

LA RIFORMA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO IN ITALIA

Conferenza tenuta nell'adunanza del 6 maggio 1899

DALL'ING. CAV. UFF.

GIUSEPPE SPERA

Membro del Consiglio Superiore delle Tariffe delle Strade Ferrate

La generazione che è sul tramonto volgeva lo sguardo ispirato, pieno di fede a questa terra sacra alla libertà, al libero e forte Piemonte. Qui, come guidati da un faro luminoso, i nostri padri dalle più lontane regioni d'Italia, venivano profughi, scampati alle galere e al patibolo, e trovavano in voi, fratelli, e con voi preparavano i nuovi destini d'Italia.

Ed anche oggi, quando sentiamo vacillare la fede nell'avvenire e nella grandezza d'Italia, volgiamo, come i nostri padri, lo sguardo al gagliardo Piemonte per attingervi esempio di virili propositi, di tenace volontà, e nel nostro animo rinasce piena, intera la fede che la stella d'Italia risalirà luminosa il suo orizzonte.

E nel vostro esempio ci sentiamo rincorati e prendiamo nuova lena; ed alla vostra operosità feconda portiamo il modesto ausilio della nostra volontà, del nostro ingegno a pro' della comune grandezza.

A questa idea, che innalza e sublima anche gli ultimi gregari della schiera di coloro che si interessano all'avvenire del paese, io debbo l'alto onore di essere stato invitato da Voi a tenere una Conferenza sul problema ferroviario, da Voi che rappresentate una delle più fulgide gemme del pensiero piemontese.

Io, reverente, ho accettato; e le parole così gentili del nostro Presidente e la presenza di tante illustrazioni della scienza e i vostri applausi generosi mi rendono ancora più trepidante e riconoscente.

Sono lusingato e confortato nel vedere fra Voi altresì illustri Rappresentanti della Società ferroviaria: lusingato, poichè vi benignate udire la mia parola in argomento in cui siete maestri, confortato perchè penso che già sapendo le mie idee (1) sul

profondo mutamento dell'esercizio ferroviario, mi dimostrate con la vostra presenza che esse hanno un carattere obbiettivo e possono conciliarsi con l'alta e dovuta stima al vostro ingegno, ai vostri sforzi per modificare il nostro esercizio: al quale scopo assai e complicate cause, indipendenti dal vostro volere, si oppongono.

E là, dove possono parere più vivaci le mie osservazioni sull'odierno esercizio ferroviario, io chiedo al vostro alto intelletto tutte le attenuanti in considerazione dell'ideale da cui sono ispirate.

Incomincio con la domanda che feci a me stesso prima d'iniziare il mio lavoro: il nostro esercizio ferroviario è conforme davvero alle condizioni geografiche d'Italia, ai suoi commerci, alla sua agricoltura, alla sua vita?

Tendiamo per poco l'orecchio e udremo una voce unanime che si leva da ogni parte d'Italia, da ogni ceto di cittadini condannando l'odierno esercizio. Questa voce collettiva non analizza, non ricerca le origini del male, ma ci avverte che i nostri commerci, la nostra vita industriale e commerciale non solo non sono agevolati, ma vengono ostacolati dal nostro esercizio ferroviario.

È agevole il comprendere che un meccanismo così ardito e complicato, quale l'esercizio ferroviario, possa presentare sempre e in ogni tempo errori ed inconvenienti; non si comprende però come gli errori, riconosciuti tali, non solo non siano stati emendati, ma col tempo abbiano potuto acquistare, non dirò una vernice o un'apparenza di verità, ma il valore di dogmi assoluti, di leggi infallibili.

Io parto dal concetto che se il meccanismo del nostro esercizio ferroviario non risponde al suo compito, dobbiamo ricercarne le cause e proporre, ed insistere perchè siano presi i rimedi opportuni.

Furono queste le considerazioni che mi indussero a studiare i difetti del nostro esercizio e proporre le possibili riforme ed economie; ma estraneo

(1) Ing. GIUSEPPE SPERA. — *L'esercizio ferroviario e le possibili riforme ed economie.* — Roma, Libreria, Loescher.

completamente alle Società esercenti, quasi non iniziato nei misteri di questo complicato meccanismo, vidi la necessità di studiare da vicino le ferrovie straniere, e specialmente quelle dell'America del Nord, dell'Inghilterra e dell'Austria-Ungheria, che, a mio credere, hanno compreso l'alto concetto dei trasporti ferroviari.

In questo studio ho cercato di indagare lo spirito di quegli esercizi ferroviari, coglierne l'intimo pensiero, sorprendere i segreti per acquistare l'attitudine a ben giudicare il nostro esercizio, osservare i difetti e gli errori, e proporre un nuovo organismo ferroviario che rispondesse ai nostri bisogni, alle nostre speciali condizioni.

Gli artisti stranieri se vogliono divenire tali debbono venire qui in Italia ad ispirarsi ai nostri grandi, immortali capo-lavori; ma per tutto ciò che interessa la vita industriale e commerciale, per tutto ciò che è progresso della moderna scienza noi abbiamo l'obbligo di osservare e studiare i paesi che sono assai più innanzi di noi.

Le proposte di riforme che avrò l'onore di esporvi non sono però nè americane nè inglesi, ma quali lo studio diretto dei nostri bisogni, delle condizioni geografiche ed economiche d'Italia mi hanno suggerito.

Il problema ferroviario è assai più vasto ed importante di quanto possa credersi.

Sotto la sua veste dall'apparenza semplicemente tecnica nasconde gran parte dei più gravi problemi economici e sociali.

Le ferrovie ormai hanno asservito le due più grandi forze che si posseggano: il vapore e l'elettricità. E se, o Signori, nella vostra mente sintetizzate tutta la storia del pensiero umano, vi sarà agevole comprendere come l'opera di tutti i filosofi, di tutti i pensatori, di tutte le rivoluzioni che si sono succedute nel corso di lunghissimi secoli, non è riuscita a trasformare il mondo come hanno fatto in questo secolo che muore la locomotiva degli Stephenson e la scintilla elettrica sprigionatasi dal genio italiano del Volta.

Tutto si è trasformato per opera di questi due fattori: la vita presente, viva, intensa, sente quell'indicibile fastidio che deriva da un passato che precipita sotto i nostri piedi e da un avvenire non ancora ben definito che si affaccia sull'orizzonte lontano. Pei popoli imbelliche si faranno guidare dai retori, dagli arcadi e dalle vane ciance, l'avvenire è fosco e pauroso; non così per i popoli forti che della scienza sapranno avvalersi e che baldi e sicuri affronteranno i nuovi tempi.

E Voi, o Piemontesi, come ci guidaste impavidi sui campi di battaglia, ne guidate altresì nella pacifica via del lavoro, e quello stesso impulso potente che valse a rendere possibile il sogno di

tante generazioni, varrà altresì a realizzare quello della potenza e della grandezza della nostra Italia.

Il mondo, per crearsi le ferrovie, che sono le prime e più formidabili armi per le future, inevitabili guerre economiche, ha speso, in breve volger di anni, 180 miliardi. Per avere una idea della grandezza di questa cifra, basta accennare che, sommata tutta la ricchezza monetaria del mondo, comprendendovi pure la nostra carta e quella degli altri popoli non raggiunge neanche la terza parte della cifra suddetta.

E l'Italia, non ricca, ha speso non meno di cinque miliardi per crearsi la sua rete ferroviaria.

È questo un fatto economico di tanta e tale importanza che da sé solo lascia intravedere il valore altissimo delle ferrovie alle quali si sono sacrificati tesori incalcolabili.

Ebbene, accade questo fenomeno singolare: mentre le ferrovie rappresentano il più grande fattore di potenza e ricchezza, mentre esse hanno dato vita e valore a lande prima ignote e deserte, a popoli nati ieri: trasportate in Italia, sulla terra più fertile, scaldata ed illuminata da un sole fecondo, abitata dal popolo più geniale ed intelligente, hanno perduto ogni valore, ogni effetto, ogni incanto.

