

CCCXXXIX.

## TORNATA DI LUNEDÌ 8 DICEMBRE 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Il deputato Sani Severino chiede sia dichiarata urgente la discussione della petizione registrata col n. 2973, ed il deputato Melchiorre quella portante il n. 3480. = Omaggi. = Il deputato Del Giudice presenta la relazione sul disegno di legge: proroga delle facoltà competenti al Consiglio arbitrale Silano. = Votazioni per la nomina: di quattro membri della Giunta generale del bilancio; di due membri della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati; di un commissario di sorveglianza sull'amministrazione della Cassa militare; di due commissari della Giunta per l'esecuzione della legge sul corso forzoso, ed estrazione a sorte degli scrutatori. = Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Il deputato Sanguinetti continua il suo discorso — Discorso del deputato Nervo. = Annunziarsi una interrogazione del deputato Di Sant'Onofrio. = Il presidente del Consiglio presenta un disegno di legge per prorogare i termini della legge 4 luglio 1883. = Il ministro delle finanze si riserva di rispondere ad una interrogazione del deputato Melchiorre.*

La seduta comincia alle ore 2,20 pomeridiane.

**Di San Giuseppe, segretario,** dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

**Petizioni.**

3479. Pio Pietro Molini, da Firenze, chiede il rimborso del credito di 450 scudi romani persoministrazioni fatte alle truppe del generale Garibaldi il 3 luglio 1849.

3480. Giuseppe Auriti ed altri 534 cittadini di Guardiagrele chiedono, che una ferrovia di complemento la quale si rannodi alle due linee esistenti nella provincia di Chieti e alla progettata linea *Sulmona-Palena-Isernia*, sia tenuta presente nel riparto dei nuovi 1000 chilometri di ferrovie complementari da costruirsi in base alla nuova

legge sulle convenzioni ferroviarie, e dei residui ancora disponibili sui 1530 chilometri autorizzati dalla legge 1873.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sani Severino, sul sunto delle petizioni.

**Sani Severino.** Non voglio che sollecitare, come dissi altre due volte, la Commissione per le petizioni di presentare al più presto possibile la relazione sulla petizione n. 2973, presentata fino dal 1° gennaio 1883, dalle provincie di Rovigo, Ferrara, Cremona, Venezia, Piacenza ed altre, con cui si chiede che siano modificati gli articoli 93 e 94 della legge 20 marzo 1875 sopra i lavori pubblici, in modo che fra le opere di prima categoria che sono ad esclusivo carico dello Stato, si abbiano ad annoverare quelle tutte che vennero e vengono sostenute per il Po, il nostro massimo fiume.

L'onorevole presidente della Commissione delle petizioni ed il relatore onorevole Lucchini ebbero già a dirmi nel mese di giugno, in seguito alle premure da me fatte, che la relazione era pronta, e quindi ora non mi resta altro che di raccomandare di nuovo caldamente perchè questa petizione venga discussa nella prima tornata mattutina, che terrà la Camera; giacchè se si continua nel sistema finora seguito, il diritto di petizione diventa una ironia, e gl'interessi più vitali del paese vengono dimenticati o trascurati.

**Presidente.** Onorevole Sani, io auguro che la Camera voglia stabilire una seduta nella quale possano discutersi le petizioni.

**Sani Severino.** Nella prima seduta antimeridiana io pregherei si discutesse questa petizione, perchè tante provincie sono costrette a pagare ingiustamente spese che devono essere a carico dello Stato.

**Presidente.** Quando la Camera avrà stabilito di tenere una seduta antimeridiana, allora Ella potrà chiedere che questa seduta sia destinata alla discussione delle petizioni.

**Sani Severino.** Faccio la proposta che nella prima seduta antimeridiana che verrà decretata dalla Camera venga discussa la petizione n. 2293.

**Presidente.** Onorevole Sani, anzitutto è necessario che la Camera determini di voler tenere una seduta antimeridiana; e in secondo luogo che questa tornata sia destinata a discutere le petizioni.

Credo dunque che Ella dovrebbe riservarsi a far la sua proposta a tempo opportuno.

Intanto la sua sollecitazione sarà comunicata alla Giunta delle petizioni.

L'onorevole Melchiorre ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Melchiorre.** A nome mio e degli onorevoli colleghi Raffaele, Mezzanotte e Bajocco chieggo l'urgenza per la petizione n. 3480, con la quale 537 cittadini di Guardiagrele (Abruzzo Citeriore) fanno viva istanza perchè sia dalla Camera decretata e compresa fra le ferrovie di quarta categoria, che saranno stabilite con la legge, che ora si discute, una linea la quale, partendo dalla stazione di Chieti, ne tocchi il caseggiato, e per le valli dei fiumi Fore e Aventino si rannodi alle due linee che lambiscono i confini della provincia di Chieti alle due estremità verso Popoli e verso Palena, nella stazione che sarà impiantata vicino detto comune della strada ferrata Sulmona-Isernia; per ricongiungere la ferrovia Sulmona-Roma con la ferrovia Adriatica. Ed attesa la importanza ed evidente utilità di tale linea secondaria, domando

che questa petizione sia trasmessa alla Commissione che riferisce sul disegno di legge in discussione sull'esercizio delle ferrovie, acciocchè si faccia attentissimo esame e motivato rapporto alla Camera, mettendola in grado, non solo di valutare i vantaggi industriali e commerciali che da quella ferrovia deriverebbero agli Abruzzi ed a Roma, ma dimostrare ancora la giustizia che assiste la provincia di Chieti, alla quale non fu accordato un solo metro di ferrovia tra quelle deliberate nella legge 28 luglio 1879.

**Presidente.** Se non vi sono osservazioni, la petizione 3480 sarà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

Questa petizione sarà trasmessa, come di diritto, alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate.

### Omaggi.

**Presidente.** Si dà lettura del titolo degli omaggi fatti alla Camera.

**Di San Giuseppe, segretario, legge:**

Dalla Camera di commercio di Ferrara — Relazione del delegato di detta Camera al Congresso tenuto dal 23 al 29 giugno 1884, in Torino, dalle Camere di commercio italiane, copie 6;

Dal signor avv. Gino Cappelli — L'articolo 21 della legge comunale e provinciale 20 marzo 1865 — Proposta di riforma, copie 150;

Dal signor B. Veroggio, ex-deputato — Servitù militari — Dei criteri per stabilirle nel 1884, copie 3;

Dal signor V. di Ergolina, Londra — Epigrafe a S. M. il Re d'Italia, copie 30;

Dal signor Poggioni Carlo — Ferrovia Verona-Bologna — Polemica, una copia.

### Congedi.

**Presidente.** Chiedono un congedo per motivi di salute: l'onorevole Ferrati di giorni 10; per ufficio pubblico: l'onorevole Pianciani di giorni 15; per motivi di famiglia: l'onorevole Carpeggiani di giorni 8.

(Sono conceduti.)

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Del Giudice a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Del Giudice.** Mi onoro di presentare alla Camera

la relazione della Commissione per l'esame del disegno di legge: proroga delle facoltà competenti al Consiglio arbitrale silano.

La Commissione prega la Camera di dichiarare d'urgenza questo disegno di legge, considerando che i poteri del detto Consiglio arbitrale scadono col 31 del mese corrente.

**Presidente.** Do atto all'onorevole Del Giudice della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati. L'onorevole Del Giudice chiede, a nome della Commissione, che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono obiezioni, sarà dichiarato d'urgenza.

*(È dichiarato d'urgenza.)*

### Voteazione per la nomina di vari commissari mancanti in alcune Commissioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Voteazioni per la nomina: di quattro membri della Giunta generale del Bilancio; di due membri della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati; di un commissario di sorveglianza sull'amministrazione della Cassa militare; di due commissari della Giunta per l'esecuzione della legge sul corso forzoso.

Si proceda alla chiama.

**Mariotti, segretario, fa la chiama.**

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte.

Intanto estrarrò a sorte i nomi dei deputati che dovranno procedere allo spoglio delle schede per la nomina di quattro commissari della Giunta generale del bilancio.

*(Segue l'estrazione.)*

Questa Commissione è composta degli onorevoli: Arnaboldi, Mazzacorati, Giudici, Guicciardini, Libetta, Aventi, De Bassecourt, Franceschini, Fortis, Giovannini, Vacchelli.

Si procederà ora alla estrazione a sorte dei nomi di quei deputati, che dovranno procedere allo spoglio delle voteazioni fatte per la nomina di due membri della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati; di un commissario di sorveglianza sulla amministrazione della Cassa militare; di due commissari della Giunta per la esecuzione della legge sul corso forzoso.

*(Segue la estrazione a sorte.)*

Gli onorevoli: Melchiorre, Baccelli Guido, Miceli, Panizza, Curcio, Barazzuoli, Sonnino-Sidney, Fabrizi Paolo, Geymet, Baratieri procederanno allo spoglio delle voteazioni che ho detto.

### Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare per continuare il suo discorso, se le condizioni della sua salute glielo consentono.

**Sanguinetti.** Spero di sì.

**Presidente.** Allora la prego di voler restringere il suo discorso, contenendolo nei termini più brevi possibili.

**Sanguinetti.** Sarà mia cura di essere, il più che mi sia possibile, breve.

Onorevoli colleghi, nella precedente seduta io era arrivato a discorrere della tariffa generale delle merci a piccola velocità, saltando a piè pari le tariffe a grande velocità, le tariffe dei passeggeri, quelle del bestiame e via dicendo.

Ho dichiarato nella seduta di sabato che per le merci a piccola velocità vi era aumento di tariffa per moltissime voci; anzi invertii addirittura una sentenza della Commissione, la quale scriveva che là dove appare il rialzo, del rialzo non v'è che l'apparenza. Io questa sentenza l'ho invertita dicendo, che, in molti casi, là dove appare che vi sia diminuzione, della diminuzione non v'è che l'apparenza. Ed oggi, o signori, di questa gravissima affermazione io ho il debito di dare la spiegazione alla Camera. La tariffa generale a piccola velocità è divisa in otto classi, mentre le classi secondo le tariffe vigenti sono soltanto sette. Ora per tutte le classi, o per un verso o per un altro, vi è un aumento. Per le prime 4 classi il diritto proporzionale dei trasporti si è mantenuto su per giù uguale a quello delle tariffe vigenti. Ma il diritto fisso, che per le prime 4 classi, secondo le tariffe vigenti, era di lire 1. 50, colle tariffe nuove è aumentato a lire 2. Per le 4 classi successive il diritto fisso, secondo le tariffe vigenti, è di lire 1,20 a tonnellata; secondo il primitivo contratto era stato inalzato a lire 1. 30; la Commissione l'ha ricondotto nei limiti antichi di lire 1. 20 a tonnellata. Ma per queste quattro ultime classi, si è aumentato il diritto proporzionale di trasporto; dunque per le tariffe generali a piccola velocità per tutte le classi abbiamo un aumento più o meno grave, più o meno sensibile.

