

sibile, gli orari in guisa che ne ridondi ad un tempo vantaggio al commercio ed alle linee dallo Stato sussidiate.

Io confido che l'onorevole ministro vorrà dare esecuzione a quanto gli ho raccomandato, ed allora non si avranno continuamente alla Camera dei reclami, ed il paese sarà lieto di poter dire: finalmente si ha un ministro dei lavori pubblici che capisce l'importanza del suo mandato.

PRESIDENTE. L'onorevole Mascilli ha facoltà di parlare.

MASCILLI. La discussione di questo capitolo mi dà l'opportunità di rassegnare al signor ministro pei lavori pubblici pochissime osservazioni e delle preghiere tendenti ad ottenere il maggior movimento delle linee ferrate già costruite.

Io appartengo ad una provincia sventurata che non ha ferrovie; ma non ostante, non posso desiderare che le provincie fortunate che le hanno debbano soffrire il supplizio di Tantalo. Io desidero che queste provincie si avvantaggino quanto meglio si può; desidero che lo Stato paghi le minori sovvenzioni possibili; e desidero pure che le società concessionarie facciano i loro vantaggi, perciocchè io non sono nemico di esse se non quando non vogliono costruire quelle linee che hanno contrattate, ma desidero il loro vantaggio, quando questo non è in disaccordo coll'utile delle popolazioni, coll'utile dell'erario dello Stato.

Ieri l'altro io parlai contro il cattivo sistema di appaltare la costruzione delle linee. L'onorevole ministro dei lavori pubblici non mi ha data alcuna risposta a questo riguardo. Penso che l'abbia fatto perchè ha creduto che io non avessi voluto seriamente combattere quel cattivo sistema di appaltare la costruzione delle strade, ma che piuttosto avessi voluto servirmele come di pretesto per entrare in una discussione sulla linea che interessa la mia provincia. Ad ogni modo mi auguro, anzi sono certo che il signor ministro terrà conto delle osservazioni che feci al riguardo.

Ora aggiungo che, se il sistema di costruire le linee ferrate è sbagliato, anche di molto più erroneo è quello di esercitare le già costruite. Il maggiore errore dell'esercizio loro sta nel modo come si distribuisce il prodotto chilometrico. Ed invero, qual è il sistema? Lo Stato assegna alle società concessionarie 22,500 lire annue per ciascun chilometro, oltre a 7500 persese di esercizio. Ed intanto, come si distribuisce il prodotto chilometrico? Le prime 7500 lire vanno a beneficio delle società per compensarle delle spese di esercizio; il di più del prodotto, e fino alla concorrenza di 15,000 lire si divide

per metà: una metà alle società, l'altra all'erario, per compenso di una parte della sovvenzione chilometrica che paga; poi, dalle 15,000 lire in su, le società non percepiscono più alcun utile: tutto l'introito è del Governo. Ora ognuno comprende che, se il prodotto della strada è maggiore di 15,000 lire, ci deve essere anche una maggiore spesa di esercizio, poichè si consuma maggior quantità di carbone, si consuma di più la strada stessa, le macchine e che so io. Quindi è che le società (e naturalmente non si può pretendere che siano eroine) non possono permettere che questo prodotto chilometrico vada al di là delle 15,000 lire, poichè la differenza in più sarebbe tutta a vantaggio del Governo e a danno delle società medesime, poichè quanto maggiore è il prodotto, se non si trae nessun utile, tanto maggiore è la spesa dell'esercizio.

Ma quello che v'ha di più ancora è che, se il prodotto arriva alle 30 o 31 mila lire, vale a dire quando l'erario dello Stato si sarà compensato interamente della spesa della sovvenzione che paga alla società, questa neppure percepisce nulla su quel di più, il quale va tutto ad esclusivo beneficio dello Stato. Ne deriva quindi la conseguenza che assolutamente le società non debbono promuovere, ma ostacolare che questo prodotto chilometrico vada al di là delle 15 mila lire.

Noi gridiamo sempre perchè le tariffe siano diminuite; ma le società non possono assolutamente permettere dei cambiamenti di questo genere poichè è verissimo che con la diminuzione delle tariffe ne verrebbe maggiore il concorso, e si avrebbe un maggiore prodotto, ma questo maggiore prodotto andrebbe tutto a vantaggio del Governo e a detrimento delle società, locchè non si può pretendere certamente.

Egli è perciò che io crederei utile ed onesto ancora che le sovvenzioni chilometriche restassero ferme sino alle 15 mila lire nel modo come sono contrattate, perchè bisogna osservare i patti convenuti; ma dalle 15 mila lire in sopra, invece di fruire il Governo dell'intero prodotto, ne sia detratta almeno quella parte che riguarda alla maggiore spesa dell'esercizio, perchè allora le società non hanno più l'interesse di far fruttare le linee fino alle 15 mila lire al chilometro, ma il più che sia possibile, e così il movimento sarà favorito.

Era questo che voleva raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici: consideri egli quanto ho accennato per modificare la distribuzione del prodotto nel modo che ho proposto?

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Murgia.
MURGIA. Mentre mi felicito coll'onorevole mini-