Avviene per le ferrovie ciò che si verifica per l'istruzione; noi abbiamo creato un gran numero di spostati e sentiamo attribuire la colpa all'istruzione che si è voluta largamente impartire al popolo italiano; ma se altrove l'istruzione addestra alia lotta della vita e crea uomini utili a sé stessi e al Paese, dobbiamo dedurne che la causa dei nostri mali non è nell'istruzione, ma nel modo e nei metodi che noi adottiamo nell'impartirla.

Così per le ferrovie abbiamo inteso ripetere più volte che è stato un grave errore dare alla rete d'Italia le presenti proporzioni, e che i risultati negativi dell'esercizio ferroviario sono irrimediabili, data l'indole e le condizioni del nostro paese e delle nostre finanze.

Queste asserzioni enunciate dai più spiegano come il nostro esercizio, meno per il servizio per i viaggiatori sulle grandi linee, in quarant'anni è rimasto stazionario ed ha avuto l'agio di fiaccare non solo ogni nuovo impulso, ma le stesse attività ed energie che già possedeva il paese.

È assai comodo evocare il fatalismo anche nell'esercizio ferroviario, adagiarsi beatamente e proclamare che ogni rimedio è vano.

È una graziosa illusione il ritenere che abbiamo ferrovie oltre il bisogno, quando noi occupiamo nel mondo l'ottavo posto, se paragoniamo la lunghezza delle ferrovie alla superficie, e il 41° se lo paragoniamo al numero degli abitanti.

Peggio ancora è l'altra asserzione sul carattere italiano, sulla razza e su tante altre considerazioni più o meno rettoriche: completate invece le

nostre ferrovie, create un esercizio ferroviario che corrisponda veramente alle moderne esigenze, e il popolo italiano e le sue merci si muoveranno.

Lasciate invece così come è il nostro esercizio ferroviario e portate pure nelle nostre città, nei nostri campi, nelle nostre officine, il popolo americano e l'inglese, e siate certi che, con tutta la loro energia, essi e le loro merci non darebbero un viaggiatore od una tonnellata di più all'esercizio ferroviario.

Dunque, poniamo da parte tutto ciò che ci allontana dallo scopo di esaminare il nostro esercizio ferroviario, e faremo cosa degna di noi ed utile al paese.

Se noi consideriamo il servizio dei viaggiatori e delle merci nel nostro esercizio ferroviario, non possiamo dire che esso risponda ad una idea organica che lo animi e lo guidi.

Non è l'economia dell'esercizio che si vuole raggiungere, poichè esso non potrebbe essere più gravoso; non il vantaggio del paese che ne è danneggiato con un servizio disadatto a tariffa altissima; non il vantaggio dello Stato che rifonde annualmente circa 100 milioni; nè, come potrebbe sospettarsi, fa il vantaggio delle Società esercenti le quali, stante le Convenzioni, si contentano di ricavare un modesto interesse dai loro capitali, essendo preclusa la via ad ogni profonda innovazione, ad ogni libertà di azione.

Basta per un momento considerare quale debba essere il servizio dei viaggiatori per comprendere che esso deve interpretare la natura del movimento da servire ed adattarsi completamente, agevolandolo, moltiplicandolo e creandolo dove manchi.

E questo movimento, vario secondo il fine cui mira, deve essere servito razionalmente con i mezzi più adatti e col minimo sforzo.

Così è agevole dedurre che il servizio dei viaggiatori fra i grandi centri ed a grande distanza va fatto con mezzi e con criteri assai differenti da quelli che debbono adottarsi pel servizio fra piccoli centri ed a brevi distanze; talché può ritenersi che le tramvie elettriche od a vapore, che servono il movimento interno di una grande città, ed i treni direttissimi, che congiungono i grandi centri, rappresentino i due punti estremi della trazione meccanica.

Il servizio delle tramvie all'interno delle città occupa il primo posto per la frequenza delle corse e l'ultimo per la velocità. Inversamente i treni direttissimi prendono il primo posto per la velocità e l'ultimo per la frequenza delle corse. La grande velocità dei treni direttissimi esige naturalmente un materiale solidissimo e locomotive di grande potenza, mentre il materiale delle tramvie deve essere il più leggero possibile.

Il nostro esercizio, mentre ha compreso completamente il carattere del movimento tra i grandi centri istituendo treni direttissimi, comodi, veloci, ignora la natura del movimento tra i piccoli centri ed il modo di servirlo.

Il movimento fra i piccoli centri può assomigliarsi a quello nell'interno della città; esso è piccolo ma frequente, e quindi per essere convenientemente servito avrebbe bisogno di treni leggeri e frequenti.

Invece nel nostro esercizio esso è affidato ai treni omnibus, misti e accelerati, e cioè ai treni più scarsi e pesanti che si possano immaginare.

E se si considera che i treni diretti costituiscono una parte insignificante del nostro esercizio ferroviario, si viene alla conseguenza che quasi tutto il movimento dei viaggiatori è costituito da treni omnibus, misti e accelerati, che si somigliano tutti e che sono la negazione del carattere del trasporto ferroviario.

Ora il limitarsi a servire esclusivamente le grandi distanze, non significa risolvere il problema del trasporto dei viaggiatori.

Dalle statistiche risulta che i percorsi al disotto di 100 chilometri rappresentano i quattro quinti dell'intero prodotto; la qual cosa spiega che il movimento vero, intenso è offerto dai piccoli percorsi.

Possiamo dunque ritenere che tutto il servizio dei viaggiatori è fatto da questi treni tardi, pesanti, inerti, che trasportano contemporaneamente viaggiatori e merci, per la pretesa utilizzazione della forza di trazione.

Di qui la ragione dei lunghi ritardi, sia per la manovra nelle stazioni, sia per la riduzione della velocità; e tali ritardi, oltre che stancano il viaggiatore, esigono una maggiore vigilanza sulla linea, turbano tutto il movimento che ad essi treni è collegato, e tutto ciò si risolve in una maggiore spesa d'esercizio.

È naturale quindi che detti treni viaggino quasi sempre vuoti, ciò che costituisce un danno incalcolabile per l'esercizio. Oramai è accertato che il viaggiatore-chilometro dei treni-omnibus costa più di quello del treno diretto e direttissimo. Nè può essere altrimenti quando si consideri che in questi treni, su cento posti, ventidue sono occupati, di tal che dal computo che io ho fatto, risulta che il peso morto di un viaggiatore d'un treno omnibus si eleva ad oltre due tonnellate.

Detti treni, mentre gravano sull'economia dell'esercizio ferroviario, vengono meno al loro scopo perchè il loro scarsissimo numero, il loro grande peso, il movimento tardo e lento, gli orari disadatti e inopportuni non sono fatti per servire il movimento dei piccoli centri fra loro e coi centri maggiori, movimento che esige leggerezza di treni, frequenza di corse, orari opportuni. Con i

treni-omnibus e misti, i piccoli paesi sono del tutto segregati fra loro e le abitudini di servirsi dei soliti mezzi di locomozione sono poco o niente cambiate. Ed i piccoli centri che hanno le stazioni sulle grandi ferrovie, non si trovano in migliori condizioni. In essi il treno diretto non ha fermate, nè al viaggiatore è dato il modo di servirsene, salvo che con altri mezzi di trasporto non voglia raggiungerlo a venti, trenta chilometri di distanza, condizione questa che allontana, scaccia addirittura chi pur vorrebbe servirsi delle ferrovie.

