

con trazione meccanica sulla detta linea di circonvallazione, non solo pel servizio locale, al che è già autorizzata, ma anche pel servizio di transito, in altri termini per poter riunire in un servizio diretto cumulativo le diverse sue linee. Essa chiedeva inoltre fosse chiarito che per servizio locale s'intendesse il carico e lo scarico in qualunque punto della circonvallazione delle merci in partenza per alcuna delle sue linee, o in arrivo da queste.

Il Consiglio delle Tariffe ebbe anzitutto a considerare come dagli ordinamenti amministrativi che, in mancanza di una legge speciale, regolano finora la concessione, la costruzione e l'esercizio delle tramvie in Italia, emani il concetto che ciascuna linea di tramvia è fine a sè stessa, ha un movimento determinato e circoscritto nella zona di percorso ad essa assegnata. Anche i loro caratteri tecnici dimostrano che le tramvie non passano servire ad altro che al traffico locale, con questo solo di più che, rispetto alla rete ferroviaria, possono diventare efficaci ausiliari portandole e ricevendone il traffico di più lungo percorso proveniente dalla zona ch'esse servono o a quella destinata. Anche fuori d'Italia, pur essendo diversi i sistemi cui si informano le varie legislazioni, questo concetto si riscontra dovunque, che le tramvie debbono limitarsi a completare il servizio ferroviario, senza farsene mai concorrenti.

Pensò quindi il Consiglio che permettere alla Società Interprovinciale di allacciare le proprie linee, equivaleva allo sconvolgere tale criterio, autorizzando la costituzione di un duplicato della rete ferroviaria. « Basta dare uno sguardo alla fitta rete di tramvie che ormai si inframmettono a tutte le linee ferroviarie della gran Valle del Po » — osserva giustamente il relatore — « per persuadersi come una diversa interpretazione degli ordinamenti vigenti condurrebbe ben presto alla possibilità di spedir mercì sulle tramvie da Cuneo e Torino fino a Venezia e fra molti dei principali centri commerciali dal piede dell'Appennino al piede delle Alpi. »

Un'altra considerazione confermò il Consiglio nel suo modo di vedere, gli impegni, cioè che lo Stato ha assunto mediante le convenzioni del 1885 colle Società esercenti le grandi reti ferroviarie. A che infatti varrebbe il diritto di prelazione riservato alle Società per l'esercizio di nuove strade concorrenti ad altre della loro rete, se le tramvie potessero trasformarsi in linee concorrenti e sovrapposte alle strade ferrate?

Vi è anzi l'art. 25 del capitolato d'esercizio il quale fa obbligo alle Società di concedere binari di raccordo alle tramvie a vapore, ma solo quando non siano concorrenti: il diritto della strada ferrata di negare il raccordo ad una tramvia che le faccia concorrenza verrebbe dunque annullato di fatto, quando si permettesse alle tramvie di congiungersi fra esse e stabilire un servizio cumulativo.

Il Consiglio delle Tariffe opinò d'altra parte che alle tramvie si debbano conservare le agevolanze d'ordine amministrativo e fiscale e la libertà di movimenti onde godono presentemente, sicchè ritenne accoglibile l'altra domanda della Società Interprovinciale intorno alla interpretazione da darsi alle parole *servizio locale*, usate nella concessione fattale col decreto ministeriale 1° aprile 1887. La tramvia per esempio da Milano a Pavia può, in forza della sua concessione, trasportar le merci fra le due città: ora, associandosi alla tramvia di circonvallazione di

Milano per ricevere e consegnar merci in ogni punto di questa linea circolare, anzichè soltanto nella propria stazione, fa cosa conforme agli interessi suoi e del pubblico insieme, pur sempre rimanendo nello spirito della concessione.

Il Consiglio concluse pertanto emettendo il voto « che si debba consentire alla Società delle tramvie a vapore interprovinciali di Milano di allacciare le sue linee a quella della tramvia di circonvallazione al solo scopo di poter consegnare e ricevere le merci, da trasportare o già trasportate separatamente su ciascuna delle sue linee, in punti della città di Milano diversi da quelli delle stazioni rispettive. La Commissione tiene però a chiarire che tale concessione non possa e non debba uscire dai limiti del traffico locale suddetto e che con opportune disposizioni il Governo debba impedire che, sotto forma di rispedizioni o altre venga stabilito un servizio cumulativo fra le tramvie, in contrasto con i concetti sopra esposti e della leale applicazione delle discipline in vigore. »

Scarsenza di materiale rotabile in Prussia. —

Pare che non soltanto in Italia si lamenti la scarsenza del materiale rotabile, ma ben anche in paesi che siamo avvezzi a considerare come assai più avanzati del nostro per tutto quanto riguarda il servizio ferroviario. In Prussia si nota da tempo la deficienza di carri, e fu soprattutto sentita nell'inverno scorso: quantità enormi di merci rimasero giacenti nelle stazioni, in particolare ad Amburgo e nella Slesia, onde proteste vivissime degli industriali e negozianti. Giusta i calcoli della Camera di Commercio di Posen l'effettivo di materiale sulla rete dello Stato andò scemando dal 1883 in poi e, se si vuol completare la dotazione in modo da renderla adeguata ai bisogni del traffico, occorrono, prendendo per base il quantitativo esistente sulle ferrovie private, non meno di 11,600 nuovi carri. È provato infatti che dopo il 1880 le spese fatte dall'Amministrazione pel rinnovamento di materiale rotabile rimasero del 40 o/10 inferiori alla cifra necessaria per la reale sostituzione di tutti i veicoli posti fuori d'uso. Ecco un fatto da cui viene considerevolmente diminuita l'impressione ottimista che si ha dal rapporto del ministro Maybach circa i risultati finanziari dell'esercizio di Stato in Prussia. ¹⁾

Intanto il Governo si è convinto della impossibilità di continuare ulteriormente nel sistema dell'economia troppo spinta: dal principio di quest'anno furono date ordinazioni eccezionali di materiale, e si dovrà continuare per parecchio tempo, se si vuol mettere rimedio efficace alla deplorata deficienza. Certo che queste spese scemeranno di molto l'ecedente attivo dell'esercizio ferroviario che figurava sul bilancio dello Stato, ma è del pari indubitato che, in ultima analisi, il paese se ne troverà meglio.

¹⁾ Vedasi la Rivista nel N. 734, del 27 maggio u. s.