Ma non basta; vi è qualche cosa di più. Quando nella nuova classificazione una merce si trova passata in una classe superiore, l'aumento di ta-

riffa si fa più sensibile. L'aumento poi, come già accennai nella precedente seduta, esiste per tutte le merci, che, ascritte alla 5ª classe delle tariffe vigenti, furono conservate nella 5ª classe nuova.

Insomma gli aumenti delle tariffe avvengono per tre ragioni: primo, quando una merce sia stata ascritta ad una classe superiore; secondo, quando aumentano i diritti fissi; in fine per l'aumento dei diritti proporzionali. Ma qui la Commissione potrebbe dirmi: non tutte le merci sono trasportate a tariffa generale: vi sono le tariffe speciali e le tariffe locali. E sta bene; vedremo quello che sono le tariffe speciali e locali. Ma intanto io ripeto l'osservazione già fatta nella precedente seduta, che siccome nelle tariffe speciali, come, ad esempio, per quella n. 75, la quota per la prima zona corrisponde precisamente ai prezzi di trasporto fissati nella tariffa generale, così ne deriva per conseguenza necessaria che, per regola generale, vi è aumento di prezzo di trasporto, quando le merci non vadino al di là della prima zona di 100 chilometri. Ma prima di passare a dimostrarvi quali siano questi aumenti, permettetemi di fare qualche confronto fra i trasporti di alcune merci in Italia e quelli per identiche merci e percorsi negli Stati a noi vicini; confronti che sono di per se stessi eloquenti. Prendo i cereali, elemento essenziale e di essenziale importanza.

Signori, una tonnellata di cereali da Tolone a Ginevra, con 593 chilometri, costa lire 22.68; una tonnellata di cereali che percorra 593 chilometri in Italia costerà lire 26.93, ossia lire 4.25 di più a tonnellata.

Da Parigi a Lione-Vaise, con un percorso di 506 chilometri, paga lire 21.70; in Italia, per lo identico percorso, pagherebbe lire 23.30, cioè 1.60 di più.

Da Marsiglia a Parigi, per 850 chilometri di percorso, paga lire 32; per lo stesso percorso in Italia 34.20; lire 2.20 in più.

Da Parigi a Sens, per 112 chilometri, è gravata di lire 6, in Italia di 8.42; lire 2.42 in più.

Da Parigi a Macon, per 440 chilometri, costa 19.10, in Italia lire 21.20; cioè in più lire 2.10.

Da Delhi a Calcutta (giova molto questo confronto per una frase lanciata dall'onorevole Spaventa, che ha fatto il giro d'Italia, e che resterà una frase storica nelle convenzioni ferroviarie), da Delhi a Calcutta per un percorso di 1585 chilometri una tonnellata di cereali paga lire 34.40; in Italia, per un identico percorso, lire 66.25, cioè lire 31.85 in più.

Facciamo un altro confronto.

Dal Rio della Plata ai porti del Mediterraneo

una tonnellata di grano costa su per giù 5 lire; in Italia per trasportare una tonnellata in ferrovia, a soli 80 chilometri, dovremo pagare lire 5.30.

Passiamo ai carboni fossili, i quali sono per noi materia prima, o, per meglio dire, elemento indispensabile alle nostre industrie, ed il quale di fronte alle industrie straniere ci mette in una condizione di inferiorità per i più lunghi trasporti.

Ebbene, come avete trattato i carboni?

Una tonnellata di carbone da Orleans a Parigi per chilometri 233 paga lire 9.50; per lo identico percorso in Italia dovrebbe pagare lire 10.29. La differenza è poca cosa, ma in fin di anno, per chi ne consumi molte tonnellate, anche i centesimi fanno delle cifre grosse.

Esaminiamo qualche altro articolo di produzione, ad esempio il ferro in barre. Ebbene una tonnellata di ferro in Francia da Parigi a Dunkerque (304 chilometri) paga lire 11, da noi, secondo le nuove tariffe, pagherebbe lire 15.66; non piccola differenza quella di lire 4.66 a tonnellata. Dissi che le provincie meridionali erano più specialmente chiamate nelle convenzioni a fare le spese per tutti; ed oggi lo provo, e lo provo specialmente per un articolo di eccezionale importanza, cioè per i cereali. E poichè quando nella seduta di sabato io chiamavo l'attenzione della Camera su qualche cifra importante, l'onorevole Colaïanni mi interrompeva dicendo, sono cifre che nulla dimostrano, io sulle cifre che oggi addurrò invoco l'attenzione dell'onorevole Colaïanni, membro autorevole della Commissione ferroviaria, lieto se egli varrà a dimostrare che i calcoli miei sono errati. Nei calcoli che sottoporro alla Camera sono compresi anche i diritti fissi.

Darò lettura di un breve prospettino, coi prezzi attuali, coi nuovi e colle differenze in aumento.

#### Cereali. — RETE SOCIETÀ MERIDIONALE.

(Compresi diritti fissi almeno 8 tonnellate.)

	Vigenti	Nuove	Aumento
A 200 Kil. . . . .	10.10	12.30	2.20
» 300 » . . . . .	12.10	16.30	4.20
» 400 » . . . . .	16.10	19.70	3.60
» 800 » . . . . .	32.10	32.70	0.60

Vedete, o signori, c'è aumento per tutti i percorsi, anche fino agli 800 chilometri; e ciò vi

prova la verità della osservazione che feci precedentemente, cioè a dire che, in alcuni casi e per alcune merci, l'aumento non si verifica soltanto per le prime zone, ma per tutte.

Ma l'onorevole Colaianni potrebbe osservare che per la rete delle provincie meridionali esiste una tariffa speciale per la quale il prezzo dei trasporti dei cereali è grandemente diminuito.

Ebbene, accetto su questo punto la discussione; e ascolti la Camera quale è la posizione fatta dalla tariffa locale alle provincie meridionali. Piglio per punto di partenza gli stessi percorsi.

**TARIFFA LOCALE 201.**

Riguarda solo le stazioni indicate nella tariffa e da una stazione all'altra.

(Compresi diritti fissi)

	Vigenti	Nuove	Aumento
▲ 200 Kil. . . . .	10. 10	11. 20	1. 10
» 300 » . . . . .	12. 10	13. 20	1. 60
» 400 » . . . . .	16. 10	17. 20	1. 10
» 800 » . . . . .	32. 10	32. 70	0. 60

Dunque, come vedete, anche la tariffa locale, che è tariffa di favore, presenta degli aumenti di qualche importanza; aumenti che finiscono di ricadere sui produttori, i quali non credo che, cogli attuali prezzi dei cereali, si trovino in buone condizioni.

Ma notate ancora che la locale 201 è vincolata ad un peso di almeno 8 tonnellate a vagone, e che può solo essere applicata alle spedizioni che si fanno dall'una all'altra delle stazioni notate sulla tariffa.

Per le spedizioni che si debbono fare per stazioni non indicate sulla tariffa, essa non è applicabile.

La fantasmagoria delle tariffe locali scompare quando si facciano confronti colle tariffe esistenti. Quindi le tariffe locali non sono quel miglioramento che la Commissione pretende.

Ed ora, signori, all'altra questione alquanto più ardua e difficile per alcune voci; le deduzioni alle quali arriverò, dimostreranno a voi, ne sono sicuro, la fallacia del VI volume, la fallacia, cioè, dei confronti esemplificati fra le nuove e le vecchie tariffe.

Io non so come, e da chi, quel volume sia stato compilato; certo però è che chi compilava quel volume, o non aveva sott'occhio, o non tenne conto

di tutte le speciali condizioni dalle quali le tariffe speciali o locali sono vincolate al pari della tariffa generale.

E su questo punto io lancia una sfida solenne alla Commissione ed al Ministero, e dico loro: dimostratemi che quel che sono per dire sia inesatto; se voi non giungerete a distruggere le mie cifre, io avrò diritto di dire che quel sesto volume non può servire che ad addensare le tenebre sulla questione delle tariffe.

Signori, piglio una voce, quella dei bozzoli sfarfallati, che ciascuno di voi può trovare alla pagina 117 del famoso VI volume. Secondo la Commissione, vi è una diminuzione di tariffa. Giudicherà la Camera quale sia questa diminuzione.

Ma la spiegazione è un po' difficile, m'ingegnerò ad ogni modo di essere chiaro, per quanto la complicazione delle tariffe il comporti.

Devo però, prima di farvi conoscere le risultanze del calcolo, premettere alcune osservazioni.

1° Ai bozzoli sfarfallati non è applicabile la tariffa speciale 107, perchè è vincolata al peso di 5 tonnellate, e per questa merce le spedizioni a 5 tonnellate non si fanno. Del resto, se anche fosse applicabile la tariffa 107, se si considera che si richiede una compressione di 200 chilogrammi a metro cubo, la quale non si può fare, la tariffa 107 darebbe prezzi assai più alti dei vigenti.

2° Bisogna dunque ricorrere alla tariffa 105. Ricorriamo a questa tariffa. Secondo il progetto della Commissione i bozzoli sfarfallati debbono avere una compressione di 200 chilogrammi a metro cubo. Ma siccome, come affermano tutti gli industriali setiferi, ai bozzoli non si può dare che una compressione di 120 chilogrammi a metro cubo, così la tariffa deve essere aumentata del 50 per cento. In base a queste avvertenze facciamo il calcolo e troveremo i seguenti risultati:

500 chilogrammi a 200 chilometri, con una compressione di 120 chilogrammi a metro cubo.

Tariffa vigente a tonnellata L. 28. —  
 Tariffa nuova " " 40. 50

Aumento . . . L. 12. 50

Aumento **44.64** per cento sui prezzi attuali.

500 chilogrammi a 400 chilometri, colla stessa compressione.

Tariffa vigente a tonnellata L. 48. 50  
 Tariffa nuova " " 76. 65

Aumento . . . L. 28. 15

Aumento **58.04** per cento.

Ciò che dissi dei bozzoli sfarfallati doppi e doppi, lo si può dire del galettame o bozzolame e di altre merci come i cascami di cotone, e via dicendo.

Ora, consultate il VI volume a pagina 117. Troverete che la Commissione vi presenta tre casi speciali; per due casi c'è diminuzione, per un caso c'è pareggio perfetto.

Ora poggiatevi, se vi basta l'animo, alle risultanze del predetto volume.

Andiamo avanti. Vengo alle lane sucide.

Voi trovate a pagina 119 del sesto volume quindici esempi di tassazione a percorsi diversi; per tutti e quindici i casi avete diminuzione di tariffa.

Invece, la tariffa per le lane sucide è aumentata; ed è aumentata, perchè per le lane sucide è richiesta una compressione di 200 chilogrammi a metro cubo, mentre non si può arrivare che a 150 chilogrammi a metro cubo. Ora la tariffa deve essere aumentata del 50 per cento.

