

vorrebbe tre coppie di treni per le linee destinate a congiungere i capoluoghi di provincia.

Rispondo che il numero dei treni su queste linee dipende, per riguardo alle Società esercenti, non tanto dai punti che le linee stesse congiungono, quanto dal movimento che su esse ha luogo. Giacchè è naturale che le Società concessionarie dovranno principalmente considerare il prodotto delle linee, che è uno degli elementi principali concorrenti alla deduzione della percentuale.

Quindi io credo che, se non si modifica la percentuale, non sia possibile aumentare il numero dei treni. L'onorevole Zucconi ha domandato alcuni schiarimenti sopra le lire 6000 indicate nell'articolo 70: se, cioè, le lire 6000 a chilometro si intendono applicate soltanto ai trasporti a grande velocità, oppure ai trasporti a piccola e a grande velocità. Rispondo che intendimento della Commissione, quando ha approvato l'articolo 70, fu quello che le lire 6000 si riferissero ai trasporti a grande e a piccola velocità.

L'onorevole Zucconi ha domandato un altro schiarimento; ed è: se le 6,000 lire a chilometro si debbano valutare sopra le lunghezze effettive delle linee, oppure sopra lunghezze virtuali.

Io posso assicurare l'onorevole Zucconi che in seno della Commissione venne anche trattata questa questione, e che le 6,000 lire si intendono applicate alle distanze effettive.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Blasio.

Di Blasio Scipione. Io non posso fare a meno di rispondere una parola all'onorevole relatore. Prima di tutto egli ha ammesso, in risposta agli schiarimenti dimandati da me e dall'onorevole Zucconi, che nel calcolo dei prodotti debba includersi ogni specie di prodotto, anche quello delle merci a piccola velocità.

L'onorevole relatore dice: non saprei quali siano le linee esercitate economicamente. Ma c'è un lavoro di una Commissione nominata dall'onorevole Baccarini nel 1879; ed in quellavoro furono precisati tutti i tipi delle ferrovie: il primo, il secondo ed il terzo con binario a scartamento ordinario; ed il quarto e il quinto a sezione ridotta. Nel secondo tipo, a sezione normale (non parliamo della sezione ridotta, non essendoci ancora ferrovie a sezione ridotta) sono ammesse locomotive speciali di un peso minore, le quali, invece di tirare 12, o 15, o 20 tra carrozze e carri, ne tirano solamente sette o otto. Quindi pensi l'onorevole relatore quanto si risparmi sopra una linea esercitata in tal modo.

Le percorrenze su queste linee si fanno con venti chilometri all'ora ed anche meno, mentre sulle linee esercitate con materiale ordinario si percorrono (parlo dei treni omnibus e misti) da venticinque a trentacinque ed anche più chilometri all'ora. Ho detto anche meno di venti chilometri all'ora; ma di ciò non è ora il momento di parlare.

Per esempio, per la Termoli-Campobasso (lasciate che nomini questa linea) io credo che l'esercizio si faccia con un terzo di spesa di meno delle altre linee. Perchè dunque questa linea, che ha tutte queste specialità, non deve avere i vantaggi che si danno alle altre?

Se il ministro e la Commissione accettano il mio emendamento, bene. Se essi poi, duri ed inflessibili dal principio sino alla fine di questo disegno di legge, non l'accettano, io lo ritiro, affinchè non venga pregiudicata la questione; perchè, secondo me, verrà tempo in cui quel che io domando dovrà farsi. L'onorevole ministro sa che io sono in lotta da più di quattro mesi per questa questione; e si sarebbe già potuta ammettere una terza coppia di treni su quella linea.

Ora ripeto: perchè a linee simiglianti non si accorda il beneficio che si dà alle altre?

Queste ferrovie economiche poi sono chiaramente specificate, ripeto, dalla Commissione nominata dall'onorevole Baccarini nel 1879, per studiare i mezzi economici per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, e quella Commissione disse che l'esercizio si sarebbe fatto mediante macchine speciali, diminuzione di velocità, risparmio sul personale, ecc. ecc., con circa quattro mila lire al chilometro.

Non dico altro per raccomandare il mio emendamento al ministro, alla Commissione, ed alla Camera.

Zucconi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi.

Zucconi. Io debbo, anzitutto, ringraziare l'onorevole relatore degli schiarimenti che mi ha dati sui dubbi che mi erano sorti in mente intorno alla interpretazione dell'articolo 24. Non posso egualmente ringraziarlo della breve risposta che ha fatto intorno alla proposta dell'emendamento dei capoluoghi di provincia. Egli, con quella risposta, ha confermato in me l'idea che io aveva ragione di fare quella proposta. Infatti egli dice: se le linee dei capoluoghi di provincia non daranno quel prodotto che è stabilito nell'articolo 25 come minimo per avere le tre coppie di treni, certamente la società non potrà concedere queste tre coppie