Se per una limitata parte del servizio viaggiatori, e cioè per i treni diretti, il nostro esercizio merita le maggiori lodi, pel servizio delle merci non ne merita alcuna. Le grandi e le brevi distanze, le grandi e le piccole spedizioni sono servite in guisa che l'osservatore più indulgente deve dedurne che si procede a taston, senza un concetto direttivo, senza un fine. Il trasporto delle merci ha il suo effetto utile se, come nell'America del Nord, è attuato in modo da rispondere al suo carattere precipuo che è la prontezza e la rapidità del movimento, senza dimenticare il costante principio che bisogna ottenere il maggiore effetto col minimo sforzo.

Bisogna adattare il servizio delle merci alle condizioni speciali, geografiche, economiche di ciascun paese, alla sua indole, alle sue abitudini, ai suoi commerci; e poichè molte di queste condizioni mutano e si trasformano, l'esercizio ferroviario deve anch'esso adattarsi ed avere di mira di concorrere allo sviluppo della energia e dell'attività della contrada. Un esercizio ferroviario come il nostro, che si presenta con leggi rigide, immutabili, non è il più adatto per assecondare ed agevolare i commerci.

Anche pel servizio delle merci, data la conformazione geografica d'Italia, che ha tanti e diversi centri importanti cui fanno corona gran numero di piccoli paesi, i piccoli trasporti a brevi distanze rappresentano gran parte del movimento. La stessa forma allungata dell'Italia, e la necessità di portare gran parte dei nostri prodotti nel centro dell'Europa consiglierebbero le maggiori facilitazioni per un pronto, rapido ed economico trasporto delle merci verso il Nord.

Senza soffermarmi sui particolari che pur sarebbero interessanti, vi accenno brevemente i risultati. Dalle statistiche che ho chiesto alle Società, risulta che della merce affluente alle ferrovie, appena il 5 % viaggia a grande velocità, mentre il 95 % è trasportato a piccola velocità, val quanto dire che, meno una quantità del tutto trascurabile, tutta la merce in Italia viaggia a piccola velocità.

E questa, o Signori, per le grandi distanze appena raggiunge la velocità degli antichi *carri*, val

quanto dire che la nostra merce, viaggiando con le ferrovie, non ha guadagnato un'ora sola sul tempo che impiegava con gli antichi mezzi di trasporto. E ciò viene dimostrato dalle condizioni dei trasporti, e da speciali e tassative disposizioni. Un collo che deve essere spedito da Roma a Napoli, deve impiegare 112 ore, e cioè 5 giorni circa, ma sempre ne impiega sette, otto ed anche di più.

E supposto pure che i cinque giorni non fossero superati, si ha che la velocità media di un simile trasporto è di cinquanta chilometri per giorno, e cioè quanti ne può fare un ordinario carro con cavalli.

Ciò per le grandi distanze; ma per le brevi il trasporto ferroviario è addirittura sopraffatto dal paragone col servizio dei carri con cavalli. Da Roma a Palestrina, un carro ordinario impiega una giornata; partendo la mattina da Roma, giunge la sera a Palestrina. La ferrovia, invece, in virtù dei regolamenti, deve impiegare 76 ore, e cioè più di tre giorni.

Da questi esempi, che si possono moltiplicare, risulta che, mentre per i trasporti a grande distanza il servizio ferroviario appena raggiunge la velocità dei carri tirati dai cavalli, per i trasporti a piccole distanze il servizio ferroviario è fatto ad una velocità enormemente inferiore.

E se si considera che i trasporti a piccole distanze rappresentano l'88 0/0 dell'intero, si viene alla conclusione che, dopo di avere speso cinque miliardi per costruire la nostra rete ferroviaria, le nostre merci viaggiano ad una velocità inferiore a quella degli antichi mezzi di trasporto.

Non è dunque a meravigliarsi se, mentre altrove le ferrovie sono il più grande fattore di civiltà e di ricchezza, qui in Italia rappresentano un grave fardello per lo Stato ed un inciampo allo sviluppo delle nostre energie.

Le condizioni geografiche d'Italia, che da taluni sono messe innanzi come un ostacolo al servizio ferroviario, sono invece elementi preziosi per un movimento vario ed intenso. In tutti gli Stati europei il movimento è accentrato nelle rispettive capitali, sia per la loro posizione geografica, sia perchè fra esse e tutti gli altri centri vi è una differenza sensibilissima per grandezza e importanza.

Ora, sia qualunque l'importanza e la forza di attrazione di queste capitali, è evidente che il movimento sarà soverchiamente intenso in un punto centrale e sempre più scarso in tutto il resto del paese.

L'Italia ha tante e diverse cospicue città con indole varia, con attitudini e prodotti diversi, che sono elementi per creare un movimento vivo, efficace, continuo che dal nord vada al sud e viceversa, che da un mare si spinga all'altro, intersecandosi,

intrecciandosi in mille guise, tale da portare la vita e la ricchezza dovunque, quasi ugualmente intensa.

E le statistiche dimostrano all'evidenza, che ad onta di un servizio di viaggiatori e merci che ostacola il movimento dei piccoli centri, i brevi trasporti costituiscono la parte più importante dell'intero prodotto.

I piccoli paesi, col presente servizio dei viaggiatori, sono tagliati fuori di ogni comunicazione coi centri maggiori, nè hanno modo di comunicare comodamente tra loro, anche se trovansi a breve distanza. Han dovuto ricorrere agli antichi e stentati mezzi di locomozione, che all'apparire delle ferrovie erano scomparsi. In quanto alle merci, abbiamo dimostrato che per le piccole distanze i trasporti impiegano un tempo due, tre volte maggiore di quello occorrente ai carri ordinari.

Le conseguenze di un tale esercizio sono chiare ed evidenti.

Da una parte i piccoli paesi, che debbono la loro vita quasi esclusivamente all'agricoltura, vengono avviliti di giorno in giorno i loro prodotti per la difficoltà ed il dispendio dei trasporti; dall'altra la mancanza di contatti e rapporti con le città di consumo e di maggiore importanza economica e commerciale, aliena dalla terra il capitale che si rifugia pauroso nelle Banche. E quando nei piccoli paesi manca il prodotto dell'agricoltura, è naturale che si verifichi l'esodo dei lavoratori e di coloro che hanno energia ed attività; i primi per lo più in terre lontane, i secondi nei grandi centri per accrescere il numero degli spostati. E in tal guisa i campi non hanno nè chi li coltiva, nè chi se ne occupi, mentre nei grandi centri la gente oziosa e dannosa a sé stessa ed al paese cresce di numero.

Mancando al proprio scopo, il nostro esercizio ferroviario deve risultare, logicamente, inevitabilmente dispendioso; e tutti gli sforzi perchè riesca se non economico, almeno non troppo oneroso, sono inefficaci.

Al nostro esercizio ferroviario è imposta la legge dell'economia ad ogni costo, e non ci accorgiamo che l'economia non s'impone, ma deve scaturire naturalmente da un organismo razionale e rispondente allo scopo.

Quando questo organismo manca, le economie che si vogliono imporre hanno il risultato opposto: influendo negativamente sul buon andamento del servizio, creano nuove cause di perdite.

La preoccupazione principale del nostro esercizio per ottenere una diminuzione di spesa, è il risparmio del combustibile: quindi si adottano scarse velocità che hanno il risultato di rendere disadatto il servizio viaggiatori e merci senza raggiungere

l'economia sperata, poichè le lunghe soste e gli inevitabili ritardi che ne conseguono, si risolvono in un maggior consumo di combustibile.

nè meno deplorabile è la preoccupazione dell'utilizzazione della forza di trazione e la conseguente diminuzione del peso morto. Ad essa si deve il concetto del treno-omnibus che serve con gli stessi metodi merci e viaggiatori; ad essa si deve l'ingombro delle merci nelle stazioni e nei vagoni, risultati che portano danni assai maggiori del preteso vantaggio che si vorrebbe ottenere.