Tenendo conto di questa circostanza, ed applicando, come devo applicare, la tariffa n. 75, trovo il seguente risultato.

Una tonnellata di lana sucida da Venezia a Biella, costa attualmente lire 41; colla tariffa nuova si dovranno pagare lire 51.50; con un aumento di lire 10.50 a tonnellata. Non è un piccolo aumento.

Se faccio lo stesso calcolo per la lana lavata, con una compressione di 120 chilogrammi a metro cubo, trovo che per un percorso di 300 chilometri sull'Alta Italia, colle tariffe vigenti pagherei lire 42 a tonnellata; colle nuove tariffe dovrei pagare lire 46.50; aumento 3.50 a tonnellata.

Voi tutti sapete, e l'onorevole Curioni che rappresenta un collegio, il cui capoluogo è chiamato la Manchester italiana, meglio di me e con maggiore autorità potrà dirvi come l'industria laniera in Italia non sia in buone condizioni. Egli meglio di me potrebbe dirvi quanti sacrifici gli industriali lanieri abbiano fatto per mantenersi in piedi in questi ultimi anni. Egli meglio di me potrebbe dirvi come possa essere fatale a quell'industria il gravare su di essa la mano colla esacerbazione delle tariffe ferroviarie.

E qui vengo alla tariffa locale n. 207 riservata all'Italia meridionale, perchè anche per questa tariffa c'è un aumento in confronto della tariffa vigente. E mi presti attenzione la Commissione e la Camera, perchè il caso è qui più complicato che per l'Alta Italia.

Per le provincie Meridionali la tariffa locale 207 è vincolata a un peso di 5 tonnellate per vagone.

Se le cinque tonnellate potessero capire in un solo vagone, per un percorso di 850 chilometri, avrei un prezzo di trasporto a tonnellata di lire 42,25. Questo è quello che pare.

Cinque tonnellate di lana sucida non ci stanno in un vagone, ce ne stanno soltanto quattro.

Dunque per quattro tonnellate dovrò pagare, a base della tariffa locale 207, come se le tonnellate fossero cinque, e per la rimanente tonnellata dovrò pagare a base della tariffa speciale n. 75. Quindi le cinque tonnellate verranno a costarmi, non lire 42,25 come appare dalla tariffa, ma lire 75, che è ciò che non si vede a prima vista.

Facendo il calcolo per un identico percorso di 850 chilometri, dei quali 350 sulla rete dell'Alta Italia, e 500 sulla rete delle Romane, invece di pagare, come apparirebbe a primo aspetto, lire 42,25 a tonnellata, dovrei pagarne 47,50; cioè in più lire 5,50.

E questo fatto vi spieghi come possa avvenire che negli esempi di tassazione del sesto volume, nei quali non si tenne conto delle speciali condizioni della merce, possa figurare una diminuzione di tariffa, mentre in sostanza si verifichi poi un aumento.

E qui, poichè la lunga via ne sospinge, abbrevierò il mio dire.

Indicherò più sommariamente altri esempi di tassazione per merci e percorsi diversi; sempre tenuto conto delle speciali condizioni a cui le spedizioni sono vincolate.

Frutta ed ortaglie. Per un percorso di 700 chilometri, dei quali 400 sulle Romane, 300 sull'Alta Italia: colle tariffe attuali pagherei a tonnellata lire 29,60; colle tariffe nuove lire 38; aumento lire 8,40 a tonnellata.

Castagne. Per un percorso di 900 chilometri, dei quali 600 sulle Romane, 300 sull'Alta Italia, colla tariffa attuale ho lire 30,60, colla tariffa nuova lire 45,30; aumento lire 14,70 a tonnellata. È un articolo assai più povero di quello delle lane.

Vino. Per 900 chilometri in partenza da Napoli diretto verso l'Alta Italia, con peso vincolato per 6 tonnellate a vagone, prezzo attuale lire 33 a tonnellata, prezzo nuovo lire 37; lire 4 d'aumento la tonnellata.

Vino con concorrenza esclusiva sulla rete Meridionale per 350 chilometri: la tariffa vigente mi dà lire 17,50, la tariffa nuova 17,75. E notate che naturalmente ho applicato la tariffa locale, che è più favorevole.

Ed a proposito dei vini, ecco quello che avviene.

Io ho sotto gli occhi una circolare della Casa Weiss di Venezia, la quale dichiara che è disposta

a dare da Brindisi a Torino, seguendo la via di mare fino a Venezia, i vini a lire 36.90 a tonnellata, mentre con la vostra nuova tariffa costerebbero lire 47.36; cioè lire 10.46 in più.

A me poco importerebbe se si trasportassero i vini da Brindisi in Piemonte per la via di mare, anzichè per quella di terra.

I trasporti dei vini per conto della Casa Weiss, sono fatti, lungo le coste adriatiche, coi vapori della Società generale di navigazione, i quali non si fermano a Venezia, ma si spingono fino a Trieste.

Ora avverrà questo, che, dopo l'apertura della ferrovia dell'Arberg, contribuiranno, per le destinazioni della Svizzera e della Germania, a far affluire i nostri vini a Trieste; il che sarà per noi un doppio scapito. Sarà un prodotto perso per le nostre ferrovie; ed un commercio che sfuggirà alle Case italiane. Ora tutto ciò potrebbe evitarsi con tariffe ferroviarie più miti.

Ed ora parlerò dei cementi e delle calci di Casale. Aprite, o signori, l'oramai famoso (poichè sarà con questo nome chiamato) volume sesto della Commissione; ed a pagina 140 troverete che pei cementi e per le calci di Casale c'è una forte diminuzione. Anzi, la Commissione, nella relazione, ha consacrato a questi cementi uno speciale paragrafo. Ecco quel che scrive la Commissione:

“ Le calci ed i cementi ottennero bensì notevoli diminuzioni sull'Alta Italia, ma subirono qualche aumento per le altre due reti. „ Dunque, diminuzione per l'Alta Italia; aumento per le altre due reti. Signori, sapete quali sono queste diminuzioni per l'Alta Italia? Le diminuzioni di tariffa per questa voce sulla rete dell'Alta Italia, si traducono in aumenti di una certa importanza; e gli aumenti sulle altre reti, saranno forse più considerevoli.

Ho sott'occhi una memoria della Società dei cementi e delle calci di Casale; Società considerevole, perchè impiantata con un capitale di parecchi milioni; e sentite qui quel che ci dice questa Società. Fa un caso di percorso chilometrico di 400 chilometri esclusivamente sulla rete dell'Alta Italia per un carico di 40 tonnellate, e trova che colla tariffa vigente n° 24, serie I, paga a tonnellata lire 13.30, mentre colla nuova tariffa, che la Commissione dichiara diminuita, pagherebbe a tonnellata lire 16.20; aumento a tonnellata, lire 2.90.

E questa ottima Società fa giustamente osservare che l'aumento di 2.90, in molti casi, corrisponde press' a poco al decimo del valore della merce. Eppure, o signori, fa parte della Commissione ferroviaria il mio amico l'onorevole Curioni, il quale, professore di costruzioni nella scuola di applicazione degli ingegneri di Torino, è compe-

tentissimo della materia. La sua buona fede fu sorpresa; perchè altrimenti egli non avrebbe acconsentito ad un aumento così forte pei cementi e per le calci; aumento che potrebbe compromettere in avvenire le sorti della Società di Casale, tanto benemerita del paese.

Quanto al carbon fossile debbo dire che la tariffa nuova e la vigente si incontrano a 100 chilometri; c'è aumento per i percorsi inferiori a 100 chilometri, c'è diminuzione per i percorsi superiori. Ma siccome il percorso medio delle merci sulle ferrovie italiane è di 117 chilometri, così su per giù pei carboni non è mutato il trattamento. Vi è però aggravio per i percorsi inferiori ai 100 chilometri. E così il pregiudizio si limiterebbe a quei stabilimenti che non siano ad una distanza maggiore dai luoghi di sbarco.

Ma, quale condizione viene fatta a quegli stabilimenti che si trovano in questo caso? E specialmente agli stabilimenti metallurgici, disseminati lungo la riviera ligure? Ve ne è forse qualcuno di essi che si trovi dal confine o di terra o di mare ad una distanza maggiore di 100 chilometri?

La industria metallurgica è fieramente colpita dalle nuove tariffe.

Eccovene la prova.

### Ferro in verghe o barre, piatte o tonde.

(A vagone di 10 tonnellate.)

#### SULLE MERIDIONALI.

	Tariffa vecchia	Tariffa nuova	Aumento
A 101 Kil. . . . .	38. »	45.35	7.35
> 150 » . . . . .	56.50	62.50	6. »
> 200 » . . . . .	75.50	80.10	4.60

A 101 Kil. — Aumento	19.34	per cento
> 150 » — »	10.61	»
> 200 » — »	6.09	»

#### ALTA ITALIA.

	Vigente	Nuova	Aumento
A 101 Kil. . . . .	40.40	45.35	4.95
> 150 » . . . . .	60. »	62.50	2.50
> 200 » . . . . .	80. »	80. »	—

A 101 Kil. — Aumento	12.25	per cento
> 150 » — »	4.16	»

Su per giù lo stesso aumento si verifica per i ferri per ponti, travature, ecc., lunghi più di sette metri, e quindi occupanti due vagoni accoppiati, per un carico di 10 tonnellate. A 350 chilometri pagano ora a tonnellata lire 13; colla nuova tariffa pagheranno lire 19. 50, con un aumento di lire 6. 50, che corrisponde al 50 per cento in confronto dell'attuale prezzo di trasporto.

Potranno, con questo aumento, i nostri stabilimenti sostenere la concorrenza estera?

Colle convenzioni si dà all'industria nazionale una protezione di lire cinque per cento; coll'aumento delle tariffe assorbirete due o tre volte questa differenza.

Lavagne od ardesie levigate a peso vincolato di otto tonnellate: Nell'Alta Italia, colla tariffa attuale, pagano lire 9; colla tariffa nuova pagheranno lire 9. 50; l'aumento sarà piccolo, ma esiste. Lo stesso articolo, a peso vincolato di 20 tonnellate, colla tariffa attuale, paga lire 7. 50; colla tariffa nuova pagherà lire 9. 50; aumento di due lire per una materia di molto peso e di pochissimo valore.

Zuccheri. Fu fatta una tariffa speciale per le raffinerie dei zuccheri, cioè di favore, la quale dovrebbe presentare prezzi inferiori a quelli della tariffa vigente. Ebbene, cosa avrete applicando la tariffa speciale? Secondo i prezzi attuali, per percorso di 600 chilometri, 300 sulla rete dell'Alta Italia e 300 sulla Meridionale, avrete lire 27. 50; colla nuova tariffa speciale lire 35; e così lire 7. 50 di aumento a tonnellata, con peso vincolato di otto tonnellate. Per una sola tonnellata, senza vincolo di peso, la differenza si fa anche maggiore, perchè si hanno, colla attuale tariffa, lire 39; colla nuova lire 72; un aumento, per conseguenza, di lire 33; è un aumento straordinario.

