

frase che non ha pratico significato, come del resto tante altre consimili che pure sono dal Parlamento ammesse come dogmi, mentre conveniamo in queste giuste critiche, dobbiamo aggiungere che non val la pena di fare su esse una discussione, che sarebbe affatto retorica se non si risolvesse prima in modo chiaro e preciso la questione fondamentale.

E questa questione fondamentale la poniamo così: — lo Stato, esercitando la rete ferroviaria italiana, intende di essere un industriale come potrebbe essere una Società privata qualunque, od intende di essere l'esercente di un servizio pubblico, che egli appunto, come Stato, intende di regolare in modo diverso da quello che farebbe una privata Società?

E diciamo che questa è questione fondamentale, ma anche una questione pregiudiziale a, qualunque altra, poichè, a nostro avviso, diverso è il modo con cui lo Stato può organizzare la sua azienda se esso intende di fare l'industriale, e diversa dovrebbe essere la organizzazione se si tratta invece di soddisfare un servizio pubblico.

Se la costruzione delle strade ferrate fosse stata lasciata esclusivamente alla iniziativa privata, è troppo chiaro che non si sarebbero costruite che quelle linee che offrivano una probabilità di rimuovere il capitale impiegato a costruirle; molte regioni sarebbero ancora prive di linee ferroviarie, e molte altre non ne avrebbero che in limitata misura. Lo Stato, ispirato da considerazioni di interesse generale, ha concorso alla costruzione anche di quelle linee che non sono redditizie e non lo saranno certo per molto tempo, non solo al capitale impiegato nella costruzione ma nemmeno a quello impiegato nell'esercizio.

Ora è appunto da domandarsi: lo Stato che ora ha in mano l'esercizio della rete italiana, seguirà nell'esercizio la stessa linea di condotta che ha seguita nelle costruzioni, ovvero vorrà solamente o principalmente limitarsi ad essere un industriale?

Durante il ventennio in cui furono in vigore le convenzioni, lottarono, come è noto, tre elementi: l'interesse generale che era rappresentato solamente dal pubblico, perchè lo Stato volle assolutamente trascurarlo non provvedendo ai doppi binari, non alla sufficienza delle stazioni, non al numero occorrente di locomotive, di carri e di vetture, in una parola lasciando depauperare in confronto al bisogno cresciuto, di circa un miliardo il proprio patrimonio; — l'interesse del Tesoro il quale, pressato dai bisogni del bilancio non vedeva quando aumentavano le sue partecipazioni ai prodotti che una maggiore entrata, e non si accorgeva che estenuava la fonte stessa delle entrate, generando quella confusione, che oggi emerge perchè meno esperti sono i dirigenti, meno organizzata la amministrazione, e più intensi i bisogni, ma che esisteva latente anche negli anni precedenti; — gli interessi delle Società che male si esplicavano nella lotta continua collo Stato; così che quelle impossibilitate a condurre l'azienda industrialmente, perchè il proprietario si rifiutava a fornirne i mezzi, condussero una vita alla giornata senza slancio e senza entusiasmo.

Ma ora lo Stato è ad un tempo proprietario ed esercente; ora sono eliminate le cause principali di quel conflitto che fu causa della cattiva riuscita delle Convenzioni 1885, le quali furono applicate non armonicamente dallo Stato e dalle Società allo scopo di ricavarne un servizio il miglior possibile per il pubblico, ma si svolsero in continua lotta tra i due elementi quasi sempre tra loro inconciliabili.

Ebbene; ora lo Stato deve decidere quale sia l'indirizzo che vuol dare alla sua azienda, e crediamo debba decidersi in modo franco e preciso; fare cioè che le strade ferrate sieno esercitate in modo da dare il miglior servizio ed il maggior reddito; oppure fare che le strade ferrate siano un mezzo politico-amministrativo perchè lo Stato raggiunga i suoi fini.

Non occorre che diciamo che riteniamo impossibile che lo Stato sia capace di dare alle strade ferrate un indirizzo veramente industriale. Tale ha potuto essere, per qualche settimana, il concetto del Direttore Generale comm. Bianchi il quale, competentissimo, ha assunto il grave ufficio con vero entusiasmo. Ma oggi egli deve essersi accorto che il suo era un bel sogno e che ben altre sono le mire di coloro che gli stanno sopra e d'intorno.

Lo Stato quindi eserciterà le strade ferrate come un servizio pubblico, cioè come esercita le poste ed i telegrafi, il lotto o la *Gazzetta Ufficiale*. Ed allora le conseguenze sono chiare: il servizio pubblico o l'interesse pubblico non sarà delineato che dal Parlamento, ed il Parlamento non entra nelle industrie che per favorire gli elettori, dai quali attende il voto. Le fermate Maurognato ed Ercole dei treni diretti a Marano ed a Felizzano, saranno la norma generale; i fermi proposti dei neofiti d'oggi, cederanno alle consuetudini burocratiche e la provvista dei carboni si farà come quella dei tabacchi; tutta la azienda sarà a base elettorale, e la base elettorale sarà chiamata, con quella retorica che l'on. Carmine lamenta, *interesse pubblico*.

Quando le finanze dello Stato saranno difficili, si faranno le economie sull'esercizio ferroviario come si sono fatte nel passato, e con tanta maggiore facilità in quanto non vi sono le Società che se ne lamentino sottovoce e sommessamente; il servizio diventerà mano a mano difficile, finchè, esaurita la tolleranza del pubblico ad un tratto si voteranno i milioni che si spenderanno malamente in fretta e in furia; insomma, avverrà in maggiori proporzioni quello che avviene per le poste e telegrafi da molti anni. Cattivo servizio, molta spesa, e malcontento di tutti.

Nè vale il citare gli esempi dell'estero, quando ne abbiamo tanti in casa nostra. Vorremo domandare all'on. Carmine quale sia il servizio esercitato dallo Stato di cui si possa essere meno malcontenti. Ha mai osservato l'on. Carmine come sono mantenute le strade nazionali? — Ha mai visto la indecenza dei piccoli uffici postali? — Ha mai osservato con quanto scomodo del pubblico si percepiscono le imposte, si esigono le tasse? — Ha mai visitata una caserma? — Ha mai osservato il luridume dei locali dove siede la giustizia? — Ha mai veduti i locali di certi regi ginnasi-licei?