

nistro e che egli vorrà all'uopo provvedere, e non ho altro a dire.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Vacchelli, relatore.** Ringrazio l'onorevole Cittadella delle cortesie parole rivolte a me ed alla Commissione del bilancio. La Camera è già informata, e dalla relazione e dalle parole dell'onorevole Cittadella stesso, dell'oggetto della petizione presentata dalla Deputazione provinciale di Padova. La Commissione ha concluso col proporre che si mandi al Ministero quella petizione e l'onorevole Ministro ha privatamente dichiarato di accettarne il rinvio.

L'onorevole Giordano-Apostoli ha sollevato una questione un po' delicata, quella della formola con cui si compensa la Società delle ferrovie Sarde per l'esercizio di quelle linee.

La questione veramente non sta così come l'ha posta l'onorevole Giordano-Apostoli, cioè non si verifica per questa formola il fatto che si era riscontrato in quella delle ferrovie meridionali; nella formola che era in corso per le ferrovie meridionali per verità la Società non aveva nessun interesse a favorire il traffico, anzi aveva interesse a doprimerlo perchè le riusciva di danno.

Qui invece la formola nei suoi effetti pratici è consimile a quella che si è stabilita per l'esercizio della rete complementare.

Le norme per le ferrovie sarde sono le seguenti: sino a settemila lire di prodotto lordo tutto il prodotto va a beneficio della Società; se non si giunge al prodotto di settemila lire, lo Stato paga alla Società la metà della differenza tra il prodotto lordo e la somma di settemila lire; per le ferrovie complementari invece è stabilito che si dà una somma di lire 3,000 per chilometro, più la metà del prodotto lordo; in quanto alle ferrovie sarde le norme prestabilite riescono a lire 3,500, più la metà del prodotto lordo. Praticamente quindi la conclusione è questa, che si paga dallo Stato una somma fissa più la metà del prodotto lordo, quindi vi ha l'incentivo a far fruttare le linee, e ciò tanto nel sistema della formola che si è stabilita per le ferrovie complementari, come nel sistema tenuto per le ferrovie sarde. La differenza consiste in questo che, per le ferrovie Sarde è assicurata, indipendentemente dal prodotto delle ferrovie, una sovvenzione di 3,500 lire al chilometro, invece per le ferrovie della rete complementare è assicurato un sussidio di lire 3,000; ma in relazione alla lunghezza virtuale della linea.

Ora questa lunghezza virtuale per le ferrovie sarde non si sa a quanto potrebbe giungere; ma evidentemente, se le Società domandano che si modifichi la formola in questo senso, sarà perchè sono persuase di poter ottenere una maggior somma.

Probabilmente con la virtuale invece di ricevere 3,500 ne riceverebbero almeno 4,000.

E bisogna andare molto a rilento prima di aumentare gli oneri dello Stato, in questi patti che si hanno con le ferrovie. Certo poi se si dovesse prendere in esame una proposta di questa natura, bisognerebbe che fosse accompagnata da un considerevole ribasso nelle tariffe; poichè senza questo, e ritengo che l'onorevole Giordano-Apostoli appunto avrà questo desiderio, senza che fosse accompagnata da una riduzione notevole nelle tariffe, la proposta non potrebbe essere accolta.

Ad ogni modo, se modificazioni notevoli nelle tariffe saranno offerte, siccome noi dobbiamo fare il possibile per eccitare il commercio anche nell'isola di Sardegna, il ministro senza dubbio prenderà in esame la proposta, e la studierà nel migliore interesse della cosa pubblica.

Diversi oratori che hanno parlato sopra questo capitolo dell'Ispettorato, non ne hanno discusso dal punto di vista del suo organismo; ma invece hanno trattato dell'esercizio ferroviario, poichè l'Ispettorato, come organo di esplicazione del Ministero, deve appunto esercitare la sorveglianza sull'esercizio ferroviario.

Gli onorevoli Fili e Del-Balzo si sono occupati del materiale mobile, ed hanno lamentato con parole vive le condizioni di questo materiale mobile in alcune linee. A questo riguardo io li pregherei di considerare che la rinnovazione del materiale mobile non può essere che graduale. Avvertano anche che certe comodità delle quali hanno parlato, se sono necessarie nei treni diretti e direttissimi, non sono ugualmente necessarie nei treni ordinari e misti; dove le frequenti fermate e gli indugi che si hanno, permettono di non esigere queste speciali comodità. Ciò però non toglie che le Società abbiano obbligo di mantenere in buono stato, con pronte riparazioni, il materiale mobile, e soprattutto che la pulizia non faccia mai difetto in tutte le vetture.

Mi associo, per questa parte almeno, ai desideri loro nel raccomandare al ministro che, a mezzo appunto dell'Ispettorato, non solo in via straordinaria, ma ordinariamente, faccia visitare lo stato del materiale mobile affine di esigere che tutte le riparazioni sieno eseguite.

Gli onorevoli Merzario, Fili, Del Balzo, Co-