Per le materie tessili gregge, filati o tessuti senza vincolo di peso, trovo che da Milano a Napoli (via di Bologna), attualmente si pagano lire 80 a tonnellata, colla tariffa nuova 100 lire. Da Milano a Roma colla tariffa vigente lire 58. 50; colla tariffa nuova lire 89; aumento lire 30.50 a tonnellata.

E qui havvi una questione che per ora intendo di accennare, ed è che colle tariffe esistenti è ammessa per queste spedizioni quella che in termine tecnico si chiama amalgama; la quale colle tariffe nuove resta vietata. Questo divieto ha la sua importanza, e mi riservo di tornarvi sopra quando verranno in discussione le tariffe.

Riguardo ai *fiammiferi*, oggi dirò soltanto che nella relazione è dichiarato, che per questo arti-

colo vi sono diminuzioni, ma a peso vincolato a tonnellata, come se fosse uso spedire i fiammiferi a tonnellate.

E, vedete stranezza del caso: a proposito della tariffa speciale che riguarda le materie infiammabili, e quindi anche i fiammiferi, è richiamato l'articolo 97 del capitolato, appunto quello che parla della compressione, come se i fiammiferi fossero cosa che si potesse comprimere a 200 chilogrammi a m. c. (*Ilarità*) Sarà un errore, ed ammetto che lo sia, ma come possono sfuggire siffatte anomalie?

Andiamo avanti; *prodotti chimici*, da Milano a Napoli (950 chilometri), prezzi attuale lire 69; colla tariffa nuova 109, e così lire 40 di aumento.

*Legni da tinte* a piccole partite, da Milano sulle Meridionali con un percorso di 520 chilometri; la tariffa vigente stabilisce lire 51, 15, la nuova stabilirebbe lire 55, e così lire 3, 85 di aumento.

Nel VI volume è dichiarato che vi è diminuzione per il sommaco che ci viene dalla Sicilia e quindi dai porti di mare con una percorrenza che non arriva a 200 chilometri.

Per il percorso di 200 chilometri a piccole partite, colla tariffa attuale paga lire 14, colla tariffa nuova lire 22, coll'aumento di lire 8 a tonnellata.

*Carta da scrivere*, da Torino a Terni; tariffa vigente lire 38, tariffa nuova 52; aumento lire 14 a tonnellata.

*Majoliche*, da Milano a Napoli, tariffa attuale lire 57, 50; tariffa nuova lire 66, 50; aumento lire 9 a tonnellata.

*Pelli greggie* a vagoni completo di cinque tonnellate dalle provincie romane alle settentrionali, con un percorso di 700 chilometri, dei quali 350 sull'Alta Italia, e 350 sulle Romane; colla tariffa vigente 35 lire, con la tariffa nuova lire 40, collo aumento di cinque lire a tonnellata.

Dieci tonnellate di *ferro fuso* per vetture per il quale vi è una tariffa speciale, col percorso di 200 chilometri; tariffa attuale lire 13, tariffa nuova lire 19, 50, aumento lire 6, 50 la tonnellata.

Vi è un aumento che colpisce una industria appena sorgente, quella della costruzione dei veicoli da tramway. Un veicolo di *tramvia* da Savigliano a Bologna, con la tariffa attuale paga 70 lire, con la nuova tariffa, che voi dite diminuita, pagherebbe lire 140! Addirittura il doppio!

Ed ora sulle tariffe non aggiungo altro. Se avessi avuto maggior tempo e lena maggiore, avrei moltiplicato gli esempi. Ho fatto quel poco che ho potuto; e con nessun altro scopo che quello



di gettare un po' di luce sull'intricato congegno delle tariffe, e di far conoscere ai miei colleghi quali pericoli siano nelle tariffe inclusi per l'avvenire delle nostre industrie, che se non vogliamo proteggere, non dobbiamo nemmeno colpire a morte con dissimulati aumenti.

Io nutro la fiducia d'avervi dimostrato che nelle tariffe vi sono aumenti che non appaiono, e possono soltanto venir fuori con uno studio accurato che a voi non è dato di compiere su vasta scala.

Avrebbe dovuto il Ministero far compiere siffatto lavoro su vasta scala, per tutte le merci, per percorsi e linee diverse. Allora soltanto saremmo stati in condizione di giudicare delle tariffe con cognizione di causa.

Abbandonati a noi stessi, io non posso non fare questa dichiarazione, che io non mi sento di approvare aumenti di tariffa nelle difficili contingenze in cui versa il nostro paese.

L'agricoltura, signori, è sofferente: proprietari ed affittaiuoli invocano pronti ed efficaci provvedimenti dal Governo e da voi. Il Comizio di Lodi, al quale hanno assistito parecchi dei nostri colleghi, fu una severa lezione per tutti, ma specialmente per noi deputati. Quel Comizio è un sintomo non fallace che l'animo delle popolazioni comincia ad alienarsi da noi e che esse non hanno più nelle patrie istituzioni quella fede ferma e sicura che era un giorno il nostro vanto.

Sono sofferenti le industrie, e specialmente quella del ferro. Importanti stabilimenti hanno in questi ultimi tempi scemato d'assai i loro lavori: altri furono chiusi addirittura lasciando sul lastrico a migliaia gli operai. A me basta indicarvi quello della fabbricazione delle lastre di Sestri-Ponente, unico di questo genere ch'esista in Italia. Tutte le industrie, quali più, quali meno, innalzano un grido di dolore che trova un'eco nel nostro cuore, ma un'eco impotente.

Una dissennata politica sanitaria ha sparso nelle contrade italiane, esponendoci al ridicolo dell'Europa intera, prima la paura, e poscia, come conseguenza necessaria, la miseria nelle classi più numerose.

Foschi bagliori si disegnano nell'orizzonte; non sono ancora la tempesta, ma ne sono i segni precursori.

Ebbene, noi facciamo come il curato di campagna ignorante, che per scongiurare il temporale, fa suonare le campane: la vibrazione prodotta negli strati atmosferici dal suono delle campane accelera lo scoppio della tempesta: noi, per scongiurare la tempesta che sta per scoppiare nel

mondo economico, aumentiamo le tariffe ferroviarie!

Carlo I re di Rumenia, il 27 novembre 1884, inaugurando i lavori del Parlamento di Bukarest, consigliava ai deputati di ridurre le tariffe ferroviarie per porre rimedio alla crisi economica ed agricola che travaglia quel paese. Era il genio di Roma antica che parlava per bocca di Carlo I; il genio di Roma antica che ha abbandonate le rive del Tevere per installarsi su quelle del Danubio.

A noi la Provvidenza non ha lasciato che il genio di Stradella!

Il mio discorso, come voi comprenderete, volge ormai alla fine. Mio proponimento era di considerare questi mastodonti che si chiamano convenzioni ferroviarie nei loro punti principali e più salienti: a me rimarrebbe ancora di toccare delle costruzioni e dell'operazione finanziaria. Il compito non sarebbe forse superiore alle mie forze fisiche, ma andrebbe al di là dei limiti della vostra tolleranza. Quindi, pur riservandomi di svolgere sui due punti quelle considerazioni che a me parranno più acconce, quando verranno in discussione gli articoli relativi, mi limiterò ora a sottoporre alla Camera le conclusioni alle quali sono arrivato.

Riguardo alle costruzioni le conclusioni alle quali sono venuto, sono queste:

1° che affidando la compilazione dei progetti delle nuove linee alle Società che devono esercitarle, si avrà nella costruzione una considerevole maggiore spesa, che non si può ora valutare. E la ragione ne è evidente. Se le linee avranno minori pendenze, se meno brevi saranno le curve, minore sarà la spesa di esercizio. Ora, siccome l'esercente di quelle linee ha una quota fissa di lire 3000 a chilometro, più la metà del prodotto lordo fino a 15,000 lire a chilometro, così è evidente che esse saranno costrutte senza risparmio di spesa.

Da ciò è facile arguire che avverrà l'opposto di quello che avvenne per la costruzione della linea Aquila-Terni, la quale, più che una ferrovia, può chiamarsi un tramvia.

Su quella linea difficilmente possono correre, con una sola macchina, più di 4 o 5 carrozze. E questo accade appunto perchè la Società delle Meridionali, avendo assicurato lire 20,500 a chilometro, più una percentuale sul prodotto lordo, aveva interesse a spendere nella costruzione il meno che fosse possibile, allungando il percorso della strada.

Ora, per le linee secondarie avrete un fenomeno affatto contrario, cioè che per la costruzione delle

linee secondarie si faranno progetti grandiosi, facendo spendere al Governo anche al di là del ragionevole. Ed allora la spesa andrà assai al di là dei 1200 milioni. Prevedo l'obiezione che mi si potrà fare, ma sarà fatta in altra circostanza e allora mi spiegherò più chiaramente.

2° Affidando le costruzioni alle Società esercenti a prezzo fatto, esse lucreranno sulla costruzione la differenza che corre tra il prezzo preventivo dei progetti e quello di deliberamento ad asta. Ora, siccome questa differenza da un allegato che si trova nel 5° volume, sarebbe del 20.75 per cento, così sulle nuove costruzioni, a prezzo fatto, le Società lucreranno il 20.75 per cento. Ma, siccome i progetti sono redatti dalle stesse Società, figuratevi se non troveranno il mezzo di tenere il preventivo in limiti così alti, da far sì che la differenza a loro favore sia di molto superiore al 20 per cento?

3° Affidando alle Società l'esercizio delle nuove linee, voi create per le linee stesse la scala mobile, che fu tanto funesta e tanto fatale nella convenzione colla Società delle Meridionali.

Ed in che modo voi create questa nuova scala mobile? Io mi riservo di dimostrarlo quando verranno in discussione gli articoli.

4° Coll'emissione delle obbligazioni al 3 per cento si reca grave danno al Tesoro dello Stato, e per due ragioni, come a tempo a luogo dimostrerò. In primo luogo perchè un titolo ammortizzabile al 3 per cento non lo si può collocare, per la finanza dello Stato, che a condizioni assai più gravose di quelle a cui si potrebbe emettere consolidato 5 per cento. La perdita pel Tesoro, secondo i miei calcoli, sarebbe di 80 milioni. (*Segni di denegazione dell'onorevole ministro delle finanze.*)

Discuteremo, onorevole Magliani, ed Ella dirà le sue ragioni.

In secondo luogo poi, perchè affidando l'emissione delle obbligazioni agli assuntori dell'esercizio delle ferrovie, essi evidentemente, e, dirò anche onestamente, devono lucrare due o tre punti per ogni titolo di 100 lire.

