

indispensabile, mentre per tutto il resto ha preparato un sistema di libertà, in mezzo al quale lo sforzo fatto dalle nostre industrie per corrispondere alle esigenze della nazione in guerra appare ancora più bello e meritevole.

Lo spirito della nostra legislazione in fatto di mobilitazione industriale è chiaramente riassunto dall'A. nelle seguenti parole:

« Il Governo fa assegnamento sull'iniziativa di organizzazione della libera industria e, a differenza di altri Stati, ha limitato al minimo la sua ingerenza tecnica ed amministrativa. Il regolamento ha voluto assicurare anche un equo trattamento al personale operaio, partendo dal concetto che dall'essere questo soddisfatto delle proprie condizioni conseguirà armonia di sforzi, intensità e produttività di lavoro ».

Noi non seguiremo il cap. Leonetti nella sua accuratezza ed acuta disanima dei vari provvedimenti legislativi; delle norme per la mobilitazione industriale, delle commissioni di collaudo dei materiali di artiglieria, dei Comitati regionali, della Commissione consultiva per i divieti di esportazione, del carattere degli stabilimenti ausiliari, della giurisdizione militare in genere, della sorveglianza disciplinare militare, del regolamento per gli operai borghesi, ecc. ecc. Rileveremo soltanto che l'A. ritiene meritevole di essere meglio chiarite le funzioni deliberative ed esecutive dei Comitati regionali agli stabilimenti privati mobilitati. Egli è d'avviso che i Comitati regionali per le loro funzioni decentrate hanno da essere la *longa-manus* del Ministero, che deve ridurre al minimo le trattazioni dirette coi fornitori, risparmiando a questi perdita di tempo e corrispondenza.

Dalla monografia del cap. Leonetti, che è bene addentro negli intendimenti delle nostre autorità militari, si desume un proposito del quale è lecito rallegrarsi. Egli è convinto, cioè, che i ritocchi ed i dettagli, i quali mancano ancora al perfezionamento dell'edificio legislativo in materia di mobilitazione industriale saranno ben presto adottati dall'Amministrazione militare, così che l'opera sin qui compiuta per la massima potenzialità offensiva e difensiva del nostro Paese si accrescerà ulteriormente, anticipando quella vittoria che è necessaria all'avvenire d'Italia.

### Due miliardi di spese straordinarie per le Ferrovie di Stato

La relazione della Direz. gen. delle Ferrovie dello Stato circa l'ultimo esercizio finanziario, fornisce alcuni dati circa le spese straordinarie le quali forniranno materia di considerazione ai lettori anche per la dimostrata necessità di dovere, purtroppo, provvedere ad altre spese. Il che, intanto, con i tempi che corrono non sarà tanto agevole.

Le spese straordinarie concernono lavori e provviste per colmare le deficienze di impianti e di materiale accumulatesi anteriormente al 1° luglio 1905; quanto occorre per il primo impianto dell'attuale azienda ferroviaria; la continuazione e il saldo di lavori e delle forniture che erano in corso al momento in cui le linee vennero assunte in esercizio dallo Stato; lavori e provviste per la deficiente manutenzione delle linee e del materiale al 30 giugno 1905; ampliamenti e miglioramenti di linee e stazioni, raddoppiamenti di binario, rinforzi di armamento e di travate, aumento di materiale rotabile e di esercizio, ecc., in relazione allo sviluppo del traffico e cioè in ragione del quintuplo dell'aumento dei prodotti; acquisto di naviglio ed altro materiale per la navigazione; maggiore aumento di materiale speciale (carrozze postali, cellulari e carri); aumento di dotazione di magazzino; e in genere tutto ciò che costituisce l'incremento della consistenza patrimoniale ferroviaria.

Le somme messe a disposizione con i diversi provvedimenti legislativi per le suddette spese importavano al 30 giugno 1915 lire 1.985.483.149,89.

Gli impegni assunti dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1915 ammontano a lire 1.867.694.016,30 e le somme pagate nel detto periodo, in confronto degli impegni stessi, a lire 1.553.693.671,71, ciò che pel decennio rappresenta una erogazione effettiva di circa 150

milioni di lire all'anno, a cui si provvede nella massima parte con fondi forniti dal tesoro, per i quali il bilancio ferroviario è gravato degli interessi e dell'ammortamento.

