusto, rappresenti l'uguaglianza, se così si vuol dire, ma non rappresenta l'equivalenza di trattamento. Per queste considerazioni, già dichiarai nell'altro ramo del Parlamento che non avrei mancato di raccomandare al direttore generale di fare eccezione a questa regola, di essere, cioè, più generoso per linee le quali egli stesso riconosce abbisognavoli di molti lavori per il loro buon assetto.

L'onor. senatore De Seta ha parlato dei ritardi, ritardi enormi. Ma non è possibile che su linee, le quali già erano in condizioni non troppo buone, e dove si è immediatamente risentito o in via diretta o per ripercussione tutta quanta la conseguenza dell'immane disastro del 1908, non avvenissero seri inconvenienti nella marcia dei treni.

È vero che sono trascorsi quattordici mesi e mezzo da quell'epoca; ma le conseguenze, specialmente sulla linea tirrena, non furono tanto facilmente riparabili. Io non ho che da ricordare agli onorevoli senatori la condizione delle cose sul tratto Bagnara-Favazzina. Non era più possibile passare per quella località di notte se non con velocità assai rallentata, e perciò anche venne impedito di fare il servizio del treno diretto nord-sud, che si usava negli altri anni per mettere in comunicazione il nord dell'Europa con la Sicilia. Questo treno si è potuto, in seguito a vive premure, riattivare verso la fine del mese scorso. Un altro non grave accidente avvenne nella medesima località nei giorni scorsi, ma per fortuna la linea rimase ingombra soltanto poche ore. Ciò dimostra come sebbene sia passato del tempo dalla catastrofe, le conseguenze di essa non possono essere eliminate che a grado a grado. Ma, però, coll'orario già accennato del 1° marzo, le velocità e il complesso del servizio sono migliorati.

Ho parlato della dotazione del materiale mobile. Mi dispiace di non potere, riguardo al compartimento di Calabria, dare dati assoluti per tutto il materiale; come potrei darli per la Sicilia, perchè vi è un continuo scambio di vetture e di carri tra il nord e il sud della rete onde per questi rotabili non vi sono assegnazioni fisse; la dislocazione fissa non vi è, infatti, che per le sole locomotive. Ora la do-

tazione delle locomotive si è accresciuta nei depositi delle Calabrie e di Salerno (che pure provvede alla Calabria) nella misura del 45 per cento in tre anni. E se vogliamo prendere i soli due depositi di Reggio e di Cosenza, la dotazione stessa si è accresciuta del 30 per cento. Nello stesso tempo furono messe a disposizione dei viaggiatori carrozze per un 20 per cento di più. Quindi anche per questo verso si vede che la dotazione ha seguito ed anche superato il movimento.

Ma, ripeto, non è sufficiente la dimostrazione fatta in questa guisa, poichè è solamente comparativa; ma è tanto meno sufficiente la dimostrazione contraria che vuole appoggiarsi a fatti singoli. In ogni modo ritengo che il Senato vorrà credere con me che i dati complessivi sono sempre più persuasivi riguardo ad un fenomeno generale, che non i singoli fatti.

Ciò ha già osservato l'onor. Casana, al quale rivolgo un vivissimo ringraziamento per le sue parole cortesi e per la saviezza con la quale egli ha esposto la situazione, non ostante che egli riconosca, come riconosco io pure, che gravi inconvenienti ci sono.

Così debbo ringraziare l'onor. Barzellotti, perchè, se ha mosso delle critiche, lo ha fatto con parole tanto cortesi che realmente non solo non ne sono rimasto vulnerato, ma mi sono sentito invece incoraggiato a compiere tutto il mio dovere.

Parimenti l'onor. Beneventano ha riconosciuto che vi sono degli inconvenienti, ma che tuttavia questi non bisogna esagerarli al di là della loro vera consistenza.

Si domanda: come avviene che, nonostante la dotazione maggiore di locomotive, di vetture e di carri, nonostante qualche lavoro che si è fatto, si è piuttosto peggiorato che migliorato il servizio? La causa principale, che il Senato non ha bisogno di udire da me, è quella del terremoto, per il quale si dovrebbe escludere l'anno 1909 da qualsiasi confronto.

Una causa vera, profonda, molto delicata e difficile da sanare è quella che fu rammentata tanto dall'onor. Beneventano che dall'onorevole Casana, e mi sembra, anche dall'onor. Barzellotti, vi è cioè qualche cosa che non corrisponde più ad un armonico insieme di funzioni, di disciplina, tanto dall'alto al basso come dal basso in alto. Vi è una insofferenza che non

investe soltanto il mondo ferroviario, ma investe, starei per dire, tutto il paese; insofferenza per la quale è divenuto più difficile l'ubbidire, per la quale si è resa più difficile, più disanimata l'azione degli uomini che dovrebbero esercitare il comando. Questa è un'altra vera, profonda ragione di ciò che avviene. Ed io vorrei che sorgesse l'uomo capace di ricondurre le cose rapidamente a migliori condizioni, per quanto il suo compito sarebbe tutt'altro che facile.

Quando non vi è più affiatamento tra coloro che devono cooperare ad ottenere un grande risultato, mentre questo risultato dipende essenzialmente dall'affiatamento, dalla disciplina, dall'osservanza, in ogni ordine, del dovere, (come è in un regolare servizio delle ferrovie), credo inevitabile il dover ogni giorno deplorare fatti come quelli che abbiamo udito, e che sono stati posti anche quasi a carico mio l'altro giorno alla Camera dei deputati e oggi al Senato.