Ed io, che conosco un poco la storia delle emissioni fatte per un lungo periodo di tempo in Italia dallo Stato (parlo di cose che non sono note, che non vengono pubblicate, che non vengono al Parlamento), dirò fin d'ora che in talune operazioni la differenza, a favore dei banchieri, fra il corso della rendita, al giorno in cui si concludevano quelle tali operazioni, ed il corso dei titoli che si vendevano, è arrivato al 3 ed al 4 per cento.

Dunque e coll'esercizio, e colle costruzioni e coll'emissione delle obbligazioni, voi assicurate agli assuntori lucri, che io debbo chiamare enormi. E, signori, comprendo che voi mi direte: ma siete voi che gettate quest'affermazione di lucri enormi. Lo so benissimo che ho così poca autorità da non potere essere io creduto sulla parola: quando affermo, ho bisogno di provare. Ebbene, io chiamerò in mio soccorso un giudice molto competente, uno di quei giudici che non sta mai nelle nubi, ma che sta sempre terra terra, uno di quei giudici che non si occupa mai di teorie, ma si occupa sempre dei fatti, uno di quei giudici la cui autorevolezza voi non potete rifiutare.

*Voci al centro e a destra.* Ma chi è? Lo dica.

**Sanguinetti.** Alludo al listino della Borsa. Ed i listini della Borsa mi danno questo responso.

Io metterò a confronto la rendita ed i titoli di uno degli istituti, che ha parte nelle nuove convenzioni.

Prendo per punto di partenza il giorno in cui si è incominciato a trattare colle Società ed il giorno in cui stiamo discutendo, il primo settembre 1883 ed il primo dicembre 1884.

Il primo settembre 1883 la rendita era a 90.50, il primo dicembre 1884 a 97 secondo i listini ufficiali.

Le azioni del Credito mobiliare italiano erano al primo settembre 1883 a 782, al 31 dicembre 1884 a 960.

Ora io istituisco questo calcolo: se al 1° settembre 1883 avessi impiegato in rendita un capitale di 40 milioni, oggi avrei fatto un guadagno di lire 2,872,923; se in quell'epoca stessa avessi impiegato 40 milioni in acquisto di azioni del Credito mobiliare, oggi avrei fatto un guadagno di lire 17,800,000. Ora per vedere quale sia l'aumento avvenuto nelle azioni del Credito mobiliare per effetto delle convenzioni, io deduco dalle lire 17,800,000 le lire 2,872,923, perchè debbo ammettere che il rialzo della rendita abbia prodotto un corrispondente rialzo nelle azioni del Credito mobiliare. Ed allora avrò che il capitale del Credito mobiliare, che è appunto di 40 milioni, è aumentato, per il solo fatto delle convenzioni, di lire 14,927,077. E non è questo il solo istituto che abbia parte alle convenzioni; vi hanno preso parte quasi tutte le Banche italiane, eccettuate quelle che hanno l'emissione. Ora tutti i titoli di queste Banche sono aumentati in seguito alle convenzioni ferroviarie. Fate per gli altri istituti il calcolo che io ho fatto per il Credito mobiliare, e vi troverete forse dinanzi delle cifre spaventevoli.

Ebbene, quale è il significato di questi enormi rialzi? Che le convenzioni ferroviarie sono molto lucrose, molto proficue per coloro che le hanno fatte. E se sono lucrose, se sono proficue in così larga misura pei banchieri, non possono essere buone nè tollerabili pel paese.

Ma ammettiamo pure, per un momento, che le convenzioni siano buone pel paese; ebbene, signori, il paese non ha questa persuasione: il paese le crede cattive; ed io allora dico che un Governo, il quale ha la sua base nella pubblica opinione, non deve soltanto far giustizia giusta, ma deve anche evitare di far quelle cose che, non essendo necessarie, non hanno la apparenza della giustizia.

Ieri, l'onorevole ministro delle finanze, nella sua esposizione finanziaria, preannunziava la presentazione di un disegno di legge pel rimaneggiamento delle tasse sugli affari; e da questo rimaneggiamento si riprometteva una maggiore entrata di 10 a 12 milioni.

**Magliani, ministro delle finanze.** Non ho detto questo.

**Sanguinetti.** A me pare che l'onorevole ministro delle finanze abbia commesso uno sbaglio; che abbia avuto troppa fretta; e che tale annunzio sia stato intempestivo.

**Magliani, ministro delle finanze.** Non ho parlato di cifre.

**Sanguinetti.** Ad un contratto come il ferroviario, che, da una parte con l'asperità delle tariffe, metterà a gravissimo cimento la industria nazionale, e, dall'altra, peserà sul Tesoro dello Stato per qualche centinaio di milioni, fate seguire un progetto per aggravare le imposte, quasi che fossero troppo miti. È la logica del fatto quella che vi trascina. Quasi quasi sarci per ripetere il detto della sapienza latina: *Quos vult perdere Deus dementat!* (*Mormorio al centro*)

Il 22 aprile 1884 il mio amico l'onorevole Luzzatti pronunciava il più bel discorso che io mi abbia ascoltato mai. Inspirato dall'amicizia la più pura e la più antica, attingendo vigoria e calore dalla religione dei sepoleri, elevandosi al disopra delle misere lotte di partito, che soventi ottengono l'intelletto, l'onorevole Luzzatti compendia in una frase scultoria un periodo della vita politica di Quintino Sella: *guerra alle consorterie finanziarie che sfruttano lo Stato*.

Onorevole Luzzatti, Ella che era fra i primi nella falange sacra al grande Biellese, faccia echeggiare anche in quest'Aula quella frase, raccolga i suoi dispersi compagni, e concorra con noi a salvare il paese da una gravissima iattura. (Bravissimo! *a sinistra*)

Onorevoli colleghi, io sono dolente d'avervi intrattenuti così lungamente: abbiatevi un vivo ringraziamento che sgorga spontaneo dall'animo riconoscente per la vostra costante attenzione. (*Bravo! Bene! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

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

**Nervo.** Io cercherò di essere molto breve, onorevoli colleghi, perchè mi ero proposto di fare una escursione attraverso il campo delle tariffe, che ora veggio essere stato così accuratamente già mietuto. Tuttavia alcune considerazioni sopra questo gravissimo argomento credo che possano essere ancora opportune dal punto di vista dell'indirizzo arcifiscale che all'ordinamento delle tariffe si vuole dare col progetto che è sottoposto alle nostre deliberazioni.

Onorevoli colleghi, da lunghi anni da che mi onoro di far parte di quest'Assemblea, io sono sempre stato conciliante, ho sempre posto il mio pensiero al disopra delle lotte dei partiti, sapendo che nelle grandi questioni, che toccano i supremi interessi della patria, bisogna far tacere le opinioni individuali e tener conto sempre costantemente dell'interesse generale del paese.

Orbene, o signori, io ho cercato di rendermi conto dell'insieme delle convenzioni che ci stanno dinanzi, ed ho dovuto convincermi (malgrado le mie buone intenzioni di dare il mio voto ad una proposta avente per base l'affidamento dell'esercizio delle ferrovie all'industria privata), ho dovuto convincermi, dico, che io agirei contro la mia coscienza, se dessi il mio voto alle proposte che sono oggetto della presente discussione, senza apportarvi qualche modificazione.

Se noi volgiamo lo sguardo ai paesi che lottano per la loro vita economica e politica, che procurano di mantenersi in buona posizione sullo scacchiere politico di Europa col continuo incremento della loro prosperità, che cosa scorgiamo, onorevoli colleghi? Noi scorgiamo in essi gli uomini politici più eminenti preoccupati di continuo del modo più conveniente di favorire le industrie nazionali, di favorire i trasporti ferroviari, che sono uno dei più efficaci fattori della ricchezza pubblica; noi scorgiamo altresì questi uomini politici preoccupati seriamente delle questioni relative alle grandi vie di transito, onde non venire meno nella lotta alla continua concorrenza, che le nazioni si fanno su quel terreno. L'onorevole Sanguinetti vi parlò l'altro ieri della linea dell'Arbergo quella nuova via di cui l'Austria ha promosso con tanta sollecitudine la costruzione, per sottrarsi alla

concorrenza di alcune linee della Germania e per attirare il traffico specialmente al suo principale porto, quello di Trieste. (1) Or bene, onorevoli colleghi, permettete che io vi accenni un altro fatto che deve farci pensare molto alle questioni attinenti al grave problema del riordinamento delle tariffe ferroviarie. L'Italia, o signori, trovasi in posizione tale da dovere più che le altre potenze preoccuparsi assai della importante questione del transito, se non vuole esporsi alla eventualità di perderlo, soverchiata dall'abilità delle compagnie concorrenti e dalle influenze che in ogni modo tendono a stornare, a deviare il traffico dalle nostre piazze commerciali.

Poichè, o signori, io scorgo, per esempio, che la Francia, preoccupata dalla concorrenza che la via del Gottardo potrebbe fare a Marsiglia, sta escogitando il modo di applicare due grandi concetti: quello di render possibile la navigazione delle grandi navi dalle bocche del Rodano fino all'ingresso della Saône per poter portare le merci a due centesimi per tonnellata-chilometro sino all'est dell'Alemagna; e l'altro di riunire l'Oceano al Mediterraneo tra Marsiglia e Tolone per assicurarsi ancor meglio il movimento del transito tra l'oriente e l'occidente di Europa.

Da un'altra parte io scorgo la Germania che, da quando decise di concorrere alle spese per il traforo del Gottardo, manifestò già la preoccupazione, che sarebbe venuto un giorno in cui le sarebbe convenuto forse di sottrarsi alla necessità di far passare le merci per quel valico alpino, se dirette al suo centro. Il principe di Bismarck da diversi anni fa studiare alacramente (ed ora si è al primo stadio di attuazione) il progetto grandioso di utilizzare il Danubio ed il Reno per far traversare l'Europa centrale alle navi che dalle bocche del Danubio arriverebbero al Reno. E questo progetto, come dissi, è già in via d'attuazione, perchè il Danubio, come sapete, è già collegato col Reno per mezzo del Canale Luigi, di Baviera.

Dunque noi ci troviamo dinanzi ad una possibile deviazione dalla linea Genova-Gottardo delle merci, che noi attendiamo vengano ad alimentare il traffico in quel porto.

Questa condizione di cose ci mette nell'obbligo di esaminare la questione delle tariffe ferroviarie da un punto di vista molto largo ed elevato, e non dal solo punto di vista fiscale; altrimenti noi rischiamo di trovarci isolati in mezzo alle altre potenze europee colle nostre forze economiche e finanziarie diminuite, e quindi chiamati a mettere soltanto la sabbia sui protocolli della diplomazia

europea, senza poter ottenere il conseguimento delle nostre legittime aspirazioni.

Ora, la discussione che s'è già fatta in questi ultimi giorni sull'argomento del riordinamento delle tariffe, purtroppo ci persuade che l'indirizzo che gli si vuol dare non sarà per soddisfare alle legittime aspirazioni del paese, ai dettami di una sana politica economica.

