

tiva, valendomi del diritto d'iniziativa che hanno tutti i deputati.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Arconati scrive che, per alcuni affari che lo obbligano ad allontanarsi da Torino, gli occorre il congedo di un mese.

Se non vi sono opposizioni, questo congedo s'intenderà accordato.

(È concesso.)

Il deputato Crosa scrive parimente che, per alcune gravi circostanze di famiglia, abbisogna del congedo di giorni venticinque.

(È concesso.)

SIMONETTA. Io domando che la Camera voglia dichiarare d'urgenza la petizione 5156, di cui testè si è letto il sunto, mirando essa a che alcuni provvedimenti del municipio di Torino, che aver debbono la loro sanzione in questi ultimi giorni, vengano sospesi e più maturamente studiati.

(È dichiarata d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA FERROVIA DA GENOVA PER NOVARA AL LAGO MAGGIORE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge relativo alla ferrovia da Novara al lago Maggiore.

Darò anzitutto lettura d'un dispaccio elettrico, indirizzato testè dal sindaco di Genova:

« Il Consiglio comunale, congregato straordinariamente con autorizzazione dell'intendente generale, ha preso ieri sera la seguente deliberazione:

« Il Consiglio, considerando che la strada la quale mette ad Arona, potendo essere costruita in più breve tempo, favorisce di più i bisogni attuali del commercio di Genova, emette voto perchè la Camera adotti per ora la strada da Novara ad Arona.

« Ma, siccome questa non potrebbe raggiungere lo scopo a cui dobbiamo mirare, se al di là del confine svizzero non si protraesse immediatamente al lago di Costanza, così emette un voto perchè la Camera faccia prendere il conveniente impegno dal Ministero, onde favorisca in ogni modo la costruzione della strada che più brevemente conduca al lago di Costanza. »

Il deputato Farina ha facoltà di parlare.

FARINA PAOLO. Dura da cinque giorni la discussione relativa alla preferenza da darsi alle strade ferrate, ovvero alle vie per acqua nel condurre le merci che da Genova si dirigono al lago di Costanza. Fatti furono contrapposti a fatti, cifre a cifre, risultati d'inchiesta a risultati d'inchiesta, e, dopo tanto dibattere e tanto contrastare, sono assai dubbioso se la Camera si trovi attualmente più illuminata che nol fosse prima che le discussioni incominciassero.

Ma donde dipende questa pretesa contraddizione? Sono forse meno veri i fatti che da una parte e dall'altra vengono allegati? No, certamente, ma sibbene, a mio credere, troppa generalizzazione, e conseguentemente errore nell'apprezzamento loro, mentre, e quelli che da una parte, e quelli che dall'altra parte vennero adottati, sono tutti la conseguenza

d'uno stesso ed identico principio, al quale spero che conseguentemente anche la Camera vorrà aderire. Ma, onde mostrare quale veramente sia questo principio che regola generalmente l'industria dei trasporti, mi è forza, o signori, risalire brevemente all'analisi dell'industria medesima.

Non avvi chi siasi alquanto occupato dell'economia di quest'industria, il quale non conosca che le spese relative ad essa si dividono in *fisse e costanti*, che debbono cioè sempre farsi, qualunque sia l'estensione che debba percorrere la merce che si trasporta, ed in *ispese*, invece, *proporzionali* alla lunghezza del cammino percorso.

Quanto alle spese proporzionali al cammino percorso, ognuno le rileva da sè, e non è perciò d'uopo ch'io mi estenda ad analizzarle; quanto alle spese fisse poi, siccome non è egualmente chiara e precisa l'idea che uno se ne forma, mi sia lecito d'indicarle quali le rilevo da un libro accreditato che tratta di questa materia.

Le spese fisse si compongono nel modo seguente:

« 1° La prise à domicile de la marchandise et sa conduite au lieu de chargement;

« 2° Les frais de reconnaissance de la nature et du nombre des colis, de la solidité des emballages, de l'identité des marques, de pesage, de loyer des magasins ou hangars d'attente, depuis l'arrivée du camion jusqu'à la prise en charge;

« 3° Le travail mental de la combinaison des chargements et la rédaction ou vérification des lettres et contre-lettres de voiture, et feuilles de route qui se résolvent en frais de bureau;

« 4° Le chargement de la marchandise et la surveillance de ce chargement, le montage des baches, etc.;

« 5° Pour les entreprises régulières: les chances de départ à charge incomplète et de non charge aux stations intermédiaires où l'on dépose de la marchandise, le retour à vide;

« 6° La bonification aux correspondants qui reçoivent la marchandise, la reconnaissent et qui effectuent les recouvrements, veillent à la remise à domicile et à la réexportation;

« 7° Le déchargement de la marchandise, le loyer des emplacements sur lesquels cette opération a lieu, la surveillance de cette opération;

« 8° Le camionnage et la remise à domicile;

« 9° Les chances de retard dans les paiements, et pertes d'intérêt, de mauvaises créances, de répétition ou retenues pour expiration des délais de la lettre de voiture;

« 10. La rémunération de l'entrepreneur commissionnaire. »

Queste spese, le quali vennero in complesso calcolate dalla Camera di commercio di Genova a lire 13 per tonnellata, vengono invece portate da questo libro, attesa la differenza di circostanze in cui generalmente si trova l'industria dei trasporti in Francia, assai più favorevoli che non a Genova, vengono invece portate a lire 10 per tonnellata. Suppongasi che qualche diminuzione si possa fare quando è molto avviato questo commercio di trasporto, e quindi si riducano a 7 od 8 lire soltanto.

Quello che ad ogni modo si deve sempre ritenere in massima si è che, qualunque volta vi sia interruzione nella via, nel mezzo che serve di trasporto di queste merci, o tutte od una gran parte di queste spese è forza rinnovarle; d'onde ne avviene un aggravamento nella totalità delle spese di condotta, per cui si accresce di un terzo, e talvolta della metà, la spesa che, senza questa interruzione, si sarebbe dovuto fare.