Lo stesso sistema suggerisce al nostro esercizio ferroviario l'utilizzazione dei vecchi vagoni, servendosene per i treni-omnibus e per le linee secondarie. E questo è un enorme errore economico, imperocché, anche senza le future modificazioni dell'esercizio, converrà sempre creare nuovi vagoni assai più leggeri per i treni-omnibus e le linee secondarie, altrimenti la pretesa economia dell'utilizzazione dei vecchi e pesanti vagoni dei treni diretti si risolve in un maggiore sforzo di trazione, e cioè in un maggiore e continuo consumo di combustibile.

Un esercizio che cumula e confonde le spese di trasporto dei viaggiatori e delle merci, non può offrire elementi neanche approssimativi sul costo dell'unità di trasporto; ciò costituisce un'enorme debolezza perchè impedisce qualsiasi modificazione di tariffa per le merci o per i viaggiatori, mancando ogni elemento per dimostrarne il risultato economico, e constatarne gli effetti.

Ciò di cui possiamo essere certi è che il costo di un viaggiatore-chilometro in Italia è maggiore che altrove.

Più che la ricerca di questo costo, che col metodo del nostro esercizio non può ottenersi, basta osservare il servizio delle stazioni.

Le tre grandi reti ferroviarie hanno poco più di 2000 stazioni; di esse 1200 almeno, sono di poca o nessuna importanza.

Il lavoro in queste stazioni è nullo o quasi nullo. In una Relazione della Società Adriatica del 1896, presentata alla Commissione d'inchiesta, alla pagina 78, è detto:

« Per le piccole stazioni il lavoro è quasi nullo e si riduce a presenziare il passaggio dei treni; per molte altre il servizio dei viaggiatori e delle merci richiederebbe anche meno di un solo agente ».

Non v'ha bisogno di essere intendenti di ferrovie per comprendere che il dispendio enorme di queste 1200 stazioni inattive deve influire sul costo di tutti i trasporti. Da calcoli, che hanno un valore approssimativo, risulterebbe che la spesa di stazioni per ogni viaggiatore, raggiunge circa 11 centesimi; è un costo enorme quando si consideri che

i piccoli viaggi costituiscono il fondamento dei trasporti viaggiatori. Sui trasporti da una lira a 50 centesimi, che sono frequentissimi, la spesa di stazione già assorbe l'11 e il 22 %. Ma la spesa di stazione per ogni tonnellata a grande velocità assume proporzioni addirittura inverosimili. Un esercizio che per la sola spesa di stazione costa lire 7,42 per ogni tonnellata di merci a grande velocità, paralizza, annulla tutti i vantaggi del trasporto ferroviario.

Ed è evidente che la stessa nostra tariffa, pure essendo così alta, per i viaggi che non oltrepassano i cento chilometri, che rappresentano il 64 per cento, appena copre le spese di stazione.

Immaginate, o Signori, il risultato economico di una falange di personale che è addetta alle 1200 stazioni dove, come avete inteso, non si fa nulla.

Solamente così possiamo spiegare come, mentre in Europa l'Italia occupa l'ultimo posto per prodotto chilometrico, essendo sorpassata dalla Svizzera e dalla Russia, ha invece il primato per numero di impiegati ed agenti del movimento e traffico.

Che ne dite di un esercizio ferroviario che dovrebbe rappresentare l'attività e l'energia febbrile e che invece presenta 1200 stazioni dedicate al dolce far niente?

E quel che è peggio, corre la leggenda che il personale ferroviario italiano è oppresso dal lavoro. E per un limitato numero è proprio così. Mentre i più oziosi, e nell'ozio si rendono infingardi e attingono tutti i difetti che affliggono il nostro personale, altri sono gravati enormemente di lavoro col rischio e pericolo dell'incolumità dei viaggiatori.

Il personale ferroviario, che in Italia conta circa 100 mila uomini, può assomigliarsi ad un vero esercito; se è ben guidato e distribuito può dare la vittoria; sparpagliato, messo fuori d'azione, soccombe: e si noti che il nostro personale per attitudine ed ingegno non è secondo ad alcuno.

E questo è male, intendiamoci, che bisogna subirlo finché non mutiamo profondamente il nostro servizio ferroviario nel senso di creare un organismo che risponda ad un concetto, ad un indirizzo prestabilito.

Mentre il nostro esercizio fa tanta pompa di personale, manca di materiale mobile, e specialmente di veicoli. La Rete Mediterranea e l'Adriatica hanno una dotazione di 4 veicoli all'incirca per ogni chilometro, la Rete Sicula ne ha meno di due.

In Europa la media dei veicoli per ogni chilometro è di 16; in Inghilterra sale a 30 e la Midland Railway ne ha 52 per chilometro.

Abbiamo pochi carri, ma si potrebbe supporre che questi facessero un servizio intenso; da pubblicazioni ufficiali risulta invece che questi carri, non dimenticando di essere in Italia, si riposano

90 ore su cento, o in altri termini stanno fermi circa 11 mesi in un anno.

Intanto, il paese si è adattato a questa parvenza di esercizio.

Per fortuna vi sono delle epoche in cui l'affluenza delle merci nei nostri porti, i mosti, i vini, i grani, gli olii che le generose terre d'Italia producono, si riversano sulle ferrovie e ci fanno accorti del disadatto servizio delle merci. È un cattivo momento pel nostro servizio ferroviario il cui alto sonno è rotto da quella fiumana d'oro che tende al nord; esso fa sforzi sovrumani e sacrifici d'ogni genere per riuscire convenientemente; ma sforzi e sacrifici tutt'al più diminuiscono ma non eliminano il danno del commercio che non procede con quella prontezza e celerità che la natura stessa dei prodotti esigerebbe.

Ed anche senza ricorrere a queste grandi affluenze di merci, basta che in alcune feste, come il Natale, la Pasqua si accentui il movimento ben anche di piccole spedizioni per paralizzare il nostro servizio ferroviario, per mettere sossopra le stazioni e creare ingombri e ritardi.

Da questi fatti deve dedursi che, data la potenzialità delle nostre ferrovie e il nostro ordinamento ferroviario, non dobbiamo augurarci un vero risveglio delle energie e delle attività del paese, poichè sarebbero soffocate sul nascere.

Dobbiamo cioè confessare che il nostro servizio ferroviario va bene finché le nostre energie sono assopite; ma appena la vitalità agricola e commerciale si fa più energica, quello vien meno al suo compito.

Se tale, o Signori, è l'esercizio ferroviario, così informe, così disadatto allo scopo, come potremo parlare di esercizio di Stato o di esercizio privato? Ignorando i difetti, ignorando il modo come trasformarlo significa che ignoriamo ciò che dobbiamo chiedere e pretendere da un esercizio ferroviario, sia privato o di Stato.

Noi dobbiamo prima di tutto ben conoscere la via da seguire per creare un esercizio vero e proprio che risponda ad un concetto organico ed alla vera indole della ferrovia. A ciò solfando tende la mia proposta di un nuovo servizio ferroviario.

Gli scopi che si dovrebbero raggiungere sono complessi ma possono riassumersi così:

1° Che la modifica dell'esercizio abbia il carattere dell'attualità;

2° Che le spese di esercizio vengano ridotte sensibilmente, non col sistema di ridurre il personale ed il numero dei treni, che può sembrare il mezzo materialmente più comodo, ma che è falso ed esiziale, bensì con economie risultanti dallo stesso nuovo organismo, il quale, diven-

tando più pratico, deve riuscire più economico, eliminando tutto ciò che è superfluo;

3° Che sia agevolata l'attività del paese con un opportuno sistema di orari e di treni e con una razionale modificazione delle tariffe.

Là dove le ferrovie sono nate dalla necessità del commercio e con capitali privati, appare chiaro il loro carattere organico che è quello di allacciare nella maniera diretta e più economica i diversi centri industriali e commerciali. L'Inghilterra e l'America insegnano.

Tutto quello che non è necessario è bandito; ma viceversa si son profusi milioni in tutto ciò che può servire alla rapidità, all'economia dei movimenti: scambi, piani caricatori, grue, binari doppi, tripli ed anche quadrupli sono impiantati dove il bisogno li richiedeva.

