

anzi indispensabile tra le due reti Adriatica e Mediterranea, come si fa a non riconoscerne la utilità tra le linee private e le linee sociali?

È reciproco il loro vantaggio; come reciproci sono i danni, quando questo servizio cumulativo non sia istituito.

Dunque io non so per quali ragioni, e Commissione e Governo e contraenti abbiano voluto limitare il servizio cumulativo in termini così ristretti, come sono quelli dichiarati dalla Commissione a pagina 99, e del quale tratta l'articolo 25.

Ad ogni modo in seguito alle solenni affermazioni, ripetute oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che anche per quegli articoli, dove egli ha riconosciuto che non si trova chiaramente espresso il pensiero del Governo, agli non accettare modificazioni, io non mi sento di fare proposte che sarebbero respinte dalla Camera. Avverto però il Ministero e la Camera che con questo servizio cumulativo così limitato si danneggiano le linee governative e le private ed il commercio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. Se ho bene inteso, l'onorevole Sanguinetti ha trovato una certa discrepanza fra il testo dell'articolo 25 e il commento che ne fa la relazione. Io credo che discrepanza non vi sia. Quando si parla di servizio cumulativo può essere per le percorrenze, per le condizioni dei trasporti e per le tariffe ad un tempo, oppure per alcune soltanto di queste tre cose. Ora come è possibile, per esempio, fare un servizio cumulativo completo tra ferrovie ordinarie e ferrovie economiche? Queste in generale hanno tariffe le quali sono di un terzo, di un quarto al di sotto delle ordinarie; e, se si facesse un servizio cumulativo anche per le tariffe, esso tornerebbe a danno delle piccole Società. Ora e Ministero e Commissione hanno creduto opportuno e giusto che la cumulatività per quanto potesse tornare utile al pubblico, non dovesse portar danno né alle grandi né alle piccole ferrovie.

Vi sarebbe, come ho detto, danno per le ferrovie economiche, quando si imponesse la cumulatività anche per le tariffe; perchè naturalmente non si potrebbero prendere per base i prezzi di trasporto ridotti di esse, bensì quelli più alti, della rete maggiore. Onde avverrebbe che le ferrovie economiche o dovrebbero rialzare le loro tariffe con danno del loro particolare traffico, o dovrebbero compensare le differenze fra le loro tariffe particolari e le ordinarie.

Vi sarebbe poi danno per le grandi reti quando

si imponesse ad esse la cumulatività con linee secondarie che hanno uguali tariffe, ma che non appartengono ad esse e fanno anzi un servizio in concorrenza ad esse. È a questo che ha fatto allusione l'onorevole Sanguinetti; è a questo che ho fatto allusione io, quando, nella discussione generale, risposi all'onorevole Gabelli sull'argomento medesimo.

Per queste considerazioni che furono diligentemente valutate in seno alla Commissione noi abbiamo creduto di garantire la cumulatività in tutto quello che può essere di vantaggio al pubblico servizio senza pregiudicare gli esercenti delle ferrovie, i cui giusti diritti è pur dovere di tutelare se si vuole che il servizio delle strade ferrate corrisponda alla scopa sua. Quindi mi pare che da chi giudichi imparzialmente le cose non possa affatto trovarsi nessuna discrepanza fra le disposizioni dell'articolo 25, e quanto è detto in proposito nella relazione.

Favale. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

Favale. Credo che questo paragrafo relativo ai tranvia sia stato aggiunto molto opportunamente dalla Commissione al disegno del Ministero; però mi pare che non provveda a tutti i casi. Questo paragrafo parla dei raccordi a favore dei tranvia a vapore, che non siano concorrenti, e che si dovranno fare per l'avvenire. Io vorrei che fosse bene inteso (e mi parrebbe necessaria una aggiunta in questo senso), che i tranvia che ora sono già ammessi a questo raccordo con le stazioni, continueranno a goderne, e così pure continueranno a goderne tutti quegli stabilimenti industriali e commerciali che ora ne godono.

Evidentemente se le amministrazioni attuali hanno concesso questo favore di lasciare entrare i carri dei tranvia nelle stazioni, lo fecero perchè ciò era necessario, e non portava danno né alla finanza, né alle parti contraenti, ma anzi ridonava a tutto vantaggio del pubblico.

Con quest'articolo potrebbe nascere il caso che le Società rifiutassero di ammettere questi tranvia al raccordo perchè sono linee concorrenti delle nostre ferrovie, ed allora sorgerebbero delle contestazioni da sottoporsi poi necessariamente ad arbitrati, e ne sarebbero inutilmente offesi e compromessi molti interessi.

Per cui io credo che la Commissione non dovrebbe avere difficoltà d'accettare che non si turbasse lo *statu quo*, tanto per i tranvia quanto per i binari di raccordo concessi agli stabilimenti