Certo molto vi è da fare. Ora la maggiore mia preoccupazione è che il ministro delle ferrovie, libero da altri incarichi gravi, possa dedicare all'azienda ferroviaria tutta la sua attenzione. Io credo che questo nuovo ministro, se il Parlamento consentirà che si faccia, potrà certamente raggiungere un buon risultato; ma ad un patto: che esso non esista come un potere contrapposto a quello che egli deve vigilare e condurre. Solamente a questo patto il nuovo ministro potrà esercitare una buona influenza. Ciò dipenderà naturalmente anche dalla saviezza degli ordini che, una volta in possesso della materia, egli saprà impartire, o dei consigli che saprà accettare; dipenderà assai anche dall'indole dell'uomo; ma in parte anche io credo che il miglioramento potrà avvenire per virtù spontanea; in quanto negli ordini amministrativi l'esperienza insegna ciò che vi sia da sgombrare, dove la condiscendenza e la bontà possono ottenere un buon risultato, dove invece si debba rinforzar la disciplina e il rigore.

Tutto questo non può verificarsi immediatamente. È un grande compito che spetterà a coloro che dovranno reggere l'amministrazione ferroviaria, si crei o no il Ministero delle ferrovie. Ma certamente, se questo nuovo Ministero non si farà, voi dovete, onorevoli colleghi,

riconoscere che il ministro non può che vigilare molto dall'alto; non può assolutamente entrare, e farebbe male ad entrare, nell'intimo dei meandri che costituiscono l'amministrazione; poichè, volendo interessarvisi senz' avere il tempo sufficiente, senza potere andare a fondo nell'esame della materia, assai facilmente recherebbe più danno che vantaggio.

Io, ripeto, sono dolente che le parole dette l'altro giorno alla Camera abbiano potuto essere così fraintese dall'onorevole senatore De Seta, da giungere a dipingermi come un assoluto sostenitore della bontà di tutte quello che avviene oggi nel mondo ferroviario.

DE SETA. Domandò la parola.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Come ho parlato oggi (e me ne rimetto alla bontà dei miei ascoltatori e all'equità del loro giudizio), ho parlato presso a poco l'altro giorno alla Camera; nè io mi dolgo che dalla pubblica tribuna sia nell'altro ramo del Parlamento, sia in questo, si rivolgano spesso osservazioni al ministro, quando si tratta di eccitarlo a fare tutto ciò che sta in lui perchè il servizio possa procedere liberandosi grado a grado di quegli errori, di quegli inconvenienti che oggi in parte lo affliggono.

È vero, come ben diceva l'onorevole senatore Barzellotti (che mi pare venisse da lui l'osservazione), che inconvenienti ne succedono un po' dovunque. È la caratteristica generale del nostro servizio. Ma io mi auguro che questo abbia presto un fine, e me lo auguro essenzialmente per riguardo a quelle regioni ed a quelle popolazioni, che essendo state così duramente colpite, hanno anche assai più delle altre diritto alla nostra particolare sollecitudine.

Questo il sentimento mio, onorevoli senatori; e questo sentimento è quello di un uomo che è abituato a dire sempre la verità come gli apparisce, senza nessuna esagerazione nè in un senso nè nell'altro. (*Approvazioni*).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i signori senatori segretari di voler procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

DE SETA. Permetta il Senato che io dia una franca risposta al senatore onor. Casana, il quale ha creduto d'intervenire in questo dibattito. Fortunatamente per lui, egli percorre, e frequenta altre linee, e le nostre non le ha viste, certamente. O meglio le ha percorse una volta sola, da ministro della guerra; e, quando si viaggia da ministro, non si vedono mai gl'inconvenienti.

Diceva poi: non esageriamo, non allarmiamo il paese. Non si tratta di esagerazioni, ma di realtà dolorose; ed il paese non solo è allarmato, ma stanco, ed incomincia ad essere, giustamente, insofferente.

D'altronde sono cinque anni di dolorosa esperienza dell'esercizio di Stato, e la delusione è completa.

Ringrazio il ministro, per la cortesia della forma. Nella sostanza non posso essere di accordo; e spero ancora, che questa discussione non sia per riuscire perfettamente inutile; e valga invece ad ispirargli qualche efficace, e pratico provvedimento.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro esaurita l'interpellanza.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sullo stato di previsione per l'entrata dell'esercizio finanziario 1909-1910:

Senatori votanti	105
Favorevoli	95
Contrari	10

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Votazione per la nomina della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori.

II. Interpellanza dei senatori Tommasini, Prospero Colonna, Pasolini, Fogazzaro, Barzellotti, Caetani, Monteverde, Torlonia e Franchetti al ministro della pubblica istruzione circa la sistemazione della zona monumentale di Roma e l'assetto definitivo della piazza innanzi al monumento del Padre della patria.

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Per dichiarare monumento nazionale la casa in cui morì Giuseppe Mazzini (N. 192);

Riordinamento delle Camere di commercio ed arti del Regno (N. 2-B);

Tombola telegrafica a favore degli ospedali delle città di Comiso, Vittoria, Santa Croce Camerina e Biscari (N. 168);

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'ospedale civile « Umberto I » in Siracusa (N. 169);

Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Recanati, Gualdo, Matelica e Caldarola (provincia di Macerata), Camerano, Chiaravalle, Jesi, Cupramontana, Montemarignano, Corinaldo, Senigallia, Ripe di Senigallia, Belvedere Ostrense, Barbara (provincia di Ancona), Fossombrone (provincia di Pesaro e Urbino) (N. 173);

Tombola nazionale per la costruzione di un nuovo ospedale in Avellino (N. 180);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento, in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1909-1910 (N. 189).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 21 marzo 1910 (ora 18)

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.