Voi avete già udito come tutto l'ordinamento di queste tariffe sia ispirato ad un concetto eccessivamente fiscale; la prima edizione delle proposte venute alla Camera suscitò numerosissimi reclami, nella loro generalità assai fondati; si disse che si tenne conto di questi reclami e si compilò un'altra edizione di queste tariffe.

Io credeva che questa nuova edizione soddisfacesse alle giuste esigenze manifestate dal paese; ma se noi bene la esaminiamo, si vede chiaramente che, anzichè un vantaggio, il paese dalle nuove tariffe n'avrà grave iattura.

L'esame degli allegati *D* ed *E* che fanno parte integrante delle convenzioni, dà luogo a molte questioni, assai gravi, delle quali credo sia bene che la Camera cominci a prender notizia nella discussione generale per prepararsi a risolverle quando si discuteranno le disposizioni particolari di quegli allegati.

Io trovo anzitutto che le disposizioni relative alle condizioni per applicare le tariffe sono, come dissi, eccessivamente fiscali, e metterebbero il commercio e l'industria in una posizione veramente grave che impedirebbe il miglioramento delle condizioni economiche del paese.

Una delle prime obiezioni che si affaccia esaminando le disposizioni degli allegati *D* ed *E* è quella della interpretazione che i compilatori di quegli allegati dettero all'articolo 416 del Codice di commercio.

Voi ricordate, onorevoli colleghi, che quando si discusse il nuovo Codice di commercio, fu sollevata la questione se l'articolo indicato potesse bastare a risolvere la questione della lunga ed antica lotta che esisteva fra il commercio e l'industria da una parte, e le società ferroviarie dall'altra nei riguardi della responsabilità di queste ultime. Il commercio e l'industria si lamentavano, che le amministrazioni ferroviarie troppo abusavano della mancanza di ben chiare disposizioni di legge a questo proposito. Si trovava che il Codice di commercio, non garantiva sufficientemente il pubblico contro gli abusi e le esagerate esigenze delle Società esercenti. Venne l'articolo 416 del nuovo Codice, il quale stabilì che cosa il legislatore intendeva per responsabilità normale dell'ammini-

strazione; e in quella occasione fu autorizzato il Governo a coordinare quell'articolo con le disposizioni della legge dei lavori pubblici del 1865, in modo che le amministrazioni ferroviarie potessero offrire al pubblico speciali tariffe con prezzi ridotti, mercè la rinunzia, per parte del pubblico, a talune delle condizioni normali di responsabilità che il Codice ha voluto stabilire per gli esercenti l'industria dei trasporti.

L'articolo 416 così coordinato, doveva garantire il pubblico contro le esigenze delle amministrazioni ferroviarie per sottrarsi alla responsabilità inerente alla loro industria. Secondo lo spirito e la lettera di quell'articolo le tariffe differenziali devono considerarsi come una forma delle tariffe ordinarie, di cui parla l'articolo stesso, e come una conseguenza naturale delle esigenze del traffico, per cui al pubblico possano essere concesso talune facilitazioni senza che questi rinunzi ai suoi diritti di rendere le Amministrazioni ferroviarie responsabili delle avarie, delle perdite e dei ritardi nel trasporto delle merci. Ma, signori, le disposizioni degli allegati D ed E, con cui si stabiliscono le responsabilità delle amministrazioni esercenti, sono esse conformi allo spirito ed alla lettera dell'articolo 416 del Codice di commercio? Si tratta, onorevoli colleghi, di trasporti il cui prodotto per le amministrazioni esercenti supera la somma annuale di 100 milioni. Voi vedete dunque quali interessi si trovino collegati con questa questione della responsabilità delle amministrazioni. Ebbene, se voi esaminate attentamente le diverse disposizioni di quei due allegati, trovate ch'essi tendono a sottrarre le amministrazioni esercenti alla vera responsabilità che loro dovrebbe incombere a' termini dello spirito e della lettera di quell'articolo. Voi trovate che il pubblico, che si servirà delle ferrovie, non potrà più far valere i suoi diritti quando si trovi lesa per colpa delle amministrazioni esercenti; voi trovate che le tariffe, così dette differenziali perchè, come sapete, riducono il prezzo in ragione della distanza percorsa, che queste tariffe, le quali al postutto non sono che una forma delle ordinarie, sono considerate come tariffe speciali, di cui parla il sovramentionato articolo 416 del Codice di commercio, e che la richiesta di esse è subordinata alla rinunzia, per parte degli speditori, al diritto di rendere le amministrazioni ferroviarie responsabili di taluni fatti inerenti ai trasporti.

Ebbene, signori, questo modo d'interpretare l'articolo 416 del Codice è, a mio avviso, completamente contrario al concetto del legislatore; e, debbo ripeterlo con molto rincrescimento, mi ac-

corgo che il carattere fiscale che si vuol dare al nuovo ordinamento delle tariffe, ha condotto i compilatori dei suddetti allegati fino a dare una erronea interpretazione ad una disposizione del nuovo Codice di commercio di grandissima importanza per la garanzia del pubblico.

Mi rincresce di non avere le cognizioni necessarie per svolgere il tema dal punto di vista giuridico; ma lo pongo innanzi alla Camera perchè i miei colleghi vogliano esaminarlo; affinchè quando venissero applicate queste nuove disposizioni che regolano i trasporti ferroviarii, non si sollevino reclami seri e fondatissimi, ed i reclamanti non possano più far valere i loro diritti.

Un'altra prova dell'indirizzo eccessivamente fiscale del nuovo ordinamento delle tariffe io la trovo nel metodo seguito per la classificazione delle merci; la quale classificazione, come ben sapete, è la base da cui si parte per stabilire i massimi prezzi delle tariffe.

Voi sapete che è sistema invalso ormai in tutta l'Europa di far pagare il trasporto delle merci sulle ferrovie in ragione del valore commerciale delle merci stesse. D'onde la necessità di classificare le merci in ragione del loro valore.

Una simile classificazione implica la soluzione di varie questioni relative alla natura, al valore ed al volume delle merci, non che alla loro importanza come elementi del traffico ferroviario; è un'opera che incombeva alla Commissione della inchiesta ferroviaria.

Ebbene, signori, io ebbi l'onore di far parte di quella Commissione. Eravamo agli sgoccioli dei nostri lavori; il presidente ci aveva riuniti per deliberare sopra alcuni punti che restavano a stabilirsi. In quella occasione io espressi il rincrescimento che la Commissione non intendesse occuparsi degli studi per una classificazione delle merci ben ponderata anche dal punto di vista degli interessi doganali e come richiedeva la giustizia distributiva per la determinazione dei massimi dei prezzi delle nuove tariffe.

Mi fu detto che quel lavoro avrebbe richiesto troppo tempo, e che la Commissione non poteva domandare un'altra proroga. Così la Commissione terminò le sue deliberazioni limitandosi a stabilire dei criteri generali per concretare le tariffe, e non potè comunicare al Governo uno degli elementi principali dei quali il Governo stesso doveva tener conto nella compilazione delle tariffe medesime.

È questa una lacuna nel lavoro della Commissione d'inchiesta. Ed io non ne faccio alcun appunto alla Commissione stessa, perchè veramente essa trovasi già alla terza proroga del termine as-

segnatole per compiere il suo importante e complicato lavoro; esprimo soltanto il mio rincrescimento che quel lavoro non abbia potuto essere compiuto; imperocchè avendo lasciato al Governo il compito di questa classificazione, che è la base di un buon ordinamento delle tariffe, il Governo, non sufficientemente compreso delle esigenze delle nostre condizioni economiche, rivolse la sua attenzione unicamente al punto di vista fiscale e tralasciò completamente il punto di vista economico.

Ne avvenne di più che la classificazione fu fatta dal Governo senza studi preliminari dei rapporti che passano tra il valore commerciale della merce e i dazi doganali; onde ci troviamo ora dinanzi ad una classificazione imperfettissima, che non può assolutamente essere accettata, come base delle nuove tariffe.

Se me lo permettete io vi addurrò alcuni esempi della sperequazione straordinaria che si riscontra in questa classificazione.

Voi trovate, per esempio, nella classe prima la latta bianca in fogli che vale 450 lire la tonnellata, insieme ai tessuti di canape e di lino di tale finezza che valgono 45,000 lire la tonnellata. E tra questi due estremi vi salta agli occhi una lunga serie di differenze più o meno marcate in questo senso.

Nella classe seconda trovate il marmo in lavori semplici, del valore commerciale di 130 lire la tonnellata, messo insieme alla colla di pesce del valore di lire 3800 la tonnellata. E così via dicendo.

Nella classe terza avete gli agrumi a 200 lire la tonnellata, assieme ai fiori di luppolo a 6000 lire. Ometto molte altre citazioni per non tediare la Camera.

Ora siccome le merci comprese nella medesima classe sono soggette, nella tariffa generale, allo stesso prezzo di trasporto, voi comprenderete che questa differenza di trattamento deve riuscire nocivolissima al commercio ed anche a quelle industrie i cui prodotti si trovano così mal classificati.

Io chiedo all'onorevole presidente il permesso d'insertare la tabella da cui ho ricavato le cifre che ho letto, nel resoconto, (*Segni d'assentimento del presidente della Camera*) affinché i miei onorevoli colleghi vedano di quale grave questione qui si tratta, e come non si possa proprio prescindere dal riformare questa classificazione, se non vogliamo fare le cose empiricamente, senza renderci conto delle conseguenze che ne possono derivare. (*Vedi tabella in fine del resoconto dell'odierna tornata.*)

Al difetto gravissimo di una classificazione sperequata ed ingiusta, tiene dietro l'altro che vi fu già segnalato, quello cioè di dividere in dieci zone di 100 chilometri ciascuna la distanza da percorrersi dalle merci, applicando un prezzo diverso, decrescente, a ciascuna zona, per modo che la riduzione del prezzo di trasporto si rende soltanto sensibile per le ultime zone, dove raramente giungono importanti quantità di merci.

Fu già osservato come con questo metodo, applicando alle prime zone di 100, 200, o 300 chilometri i prezzi più elevati, voi non fate nessuna concessione alle esigenze del commercio, dell'industria e dell'agricoltura, giacchè la media delle distanze percorse dalle merci sulle nostre ferrovie non supera i 150, od i 200 chilometri.

È una finzione il volere far credere che si faccia una concessione al traffico, riducendo a tre o quattro centesimi il prezzo del trasporto di una tonnellata a 900 chilometri, quando questa diminuzione non è applicabile che all'ultima zona, alla quale ben di rado giungeranno le nostre merci.

Io piglio ad esempio la nuova tariffa speciale n. 3 per le derrate alimentari trasportate a piccola velocità con la condizione di un peso di 4 tonnellate per vagone. Ebbene, o signori, voi avete sino ai primi 200 chilometri una spesa di 18 centesimi per tonnellata e chilometro.

