condo la giurisprudenza generalmente seguìta dalle altre nostre Corti, lo Stato non può mai essere tratto davanti al foro commerciale; e le dichiarazioni dell'onorevole Mantellini sono la più autorevole conferma di ciò che io dico.

Del resto, quando in questa Camera due giureconsulti come l'onorevole Morrone e l'onorevole Mantellini credono e sostengono cose tanto opposte, a me pare che la esistenza di una grave questione sia dimostrata, e sia una indeclinabile necessità il risolverla, affinchè il commercio e tutti coloro, i quali da domani in poi avranno rapporti colle ferrovie esercitate dallo Stato, sappiano che cosa debbono pensare e fare in una materia tanto importante.

Con ciò è esaurito il mio fatto personale.

La mia dichiarazione poi è rivolta alla Commissione per significarle che io accetto ben volontieri l'espediente di esaminare la mia proposta questa sera o domattina per deliberare poi sulla medesima nella seduta di domani, giacchè pare che la discussione di questa legge non possa nella seduta odierna essere portata a compimento.

PRESIDENTE. Siccome la Commissione deve riferire domani sull'articolo aggiuntivo, ossia su quella parte staccata dall'articolo 4, che diventa articolo aggiuntivo; verrà rimessa anche a domani la questione sopra quest'ordine del giorno presentato dall'onorevole Bonacci.

Passiamo ora all'articolo 10:

« Nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili, il Consiglio di amministrazione potrà devenire o delegare il direttore dell'esercizio a devenire a definitivi componimenti amichevoli. »

Quelli che credono di approvare questo articolo alzino la mano.

(È approvato.)

« Art. 11. Le tariffe e relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore pei trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di tariffe normali e non potranno essere aumentate se non per legge, salvo il disposto dell'articolo seguente.

« Una modificazione generale delle tariffe suddette al di sotto dei massimi normali non potrà essere fatta che per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

« Il ministro dei lavori pubblici potrà, sentito il Consiglio d'amministrazione, addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe, che saranno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all'incremento dei prodotti sulle linee dello Stato.

« Starà nelle facoltà del Consiglio d'amministrazione lo stabilire tariffe locali, e di ritorno, e di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, ad accordare facilitazioni pei treni ordinari in occasione di feste, mercati e simili.

« Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, ora in vigore per l'esercizio della rete dell'Alta Italia, saranno pubblicate in *extensum* sulla gazzetta ufficiale del regno nei primi otto giorni dopo la promulgazione della presente legge. »

Quest'articolo essendo stato in qualche modo modificato dalla Commissione, invito l'onorevole ministro a dichiarare se egli lo accetta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'accetto in tutto; mi riservo solamente di fare qualche osservazione sulle parole aggiunte, dopochè avranno parlato gli altri.

PRESIDENTE. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Chinaglia.

CHINAGLIA. Signori. Schivo per natura dal parlare, mi tocca di rompere siffatta modesta abitudine in momenti di massima fretta. Questa per me è una mezza disgrazia; procurerò di non renderla completa abusando della pazienza della Camera e sarò brevissimo.

L'onorevole mio amico Robecchi alcuni momenti or sono, molto segacemente ha richiamato l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente al trattamento di quelle ferrovie private che sono esercitate attualmente dalla società dell'Alta Italia.

Egli ciò fece, allorchè si discusse l'articolo 4 del presente progetto di legge. L'articolo 11, di cui ora ci occupiamo, contiene alla sua volta delle disposizioni le quali hanno invece una speciale attinenza alle ferrovie che sono esercitate da società private e, più particolarmente si riferisce alle ferrovie esercitate dal consorzio interprovinciale del Veneto, di cui è fatta anche espressa menzione nell'elaborato rapporto della Commissione.

Tradotto nel suo pratico significato il terzo inciso dell'articolo 11 come venne modificato dalla Commissione vuol dire che si ritiene in obbligo il Governo di valersi di tutte quelle armi, che stanno in sua mano, per paralizzare a detrimento delle linee private quella ragionevole concorrenza che queste potessero fare alle strade esercitate dallo Stato.

In una parola l'andamento delle nostre ferrovie, il quale logicamente dovrebbe fondarsi sulla base delle distanze, del tempo, della topografia delle singole linee per rispondere equamente alle vere esigenze itinerarie, sarebbe invece circoscritto nel-