Le stazioni sono adattate alla loro importanza commerciale; la più stretta economia è adottata nelle stazioni secondarie, ma nelle grandi stazioni vi è uno sfoggio di gigantesca grandiosità da sbalordire; grandiosità che non dipende da un senso di vanità, ma dall'importanza del commercio che vi si vuole attivare ed attirare.

Le nostre ferrovie, salvo rare eccezioni, sono state costruite sotto l'influenza parlamentare, per modo che spesso il loro tracciato, invece di seguire la via logica indicata dai bisogni e dalle condizioni del terreno, ne segue un'altra disagiata, tortuosa, che è stata imposta dalle ingerenze politiche.

Le nostre, più di tutte le altre ferrovie del mondo, sono fatte in guisa da appagare la vista con le loro opere monumentali, colle loro stazioni eleganti fin nei paesi più meschini e modesti, mentre non si è posto mente a dare a ciascuna linea la potenzialità necessaria pel rapido e comodo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Questo carattere appariscente delle nostre ferrovie in buona parte è dovuto all'indole italiana, classica per eccellenza, che non sa adattarsi alla scarsità delle sue risorse, e che, invece di tener conto delle esigenze pratiche, si lascia vincere dal desiderio di dare alle proprie cose un'apparenza che appaghi l'occhio e la fantasia.

In Italia ci siamo illusi su molte cose, e spiacemi dire che c'illudiamo altresì sulla potenzialità delle nostre ferrovie. Essa è molto al di sotto di quella che appena è necessaria; l'assetto delle ferrovie esistenti, la necessità di allargare e sistemare molte stazioni, gli apparati di sicurezza, il raddoppiamento di molti binari esigeranno non pochi milioni.

E l'esercizio risente gli effetti della deficiente potenzialità delle ferrovie e del nostro classicismo, gentile necessità ereditaria degli italiani.

Tutte le minime stazioni sono popolate di capistazioni, agenti, manovali; ma, viceversa, i treni diretti, se pur ve ne sono sulla linea, non vi si fer-

mano; a lunghi intervalli giungono i vari e stanchi treni-omnibus per ripartirne vuoti come sono arrivati; ma il fumo e il fischio della vaporiera, la parata di tutto quel personale gallonato al passaggio del treno sono più che bastevoli per appagare l'ingenua fantasia delle popolazioni dei piccoli paesi, senza che nella loro mente possa sorgere neanche il sospetto che le ferrovie rappresentino il più grande fattore di ricchezza e di civiltà.

Quindi è mestieri incominciare dal modificare l'organismo delle nostre stazioni, le quali assorbono un'enorme, incalcolabile quantità delle spese d'esercizio. Una modificazione che tenda a proporzionare il personale al carattere ed all'entità della stazione s'impone.

Guidato da questo concetto, ho immaginato di dividere le stazioni in due grandi categorie, e cioè: stazioni primarie e secondarie.

Nella prima categoria vanno comprese tutte le stazioni che sono importanti per sé stesse o che per le esigenze del servizio diventano tali. Tutte le altre stazioni minori vanno classificate nella categoria secondaria, le cui funzioni debbono essere ridotte al puro necessario.

Contemporaneamente a questa distinzione delle stazioni in due categorie, le principali linee ferroviarie vanno divise in tante sezioni che non superino i sessanta od ottanta chilometri.

Questa classificazione delle stazioni in primarie e secondarie, la divisione delle linee in tante sezioni e la separazione del servizio delle merci da quello dei viaggiatori costituiscono il perno sul quale si fonda l'organismo del nuovo esercizio da me ideato.

Soppressi tutti i treni-omnibus misti, accelerati, il servizio dei viaggiatori viene effettuato da treni diretti che si fermano soltanto nelle stazioni primarie e dai treni direttissimi che si fermano alle sole stazioni che sono al termine d'ogni sezione. Ciò costituisce la grande ossatura del movimento dei viaggiatori per le grandi distanze. Completano detto movimento piccoli treni che chiamo *locali*, i quali, limitati a ciascuna sezione, servono al piccolo e frequente movimento dei piccoli centri, collegato, armonizzato col movimento dei treni diretti e direttissimi.

I treni diretti si fermano nelle stazioni primarie e non mai in quelle che saranno messe nel novero delle secondarie; i treni direttissimi ridurranno le fermate alle sole stazioni che sono alla testa delle sezioni.

I treni locali, treni leggerissimi, quasi come quelli delle tramvie, fanno il servizio di ciascuna sezione.

Prima che il treno diretto parta da una stazione, che è alla testa della sezione, muovesi il

treno locale, e di tanto anticipa la partenza per quanto gli è necessario di arrivare al termine della sezione, 15 o 20 minuti prima che giunga il treno diretto. Partito il treno diretto, dopo 5 minuti, è seguito dal trenino locale.

Quindi la funzione di questi trenini serve non solo al servizio dei piccoli paesi fra loro in una stessa sezione o in sezioni limitrofe, ma riunisce i viaggiatori delle stazioni secondarie nelle stazioni primarie, perchè possano raggiungere il treno diretto; inoltre i trenini locali prendono i viaggiatori dai treni diretti e li portano alle piccole stazioni ove questi non hanno fermata.

Gli orari dei treni diretti e direttissimi saranno regolati come lo sono ora dal concetto di servire rapidamente e comodamente le grandi distanze.

Gli orari dei treni locali in parte sono conseguenza del passaggio dei grandi treni, e in parte possono essere regolati, sezione per sezione, secondo la natura del movimento locale: in ciascuna sezione si potranno aumentare i treni locali e adattarli alle abitudini e ai commerci dei paesi che devono servire.

In questa innovazione a me pare che sia il segreto di proporzionare il servizio a seconda del movimento cui è destinato, col minimo sforzo possibile. Mentre il servizio delle grandi distanze conserva il carattere precipuo della velocità e della comodità, i piccoli centri non sono tagliati fuori come oggi sono, ma possono agevolmente, economicamente comunicare fra loro con treni ed orari speciali, e possono trar profitto dai treni diretti, non ostante che questi non si fermino nelle stazioni secondarie.

Dato il carattere di vere tramvie ai treni locali, nasce spontaneo il concetto di affidare la distribuzione dei biglietti agli stessi conduttori; per tal modo il personale ora necessario nelle stazioni per la distribuzione dei biglietti diventa superfluo.

La stessa classificazione e divisione delle linee in tante sezioni si presta con pari successo al servizio delle merci.

Errore gravissimo è certamente quello di fare fermare gli enormi e pesantissimi treni merci a ogni minima stazione per raccogliere un cestino di ciliegie o un mezzo barile di vino: il contrasto fra l'enormità dello sforzo e la piccolezza dell'effetto utile si trasforma in perdita di forza, di tempo e quindi in un danno sull'economia dell'esercizio.

Di qui nasce il principio che la grande massa dei treni merci debba soffermarsi solamente in poche stazioni, nelle primarie, dove i piccoli elementi delle stazioni secondarie siano raccolti da speciali treni raccoglitori.

E cioè il servizio delle merci, in conformità della divisione delle linee in tante sezioni e della distin-

zione di stazioni primarie e secondarie, dev'essere eseguito da treni merci raccoglitori e da treni merci diretti. I primi si fermano a tutte le stazioni, i secondi alle sole stazioni primarie.

I treni raccoglitori hanno lo scopo di raccogliere le merci delle piccole stazioni, concentrando in quelle primarie; e poichè fermano in tutte le stazioni, servono altresì al movimento ed allo scambio dei prodotti fra le stazioni secondarie e fra queste e le primarie e viceversa.

I treni merci diretti, avendo l'obbiettivo di trasportare la merce con la maggiore prontezza, si arrestano solamente alle stazioni primarie senza mai soffermarsi a quelle secondarie: quindi, mentre non ritardano il loro rapido cammino, trovano già raccolte nelle stazioni primarie non solo le merci ad essi concorrenti, ma ancora quelle che dalle stazioni secondarie vi hanno portato i treni raccoglitori.