È enorme! Ed anche giungendo a 900 chilometri, pagate ancora 9 centesimi a chilometro.

Ma, se è vero che l'Italia sia suscettibile di mandare ogni anno all'estero per un valore di qualche centinaio di milioni di certe derrate alimentari che sono molto ricercate; se è vero che ora già si giunge ad esportarne per 40 o 50 milioni, come mai si viene a proporre una tariffa di questo genere, quando, come ben vi è noto, vi sono delle amministrazioni ferroviarie che hanno già concesso, con speciali contratti, per il trasporto di simili derrate, 3 centesimi per tonnellata-chilometro per un percorso non minore di 300 chilometri, che sta precisamente entro i limiti delle distanze medie percorse da queste derrate?

Come vedete, anche questa tariffa non soddisfa per nulla alle vere esigenze di questo commercio; imperocchè lo speditore mentre non trova sufficiente vantaggio nello spedire a piccola velocità, se vuol servirsi della grande velocità si trova di fronte ad una tariffa così elevata, che gli toglie la possibilità di giovarsene.

Ora dovete pensare che per gli agrumi ci fanno concorrenza e la Spagna, e l'Algeria, e, da alcuni anni, anche la California; non bisogna

credere che gl'italiani abbiano il monopolio del sole. Bisogna fare le tariffe in guisa da vincere la concorrenza estera sul serio.

E per raggiungere questo scopo, bisogna fare il calcolo di quanto può realmente costare il trasporto delle merci per tonnellata a determinate distanze, e contentarsi di prezzi di trasporto che non eccedono di molto questo costo.

Troviamo nel riassunto dell'inchiesta ferroviaria un limite massimo del costo di trasporto per tonnellata-chilometro fornito dalle amministrazioni delle Romane, delle Meridionali e dell'Alta Italia; ma esso non è desunto da elementi completi preordinati da una statistica speciale, e quindi non può essere tolto a base per la determinazione dei massimi dei prezzi delle nuove tariffe. Quelle amministrazioni ferroviarie si sono limitate, nel loro interesse, a dare in proposito cifre tali da non iscapitarci, quando si sarebbero fatte le tariffe nuove.

Invece, in Francia si è studiata questa questione sui risultamenti della gestione della Compagnia del Mezzogiorno, che esercita più di 4000 chilometri, e si è trovato che una tonnellata di merci, trasportata a un chilometro, non costa, tutto al più, che un centesimo e sette decimi di centesimo. Aggiungete la percentuale delle spese generali di amministrazione, ed arriverete a due centesimi, al più.

Orbene, noi abbiamo tariffe generali che imporrebbero il prezzo di 40 centesimi per tonnellata e per chilometro, senza condizione di peso e di percorrenza; e tariffe speciali che stabilirebbero 20 centesimi, 16 centesimi per tonnellata e per chilometro.

Questo si chiama proprio non tener nessun conto delle esigenze del commercio e della industria del paese! Voi pensate a procurare un prodotto abbondante alle Società esercenti e al Tesoro; ma dovete pensare invece che le ferrovie sono fatte per il paese, il quale s'impose gravi sacrifici per averle; dovete pensare che esse devono essere la espressione rigorosa di una grande soddisfazione ad imperiosi bisogni della nazione.

Potrei additarvi gran numero di casi speciali, come fece l'onorevole mio amico Sanguinetti, per dimostrarvi la eccessiva elevatezza dei prezzi di varie delle proposte nuove tariffe; ma, non volendo tediare la Camera, mi limiterò soltanto ad accennare alcuni punti sui quali è pur necessario che l'onorevole Commissione porti la sua attenzione.

L'onorevole Sanguinetti vi parlò già della misura troppo elevata del prezzo stabilito per il tra-

sporto dei carboni. Permettete che io faccia un'aggiunta alle sue osservazioni, molto giuste ed opportune.

La questione del combustibile in Italia, onorevoli colleghi, ha una grandissima importanza: noi importiamo annualmente pel valore di 65 milioni di carbon fossile, cifra che ho rilevato dalla statistica del 1883. Sono dunque 65 milioni in oro che il paese manda all'estero per un combustibile che noi non abbiamo, o che si ritiene che non abbiamo in quantità sufficiente; mentre è noto a tutti che abbiamo una vera ricchezza in molti bacini di lignite carbonifera di tal qualità da poter stare a fronte al litantrace per certi usi della trazione sulle nostre ferrovie.

Ora io domando; perchè non prendiamo quest'occasione per agevolare l'impiego di questo combustibile che la natura ha elargito al nostro paese in tanta quantità?

Perchè non vogliamo aiutare il ministro delle finanze che, mentre si arrabatta ad escogitare dei mezzi per impedire l'emigrazione dell'oro col rialzo dello sconto, o con altri spedienti, lascia poi andare all'estero 65 milioni all'anno per comperare il carbon fossile?

Io credo che qui veramente ci sia una lacuna nel nostro indirizzo economico, per cui mi permetto di soffermarmi alquanto sopra questo argomento. Quando ebbi l'onore di fare la relazione sul disegno di legge per l'esercizio provvisorio e per l'inchiesta ferroviaria, io ho sollevata questa questione dei combustibili nazionali; presentai un ordine del giorno che la Camera onorò della sua approvazione, ordine del giorno che l'onorevole senatore Torelli riprodusse in Senato, e che anche quell'altro ramo del Parlamento approvò all'unanimità.

Ma di quell'ordine del giorno, col quale la Camera esprimeva il desiderio che il Governo durante l'esercizio provvisorio, facesse degli esperimenti per accertare in quali limiti, ed in quali condizioni i combustibili nazionali potrebbero essere impiegati per la trazione sulle ferrovie nazionali, non fu possibile di ottenerne l'applicazione. E sapete, onorevoli colleghi, il perchè? Perchè c'è un . . . . io non voglio servirvi di un termine non parlamentare; ma debbo pur dire che in certe sfere ufficiali si ha una prevenzione poco giustificata che i combustibili nazionali non siano atti a fare il servizio di trazione sulle ferrovie, e si oppone una fortissima resistenza passiva ai ministri che volessero davvero sciogliere cotesta interessante e vitale questione per l'industria nazionale.

Soggiungo ancora a quanto ha detto l'onorevole Sanguinetti, che il Belgio (quel piccolo paese di 5 milioni di abitanti, il cui movimento commerciale è uguale a quello dell'Italia, che è pur cinque volte più grande e che ha il quintuplo di popolazione) quel piccolo paese sa intendere davvero le questioni economiche, applicate alle tariffe; nel Belgio il carbon fossile viene trasportato con una tariffa di 2 centesimi per tonnellata-chilometro sino a 400 chilometri, cioè per la massima percorrenza che che colà si verifichi. Da noi invece, avete udito dall'onorevole Sanguinetti a quali nuove tariffe si propone che il trasporto del carbon fossile sia assoggettato. Colla nuova tariffa speciale a piccola velocità n. 122 questo prezzo sarebbe di 5 centesimi per tonnellata e per chilometro sino a 100 chilometri, e di 4 centesimi per la prima percorrenza di 200 chilometri.

La tariffa per il carbone presenta ancora un altro difetto, onorevoli colleghi. Essa assoggetta allo stesso prezzo tanto il carbone come la lignite.

Ma voi sapete che la lignite vale secondo le qualità, talvolta un terzo, talvolta la metà meno del carbon fossile, come è accertato dalle esperienze fatte fino dal tempo che viveva il compianto Bona, direttore generale delle ferrovie del Piemonte e poi delle Meridionali. Egli fece fare delle esperienze sopra un battello a vapore che faceva il servizio del *Lago Maggiore*, dalle quali risultò che l'impiego di due tonnellate di lignite corrisponde all'impiego di una tonnellata di carbon fossile. Ora, signori, se il prezzo è la metà e certe volte anche un terzo di meno del carbon fossile, perchè assoggettare la lignite allo stesso prezzo di questo? Noi dobbiamo pensare che nelle provincie meridionali c'è una lignite carbonifera, che rassomiglia al vero litantrace; la quale, con un prezzo di trasporto quale si ha nel Belgio, potrebbe giungere fino ad alimentare le industrie dell'Alta Italia.

Quelle miniere invece rappresentano un ricchissimo capitale costretto all'inerzia; ed intanto i lavoratori delle provincie meridionali emigrano per cercare un'altra patria, e per andarvi, trovano la morte negli abissi del mare.

Non è fuori di luogo, o signori, intrattenerci di questo problema, perchè il problema dei trasporti concerne la vita economica del paese. Un paese che non si muove, e dove ogni abitante si tiene rinchiuso nel suo guscio senza potersi recare da una provincia all'altra, non potrà mai esplicare le sue forze produttive che in Italia sono tuttora in gran parte allo stato latente.

Nella Svizzera la torba compressa è impiegata

per la trazione sulle ferrovie, e in America sono utilizzati per lo stesso uso i residui delle raffinerie del petrolio.

Perchè, adunque, l'Italia non potrà utilizzare le sue ligniti per questo medesimo uso?

Quindi io farei un caldo appello all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale io credo che sarà del mio avviso, perchè so che è di sentimenti liberali anche in materia economica, acciò riconosca la necessità di distinguere il carbon fossile dalla lignite e di fare una tariffa speciale e per l'uno e per l'altra, sempre ispirandosi all'esempio del Belgio e persuadendosi che col trasporto del combustibile a grandi distanze, anche senza guadagno, le amministrazioni ferroviarie si preparerebbero un importante elemento del loro traffico con grande profitto dell'industria di alcune provincie italiane fornite di tal combustibile.

Io rammenterò un esempio, già citato dall'onorevole mio amico Favale, praticato in Francia. L'imperatore Napoleone III consigliò una volta una Compagnia francese che trasportasse la marna ad 890 chilometri di distanza per il corrispettivo di un centesimo e mezzo per tonnellata; e ne seguì che dopo un lavoro di due anni fu pienamente risanata la Sologna, che era prima una vasta landa inospite come l'Agro romano. Ecco come si fa a far servire le tariffe ferroviarie alla trasformazione delle condizioni economiche di un paese!

Col V volume si propone una tariffa locale pel trasporto del carbon fossile e della lignite da certi luoghi e io faccio plauso al ministro dei lavori pubblici che ha aggiunto questa tariffa locale, ma mi permetto di osservare che essa è incompleta.

Io scorgo qui che la tariffa locale si vorrebbe limitare alle stazioni mittenti di Livorno, Civitavecchia e Napoli. Sta bene; io vedrei con piacere che in quelle città si potesse sviluppare il commercio del carbon fossile; ma, signori, e Genova, e Savona, e Ancona non possono forse diventare anch'esse centri di deposito di carbon fossile? Dunque io aspetto dalla Commissione uno schiarimento al riguardo, perchè sarebbe ingiusto fare un diverso trattamento ai diversi porti.