Dell'impiego di questi capitali e dei vantaggi che il pubblico servizio ha ottenuto per effetto dei miglioramenti apportati alle linee, alle stazioni, al materiale è reso conto nelle diverse parti delle precedenti e della presente relazione, circa il materiale di trazione e dei veicoli; gli aumenti di potenzialità conseguiti nelle stazioni dopo un decennio di esercizio di Stato e cioè in fronti di magazzini, tettoie, piani caricatori, binari per carico, deposito e manovra e in aree per depositi; i raddoppiamenti di binario attivati nel detto periodo, ecc. L'utilità ed efficacia dei provvedimenti adottati si manifestò maggiormente nel 1915, quando ricorse il bisogno dei grandi eccezionali trasporti militari e ordinari per la mobilitazione e radunata dell'esercito e per la guerra.

Il normale rifornimento di capitali, in ragione del quintuplo dell'aumento del traffico, non fu stabilito (legge 25 giugno 1909) che per un sessennio e perciò fin dal 30 giugno 1914 è scaduto il periodo per calcolare il multiplo dell'aumento di prodotto determinante i fondi di tesoro sui quali potevansi assumere impegni per nuovi impianti e miglioramenti lungo le linee e nelle stazioni e per acquisto di rotabili. E' ben vero che verso la fine del 1914-15 (decreto legge 20 giugno 1915) fu autorizzato il tesoro a dare 113 milioni di lire, in parte per coprire impegni assunti dall'Amministrazione per l'acquisto di nuovi rotabili e in parte per provvedere altro materiale e altri piroscafi nel 1915-16 ed oltre.

L'Amministrazione, quindi, alla scadenza del 1914-1915 non poteva ormai contare che sulla limitata rimanenza di 117 milioni, quale risulta fra i 1985 autorizzati ed i 1868 impegnati, per acquistare rotabili e piroscafi, per ultimare gli impianti iniziati e per provvedere a nuovi impianti in relazione alle aumentate esigenze dei trasporti e ad altri bisogni che si vanno maturando per mutamento nelle condizioni dei traffici e anche per far fronte al maggior costo dei materiali.

Per contro, ad esaurire i 1985 milioni assegnati a tutto giugno 1915, i pagamenti a tale data importando milioni 1554, occorreranno circa 431 milioni per il saldo dei lavori e delle provviste in corso e dei limitati impegni che ancora potranno essere assunti: somma però da erogare con i pagamenti effettivi in un congruo periodo di tempo, il tesoro non essendo tenuto (legge 25 giugno 1909) che a fornire annualmente una somma non superiore a 150 milioni di lire.

Questa costatazione di cifre e di circostanze rende evidente la necessità di non rimandare ulteriormente la determinazione di un programma per lavori e forniture di carattere patrimoniale e la conseguente adeguata somministrazione di fondi da parte del tesoro, sia per soddisfare all'incremento del traffico, che si confida abbia a riprendere la progressione segnata durante l'esercizio di Stato, sia per impianti e provviste occorrenti anche indipendentemente dall'aumento dei prodotti.

Avvertivasi in proposito nella relazione dell'anno scorso che anche se il traffico non fosse aumentato, l'Amministrazione non avrebbe potuto esimersi dal rinforzare l'armamento, completare il risanamento della massicciata, aumentare dormitori del personale, apparati, segnali di blocco, impianti telegrafici, telefonici, meccanismi per manovre di carico e scarico, ecc., per cui si presumeva una spesa complessiva di circa 270 milioni di lire.

Nella relazione stessa e in quelle precedenti segnalavasi la necessità di provvedere gradualmente, ma in più larga misura e col contributo degli enti interessanti, alla soppressione dei «passaggi a livello» più frequentati e alla loro sostituzione con cavalcavia o sottovia.

Segnalavasi pure la necessità di proseguire l'applicazione della «trazione elettrica», che sulle linee di montagna permette aumenti di velocità e maggior frequenza di treni accrescendo la potenzialità delle linee stesse ed elimina gli inconvenienti della irrespirabilità dell'atmosfera nelle grandi gallerie, e che, con l'energia prodotta dalle nostre forze idrauliche, può far diminuire notevolmente i pagamenti in oro all'estero per gli acquisti del carbone.