Il treno raccoglitore parte dalla stazione testa di linea con tanti carri quante sono le stazioni primarie lungo il percorso, ed in questi carri vengono caricate via via le merci destinate alle rispettive stazioni primarie, ed ogni carro si arresta alla stazione primaria alla quale è destinato. Si aggiunge un carro per le merci che vanno al di là del termine della linea, ed eventualmente uno per ogni stazione di derivazione ed uno o più carri misti pel servizio fra le stazioni secondarie. Il treno raccoglitore è guidato da una squadra viaggiante la quale è responsabile dell'esattezza del servizio e dell'integrità della merce. Alla detta squadra è affidata la merce, con l'obbligo di caricarla e scaricarla, ciò che rende inutile il personale dei manovali nelle stazioni secondarie.

Con l'istituzione di queste due categorie di treni, con la soppressione del servizio merci e viaggiatori, la merce potrà agevolmente raggiungere nel più breve tempo possibile la sua destinazione, carattere e qualità che debbono avere i trasporti ferroviari.

Quindi sparisce naturalmente la distinzione di grande e piccola velocità. In un esercizio ferroviario parlare di piccola velocità è un non senso, è una contraddizione evidente, ma diventa un grave errore quando, come in Italia, quasi tutta la merce viaggia a piccola velocità, quando questa è al di sotto della velocità degli antichi carri serviti da cavalli.

L'esercizio ferroviario deve essere ispirato alla massima rapidità nell'interesse non solo del commercio, ma specialmente delle Società esercenti. La diversa velocità dei treni merci è fatto interno dell'esercizio e dipende dall'adattamento degli orari e dalla natura della merce: ma verso il pubblico non deve esservi nè grande, nè piccola velocità, ma solo l'impegno di trasportare la merce il più rapidamente che si può.

carri, le stazioni. E se la vita e l'intensità dei trasporti aumentassero, domando io, che cosa accadrebbe?

Il sistema proposto si adatta a tutta la nostra rete ferroviaria? È questo il dubbio che mi vien fatto. Ed il dubbio è chiarito quando fo rilevare che per le linee principali, è necessario, anche con l'odierno esercizio, il doppio binario; e fino a quando non lo abbiano non potranno ritenersi come vere arterie del movimento.

Nelle ferrovie secondarie il sistema non subisce mutazioni; secondo la loro lunghezza verranno divise in due o tre sezioni, e le stazioni primarie si limiteranno alle sole teste di dette sezioni; quindi il numero delle stazioni secondarie sarà grandissimo con relativa economia dell'esercizio.

Quelle ferrovie secondarie, che sono dei veri tronchi che si allacciano alle ferrovie maggiori, possono considerarsi quasi sempre come una sola sezione; e quindi la stazione di partenza e quella d'arrivo saranno stazioni primarie, mentre tutte le altre andranno nel novero delle secondarie.

Il servizio viaggiatori in tali linee secondarie viene costituito da treni diretti e treni locali, e quello delle merci da treni diretti e treni raccoglitori. Il numero di detti treni dipenderà dalla opportuna coincidenza, dalle condizioni delle contrade e dalla continua cura di esercitare nel modo più efficace il commercio delle contrade più remote e dei piccoli centri che col presente esercizio sono completamente abbandonati.

La divisione delle linee in tante sezioni, la distinzione fra treni diretti e locali costituiscono un grande vantaggio per la possibilità di adoperare per i trenini, che sono limitati al breve servizio di una sezione, l'elettricità e le piccole forze naturali od altri mezzi più economici che escludono l'uso del carbone.

E parmi altresì che la divisione delle linee in tante sezioni e tutto l'organismo ferroviario da me proposto si adatti ad una futura e completa sostituzione della trazione elettrica a quella del vapore.

Inoltre, a mio avviso, l'organismo proposto, movendo da un concetto organico, rende il servizio ferroviario più agile, più pronto e più utile, e quindi più economico. Imperocché l'economia di un esercizio ferroviario non si risolve nello spendere meno, come erroneamente potrebbe credersi; un sistema più organico, più intenso può costare assai più di un altro fiacco, disadatto, inefficace; ma se l'effetto utile del primo sarà triplo o quadruplo di quello del secondo, diremo che il primo sistema è più economico del secondo.

Così, mentre per esempio, sopprimo il personale nelle stazioni di poca importanza, dove esso

Quali sono le conseguenze e i vantaggi del meccanismo che ho avuto l'onore di esporvi? Se la vostra pazienza me lo permette, ve lo dirò brevemente.

In conformità del nuovo esercizio di merci e viaggiatori nelle stazioni secondarie è inutile tanto il personale per la distribuzione dei biglietti quanto quello per il carico e scarico delle merci.

Lo spirito, l'indole di questo nuovo esercizio che si propone, il concetto che esso debba entrare molto più addentro nella vita del paese, suggeriscono di mettere a capo delle stazioni secondarie un agente alle merci, e cioè un gestore cointeressato all'azienda ferroviaria e non stipendiato.

Secondo l'odierno sistema ferroviario, il capo-stazione dei piccoli paesi è un eremita che vive fuori del consorzio umano, che non conosce il paese e che non può far nulla per richiamare il commercio. Quindi io, proponendo la soppressione del personale nelle piccole stazioni, vorrei che un agente alle merci, scelto tra le persone più adatte della contrada, sostituisse il capo-stazione e fosse cointeressato all'esercizio ferroviario.

È questa un'innovazione troppo ardita? Ma avrà tanto più merito se, come io credo, è necessaria. Certo, per attuarla vi è bisogno altresì di grande ardimento, e dirò pure di quell'entusiasmo senza il quale è inutile affrontare simili innovazioni.

A me pare, o Signori, che il concetto economico d'infiltrare nell'esercizio ferroviario l'attività e la speculazione privata risolva assai più problemi di quello che alla prima non paia. Se invece dei capi delle piccole stazioni, i quali oggi sono forse non solo passive, ma negative, poichè tendono ad allontanare e non attirare il commercio delle contrade vicine, si suppone che vi siano agenti cointeressati, scelti tra le persone del paese, che ne conoscono le abitudini, i bisogni, le risorse, è facile comprendere che quelle piccole stazioni diventeranno tanti piccoli centri attivi, concorrenti alla ricchezza della contrada ed a quella delle Società ferroviarie.

Mosso dallo stesso concetto di ravvivare l'esercizio ferroviario con l'opportuno aiuto dell'iniziativa privata, propongo altresì che tutti i magazzini di deposito nelle stazioni primarie e secondarie vengano ad essa affidati, sopprimendo in conseguenza i trasporti fermi in stazione, che sono il più grave errore del nostro esercizio merci, poichè costituiscono la causa principale dell'ingombro delle nostre linee e delle stazioni, ingombro che è tanto più deplorabile in quanto che, come avete inteso, l'Italia occupa in Europa l'ultimo posto pel prodotto delle sue ferrovie.

Ciò significa che con un minimo trasporto abbiamo il risultato di tenere ingombre le linee, i

si abitua all'ozio, gravando sulle spese di trasporto, aumento il personale dei treni; mentre sopprimi i tardi, pesanti treni-omnibus vi sostituisco numerosi e leggeri treni locali: il numero dei treni-chilometro sarà di assai aumentato, ma essi riusciranno economici perchè saranno produttivi di fronte a quelli dei treni-omnibus che sono dispendiosi ed improduttivi.

Ma non basta tracciare le grandi linee di un nuovo esercizio ferroviario; la riorganizzazione delle tariffe e del personale ferroviario, il funzionamento commerciale dell'esercizio stesso esigono profonde innovazioni.

L'argomento dei piccoli colli meriterebbe da sè solo che ve ne parlassi distesamente, se non temessi di abusare della vostra attenzione. Dirò solo che sotto l'apparenza di quantità quasi trascurabile è nascosta la ricchezza del paese e delle ferrovie.

Il presente servizio ferroviario pare che ignori del tutto questa immensa forza, poichè non ha saputo in nessun modo indagarne la natura e il modo di servirla.

Nelle nostre tariffe non manca una speciale pel trasporto dei piccoli colli; ma è circondata dalle solite eccezioni e difficoltà, dai soliti fastidi, ed è così ignorata dal pubblico da dare risultati veramente miserevoli.

Basti il dirvi che in Inghilterra il prodotto dei colli ferroviari nel 1894 ha dato 54 milioni di lire. Tutte le nostre Società ferroviarie non raggiungono le 200 mila lire per il trasporto dei pacchi ferroviari!

Pel trasporto di grandi merci io non mi permetterei di paragonare l'Italia all'Inghilterra, ma per il trasporto di piccoli colli sostengo che il paragone dovrebbe essere a vantaggio dell'Italia.

Le condizioni topografiche, la varietà grandissima dei prodotti, le stesse condizioni economiche d'Italia darebbero un trasporto importantissimo di piccoli colli se questo fosse convenientemente agevolato. E per questo servizio ho esposto tutto un sistema che io vorrei adottato, e che qui sarebbe troppo lungo esporre.

In quanto alle tariffe, se ponete mente a tutte le agevolazioni, a tutti i ribassi che si concedono ai viaggiatori, rileverete che in Italia sono favoriti dalle tariffe ridotte tutti meno coloro che con la propria opera, col proprio lavoro, contribuiscono alla ricchezza del paese: militari, impiegati *touristes*, comitive che hanno più o meno lo scopo del diporto o dello sport godono delle riduzioni ferroviarie; gli uomini di affari, i commercianti, i professionisti, che sono quelli che costituiscono l'elemento vitale del paese, pagano per tutti.

E il danno individuale si traduce in danno del paese.

Ecco i criteri generali che propongo per l'innovazione delle nostre tariffe:

1° Che le tariffe per i viaggiatori debbano rimanere per ora quali sono, salvo una riduzione generale sui treni locali;

2° Che si adotti un metodo il quale agevoli con sensibili riduzioni di tariffa coloro che, almeno in una limitata misura, hanno bisogno di servizio delle ferrovie;

3° Che il metodo da adottarsi riesca semplicissimo, di chiara evidenza per tutti, e scevro di complicazioni inutili;

4° Che sia evitata ogni anticipazione di somma che riesca troppo gravosa al viaggiatore;

5° Che il controllo risulti facile e che l'azienda ferroviaria possa conoscere in fine d'anno il percorso d'ogni sorta di viaggiatori;

6° Che non vi sia nessuna alea nè per il viaggiatore, nè per l'Amministrazione ferroviaria, e cioè che il viaggiatore paghi per ciò che effettivamente usa.

Uniformandomi a questi criteri generali propongo che le Società ferroviarie istituiscano dei libretti come quelli che sono ora rilasciati agli impiegati dello Stato.

Questi libretti diano al titolare il diritto di viaggiare sulla rete con un determinato ribasso, che deve essere unico e costante per tutti, qualunque siasi la percorrenza di ciascun viaggio.

La differenza sta nel fatto che mentre gli impiegati ricevono di diritto tali libretti, tutti gli altri sarebbero in grado di averli pagandoli.

Con un tale sistema si verrebbe alla naturale conseguenza di sopprimere per gradi, tutte le riduzioni e concessioni speciali.

In tal guisa l'esercizio ferroviario non si avventurerebbe nell'ignoto, le tariffe rimarrebbero quali sono ed in pari tempo si darebbe modo, a chi ne sente il bisogno, di ottenere una sensibile riduzione, mercé una limitata somma per l'acquisto dei libretti di abbonamento.

In quanto alla tariffa delle merci, Voi ben conoscete come essa sia altissima in Italia; ed io vi ho dimostrato come le spese di trazione, di stazione e di personale sono tali che in certi casi il prezzo di trasporto non paga neanche il costo effettivo.

Quindi col presente esercizio ferroviario non solo non è possibile un movimento veramente rapido ed economico, ma riuscirebbe inattuabile una vera e profonda riduzione delle tariffe.

Col nuovo organismo, che io propongo, la tariffa viene anzitutto semplificata poichè sono abolite le distinzioni fra grande velocità, piccola velocità e piccola velocità accelerata, distinzioni illogiche e dannose non accettate da quei paesi che sono davvero maestri nella difficile materia dei trasporti.

Col nuovo organismo da me proposto la rapidità dei movimenti porterà con sé l'economia del trasporto: e se si tien conto che il personale delle stazioni secondarie è del tutto soppresso, personale che rappresenta un'enorme spesa, si comprenderà che il costo dei trasporti sarà di molto diminuito.

Io ritengo che non solo un esercizio di Stato ma altresì quello privato debba tendere a diminuire le tariffe delle materie prime allo scopo di agevolare le industrie e favorire l'esportazione dei prodotti, per il fatto che la ricchezza del paese giova anzitutto al movimento ferroviario; e se la materia prima è trasportata a minimo prezzo dalle ferrovie in luoghi dove è trasformata dai capitali e dall'opera dell'uomo, vi ritorna trasformata e con un valore tale da ripagare con usura la concessa riduzione.

nè le condizioni geografiche d'Italia dovrebbero essere dimenticate nella compilazione delle tariffe.

Quando i prodotti dei paesi meridionali debbono sostenere il peso del trasporto dell'intera lunghezza d'Italia rimangono inerti e senza valore; e il danno non si limita a questa o a quella Provincia ma si riverbera su tutto il paese.

Infatti i trasporti oltre 300 chilometri non rappresentano che il 4,23 % della totalità dei trasporti: e ciò dimostra che la vigente riduzione è del tutto irrisoria.

Io quindi proporrei una scala di tariffa decrescente di un decimo per ogni 100 chilometri di maggior percorso, per modo che da 1000 chilometri in su il trasporto ne risultasse gratuito.

E questo dovrebbe essere il primo passo; poichè ritengo che maggiori agevolazioni siano ancora possibili.

Ed ora accennerò brevemente alla questione del personale. È necessario osservare che se un organismo sbagliato esclude la possibilità di avere un personale adatto e ben organizzato, un organismo più o meno perfetto è poca cosa se non ha altresì un personale adatto e ben organizzato.

Noi, come ho avuto l'onore di esporvi, abbiamo un personale eccessivo con un effetto utile scarsissimo: una piccola parte è troppo gravata dal lavoro, mentre la maggior parte, quella che popola le minime stazioni, è condannata all'ozio.

Onde la mancanza di utilizzazione del nostro personale dipende dall'organismo del nostro esercizio ferroviario.

Il personale delle ferrovie, come quello di qualsiasi altra azienda, riflette più o meno il carattere del popolo. Da noi, in tutto ciò che è funzionamento di personale, domina sovrana la sfiducia che è il tarlo più terribile di ogni organismo.

Dovremo persuaderci in tesi generale, che tanto il funzionario governativo quanto quello delle aziende private, deve essere innalzato alla dignità di uomo, dandogli la più grande ed illimitata fiducia e in pari tempo tutta la responsabilità. Queste sono le

molle che tengono alto l'onore e lo zelo dell'impiegato. Andrei troppo lontano se volessi esporvi l'organizzazione del personale americano, che è guidato da criteri rigorosi sommamente virili e che a noi potrebbero parere aspri, quasi inumani, ma che sono invece l'espressione viva ed efficace della dignità e della fierezza del carattere.

Un servizio quale è il ferroviario deve avere una vera e rigorosa disciplina, non come un vano esercizio di autorità e di superiorità, ma per l'indole stessa del servizio.

Però il rigore della disciplina deve essere temperato da tali vincoli fra le Società ed il personale da dimostrare che quelle, col pagamento dello stipendio, non credano esaurito il loro debito verso il personale, e questo, a sua volta, comprenda che per un servizio perfetto non basta compiere solamente e strettamente il proprio dovere, ma bisogna illuminarlo, completarlo collo zelo, libero, spontaneo, che nessuna disciplina può pretendere od imporre.

Io ho proposto una serie di provvedimenti che sollevino materialmente e moralmente la condizione degli impiegati, e son certo che quando essi vedessero assicurata, non solo la propria esistenza, ma altresì l'avvenire dei proprii figli sarebbero i più strenui sostenitori dell'ordine e della disciplina.

In fine io considero impossibile in Italia un vero esercizio ferroviario senza l'impiego di un apposito ufficio commerciale: e il solo fatto della sua inesistenza dimostrerebbe come il nostro esercizio ferroviario è fuori la vita del paese.

Io quindi propongo un ufficio commerciale che abbia il suo capo presso la Direzione Generale; ma che sia costituito principalmente da veri agenti simili a commessi viaggiatori, che stiano poco in ufficio e molto nei paesi, e specialmente nei piccoli Comuni, per propagare e rendere popolare il meccanismo dei trasporti ferroviari, e per prendere le opportune notizie che servano ad agevolare i trasporti, a sviluppare i commerci che sono allo stato latente.

Agli ispettori commerciali spetterebbe anche il compito di sorvegliare gli agenti preposti alle stazioni secondarie, studiarne le proposte e i suggerimenti.

E tutto questo lavoro analitico, vario, minuto eseguito dai diversi agenti ed ispettori commerciali darebbe larga materia ad importantissime pubblicazioni statistiche e commerciali, che sarebbero il termometro vero della vita e del progresso commerciale del paese.

Ed ho finito.

Per fortuna le idee, quando si propongono un effetto veramente utile, camminano: presso alcuni popoli, poichè siamo in argomento ferroviario,

possiamo dire che viaggiano col treno-lampo; da noi spesso arrivano col treno-omnibus: ma in fondo arrivano.

Sulle prime le mie osservazioni sul presente servizio ferroviario e le mie proposte di riforme parvero addirittura rivoluzionarie; però ebbero la grande ventura di essere tenute a battesimo dall'illustre senatore Saracco, nobile personificazione del pensiero e del carattere piemontese, da colui, cioè, che con la sua mente vasta ed acuta aveva intuito che gran parte dell'avvenire d'Italia dipende dall'esercizio ferroviario.

Ma quando le mie proposte, in Italia e fuori, han trovato benevola accoglienza, presso le maggiori riviste, presso le Società ferroviarie europee e presso gli stessi Governi esteri, si è compreso che dovevano avere un fondamento di verità e di utilità, e pian piano sono penetrate nelle stesse Società ferroviarie italiane. Infatti la Società Adriatica, in un articolo pubblicato il 1° agosto 1898 sulla nuova *Antologia*, accennava ad un programma di un futuro esercizio quale ho avuto l'onore di esporlo a Voi, e come Voi stessi potrete rilevare.

Alla pagina 515 si legge:

« Ed esaminiamo ora quello che il Governo e le Società hanno compiuto fin ora e quale dovrebbe essere il programma da eseguire.

« Il servizio ferroviario in Italia, come è fatto sulle linee principali di maggior traffico e fra i centri maggiori, regge il confronto di quelle delle ferrovie estere, come velocità e frequenza di treni, qualità del materiale mobile e conforto al pubblico: ciò è ottenuto nonostante che le nostre linee come impianti, siano in condizioni notoriamente inferiori. Non è quindi il caso di pensare pel momento a migliorare una parte di servizio che già è soddisfacente.

« Ma all'infuori delle linee principali, su quelle specialmente di diramazione di accordo (e queste costituiscono una buona metà dello sviluppo chilometrico delle nostre reti) ed anche sulle linee principali, quando si consideri il traffico locale, il servizio lascia a desiderare, ed i lagni del pubblico sono in gran parte giustificati. Il limitato traffico non comporta un aumento di treni pesanti: questi accrescerebbero ancora le spese d'esercizio, che per alcune linee ammontano già al doppio del prodotto; i pochi treni sono legati alle coincidenze di quelli della rete principale, e non si prestano al movimento locale, che sulle nostre reti è in grandissimo predominio. Inoltre quei pochi treni devono avere la velocità limitata e lunghe soste nella stazione. Per migliorare il servizio su queste linee occorre quindi un provvedimento radicale: bisogna abbandonare l'unità di treno pesante e costosa, come abbiamo oggi, e sostituire unità di treno più leggera per il solo servizio viaggiatori, lasciando, ove occorre, grande potenzialità di mezzi per servizio merci che deve farsi separatamente e che richiede forti unità di trazione. E' necessario dare a questi treni leggeri una velocità sufficiente per rendere sentito il trasporto in ferrovia, abbandonando l'idea sbagliata di ottenere economie nei servizi locali riducendo

ancora le attuali velocità che invece riteniamo debbono essere aumentate; vi occorre fare molte corse in ore opportune per raccogliere tutto il traffico che è possibile di esercitare. Questa in linea tecnica: nei riguardi economici occorre poi diminuire le tariffe, semplificare i servizi, ridurre le spese di esercizio inutili, derivanti dall'applicazione di 50 anni fa, ed inadatti ai nuovi bisogni.

« Così facendo non solo si migliorerebbero le condizioni dell'azienda ferroviaria, anche a beneficio dello Stato, ottenendo di cambiare da passive, in produttive molte delle ferrovie esistenti, ma si potranno costruire delle linee nuove, ove i bisogni stringono, e si porterà soprattutto un incremento notevole all'economia del paese col trasportare a poco prezzo persone e merci. Questo è a nostro avviso ciò che urge di fare prontamente nell'esercizio delle ferrovie italiane, perchè crediamo fermamente sia miglior cosa rendere attivo quell'immane patrimonio che è costituito dalla nostra rete secondaria, con beneficio dello Stato e dell'economia nazionale, anzichè spendere denari per diminuire di pochi minuti il percorso dei treni direttissimi ».

Ed in seguito alla pag. 520 è detto:

« Riteniamo anche che la trazione elettrica si possa estendere a quelle linee attualmente di traffico limitato che si trovino in favorevoli condizioni circa la forza motrice e sulle quali possa sostituirsi con vantaggio un servizio di treni leggeri, nei quali, non occorrono impianti costosi, e nei casi, ove sia prevedibile uno sviluppo di traffico colle nuove facilitazioni di servizio.

« Sulle grandi linee essa dovrà essere impiegata, almeno per ora, e per molto tempo ancora, per lo sviluppo del traffico locale, e come sussidio ai treni diretti e direttissimi, dei quali si potrebbero ridurre le fermate, concentrando, con un servizio di treni leggeri, i viaggiatori in poche stazioni più importanti ».

Signori, se non m'inganno, queste idee espresse dalla Direzione della Società Adriatica, mentre possono lusingare il mio amor proprio, ci fanno sperare che le aspettate riforme non tarderanno a realizzarsi.

E il ministro Lacava, vanto e decoro della mia patria Basilicata, che con orgoglio sento chiamare il Piemonte delle Provincie Meridionali, si è interessato altresì alle mie proposte, ed ha affrontato il problema dell'esercizio ferroviario con tutta la sapiente energia del suo carattere. E se, come è lecito sperare, attraverso la presente crisi ministeriale, rimarrà al suo posto, il paese sarà il primo a trarne vantaggio.

Signori, sarà stata opera temeraria la mia di scendere in campo con armi ed attitudini inadeguate; ma in compenso ho messo tutto il mio buon volere, tutto il fuoco sacro dell'entusiasmo. Con queste armi, in ogni tempo, si è sempre vinto, come Voi per i primi avete dato luminosi ed indimenticabili esempi.