Riguardo alle ligniti poi, io trovo che si ammette la tariffa locale, n. 215, per le spedizioni dalle stazioni di partenza San Giovanni Vald'Arno, Spoleto e alcune altre. Ma in Toscana ci sono altre cave; ve ne sono pure nel Piemonte ed in Lombardia, come nelle provincie meridionali. So, per esempio, di una Società che ha costruito persino un tronco di ferrovia per il trasporto della lignite



della sua cava, e che dopo molti sforzi era riuscita a far accettare la sua lignite all'amministrazione delle ferrovie Romano, la quale ne fece uso con sua soddisfazione. Ora, non vedo come i diversi bacini di lignite, che il paese possiede, non possano godere anche essi dei benefici della tariffa locale. Pregherei quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volersi rivolgere al suo collega dell'agricoltura e commercio dal quale dipende l'ufficio delle miniere, per avere un elenco di tutte le cave di lignite meritevoli di essere ammesse al beneficio di una tariffa locale.

Per concludere sopra questo tema del pane delle industrie, come lo chiamano in Francia, nel Belgio e nell'Inghilterra, io proporrei che si adottasse una tariffa unica di tre centesimi per tonnellata e per chilometro per il trasporto del carbon fossile, e di due centesimi, pure per tonnellata-chilometro, per la lignite per tutte le percorrenze (non essendo qui il caso di favorire percorsi lunghi in confronto di percorsi brevi) e allora si vedrebbe quale impulso molte industrie potrebbero avere da questo trattamento.

Passo ad un'altra merce, all'olio minerale, e considero anche qui la tariffa nei riguardi industriali.

Ci viene proposta la tariffa n. 119 per il trasporto degli oli minerali, greggi e raffinati.

Nel 1883 ne abbiamo importato la bagattella di 676,000 quintali pel valore di 19 milioni e mezzo riscuotendosi dalla dogana la somma di 22,327,000 lire a titolo di dazio di entrata.

Ora se l'onorevole Magliani volesse accordare un po' di simpatia all'industria della raffinazione degli oli minerali, troverebbe, con la sua grande competenza, il modo di agevolare l'introduzione degli oli minerali greggi senza danneggiare l'erario; adoperando le debite cautele, che la scienza può suggerire, potremmo introdurre qualche centinaio di migliaia di quintali di oli minerali greggi nel paese, che potrebbero dare alimento a molte raffinerie; come succede in Germania ed in Francia; giacchè si tratta di una industria nella quale sono impiegati centinaia di operai in quei paesi.

Ebbene questa industria è resa impossibile dalle attuali e dalle nuove tariffe, non che dal vigente regime doganale, perchè voi mettete allo stesso livello, il trasporto dell'olio minerale raffinato e quello dell'olio minerale greggio.

Questa semplice distinzione, coordinata colla tariffa doganale, potrebbe dar luogo ad una industria che potrebbe assumere notevoli proporzioni nel nostro paese.

Io segnalo quindi la necessità di questa riforma, ai tre onorevoli ministri delle finanze, dei lavori pubblici, e dell'agricoltura; perchè se lasciamo sfuggire questa solenne occasione del riordinamento delle tariffe ferroviarie del Regno, senza coordinarle con le necessità della produzione nazionale noi faremo un'opera delle più incomplete; un'opera di cui il paese potrebbe chiederci severo conto.

Debbo richiamare anche l'attenzione degli onorevoli ministri sull'argomento del trasporto degli zuccheri. Io ho veduto con piacere che si propone eziandio una tariffa locale per favorire il trasporto degli zuccheri dalle raffinerie che ora esistono nel nostro paese. Questa industria va prendendo una vasta proporzione nel paese, ma siccome è alimentata da un prodotto estero, io desidererei che le tariffe ferroviarie pensassero anche a sviluppare questa produzione in Italia; imperocchè sono molti anni che quanti si occupano delle industrie attinenti all'agricoltura desiderano vivamente di vedere svolgersi tra noi l'industria dello zucchero indigeno, non importa se col sorgo o colla barbabietola od altra pianta.

Ora, giacchè si propone una tariffa locale per le raffinerie di zuccheri esteri oggidì esistenti, perchè non si dovrebbe estendere il beneficio della tariffa locale per favorire quelle fabbriche di zucchero indigeno che esistono, e che sono rachitiche perchè finora, sia per le eccessive esigenze fiscali sia per la gravità dei mezzi di trasporto, non hanno potuto prendere incremento?

Pensate, onorevoli colleghi, che da noi, e l'onorevole Grimaldi l'ha detto nei brillanti discorsi che ha fatto nell'Alta Italia, bisogna saper dare un nuovo indirizzo all'industria agraria, sostituendo certe colture a quelle che oggidì non sono più remuneratrici, sia per le gravi tasse da cui è colpita la proprietà fondiaria, sia per la concorrenza estera.

Ebbene, una delle industrie agricole che potrebbero permettere la sostituzione di questa coltura è precisamente quella dello zucchero indigeno.

Non vi deve essere difficoltà ad accogliere questa proposta, perocchè la tariffa locale costituirebbe un provvedimento complementare alla legge che due anni fa, mercè la lodevole iniziativa dell'onorevole Canzi e con l'aiuto dell'onorevole Magliani, abbiamo approvata per rendere possibile l'applicazione della tassa di fabbricazione alla fabbricazione dello zucchero indigeno affine di non ucciderla nei suoi primordi.

La tariffa locale pel trasporto dello zucchero presenta ancora un'altra lacuna, quella cioè di es-

sere limitata alle raffinerie ora esistenti. Io so che si sta promuovendo nell'Italia centrale, verso le provincie meridionali, lo stabilimento di un'altra raffineria di zucchero. Ebbene, perchè togliere al Governo il mezzo di aggiungere a queste tariffe locali quegli altri stabilimenti che sorgessero in avvenire? E siccome queste tariffe locali, quando sono approvate faranno parte integrante della legge, bisogna evitare che il Governo abbia poi da incomodarsi a portare un nuovo disegno di legge alla Camera per rendere giustizia a qualche fondato reclamo col quale si domandi l'applicazione di queste tariffe locali a qualche altro stabilimento di questo genere.

Anche il trasporto degli olii d'oliva, mangerecci, deve richiamare tutta l'attenzione del Governo. Si tratta di un'esportazione annuale che va oltre i 100 milioni.

Ebbene, sono proposte tre tariffe speciali per il trasporto degli olii d'oliva. Abbiamo la tariffa n° 3, grande velocità; poi la tariffa n° 75 per gli olii della stessa specie, senza condizione di peso; poi la tariffa n° 106, piccola velocità, per gli olii in botti o barili col peso minimo di sei tonnellate per vagone.

Ma questa tariffa mette a fascio otto o dieci qualità di olii. È un errore questo di amalgamare a questo modo le merci, mentre il trattamento di queste merci dovrebbe essere determinato dal loro valore commerciale. In diverse nostre provincie si producono olii che non potrebbero sopportare il prezzo di trasporto che si vuole imporre con queste tariffe. E così si ucciderebbe una produzione, che ha tanta attinenza con l'industria agraria.

Devo poi notare una differenza di trattamento assai grave che si fa per i trasporti di questi olii mangerecci. Abbiamo ora dei contratti speciali per i quali una certa quantità di carri spedita ogni anno a grande velocità dà diritto al prezzo ridotto di tre centesimi per tonnellata chilometro per percorrenze di almeno 300 chilometri.

Io ho sempre lodato questo modo di favorire la esportazione delle derrate alimentari italiane; ma, o signori, qui noi abbiamo la sovracitata tariffa a grande velocità n° 3 la quale potrebbe essere invocata da coloro che non hanno questi contratti speciali. Sapete che prezzo si fissa con questa tariffa per questi trasporti?

La bagatella di 18 centesimi a tonnellata-chilometro per i primi 200 chilometri, e quando si arriva a 900 chilometri, si ha ancora una media di 14 centesimi per tonnellata-chilometro. Ma io dico: uno speditore, un proprietario, o anche tre

o quattro proprietari di una provincia che uniti assieme non possono spedire ogni anno qualche centinaio di vagoni, ma che possono mandarne 10, 20 30 o 50 all'anno, perchè assoggettarli a pagare un prezzo di trasporto così elevato, mentre poi è già ammesso il trasporto di derrate alimentari a tre centesimi la tonnellata?

Qui c'è una differenza di trattamento realmente ingiustificabile.

E poichè ho parlato di contratti speciali, che ho trovato molto opportuno che fossero applicati fino dal 1875 dall'amministrazione dell'Alta Italia, applicazione che favorì molto la esportazione delle derrate alimentari mercè la commendevole ed intelligente iniziativa ed operosità privata, io credo che dinanzi alle esigenze della giustizia distributiva, ed alla necessità di favorire in tutti i comuni del regno il commercio, di cui parlo, sia oggidì opportuno provvedere a questi trasporti con una tariffa speciale, ben concepita ed accessibile a tutti. Quella certa tariffa nuova con cui si fa un abbuono dell'uno, del due e fino del cinque per cento secondo la quantità di vagoni che si spedisce nell'anno, quella tariffa che si fonda sopra un concetto giusto, diventa senza efficacia pel trasporto delle derrate alimentari se si continua col sistema dei contratti speciali, e se viene limitata alla piccola velocità accelerata. Questa piccola velocità accelerata vuol dire fare 225 chilometri ogni 24 ore coll'aggiunta di 18 ore di tempo per portare la merce e caricarla, 6 ore per passare da una linea all'altra; sicchè arriviamo a qualche cosa come due giorni per far percorrere 225 chilometri ad una spedizione. Questo si chiama accelerare la velocità. Diventa una finzione.

Dunque io credo che per adottare un sistema veramente efficace, diretto a promuovere largamente l'esportazione delle derrate alimentari che possono essere ricercate all'estero, o anche per portarle sui principali nostri centri di consumo dalle provincie dove sono prodotte, si debba adottare una sola tariffa, ed abbandonare i contratti speciali.

Io prenderei il limite minimo dei contratti ora esistenti, e lo ribasserei ancora per remunerare coloro che hanno saputo dare a questo commercio un così vasto sviluppo, e farei una tariffa unica, che non dia più luogo a privilegi, ed a giusti reclami, come quelli che furono sollevati innanzi alla Commissione d'inchiesta. E per favorire quelli che con un'intelligente iniziativa e con grande attività diedero largo impulso a questo commercio, io vorrei che si stabilisse il prezzo di trasporto in due centesimi e mezzo per tonnellata e per chilo-

metro per qualsiasi distanza con una tariffa speciale per tutte le spedizioni del peso minimo di quattro tonnellate per vagone completo.

Si è a questo modo soltanto che si può promuovere efficacemente il commercio di esportazione delle nostre *derrate alimentari* ricercate all'estero.

Passo ora ad un altro argomento, i liquori. I liquori, come sapete, onorevoli colleghi, formano oggetto di un'industria abbastanza importante, quasi in tutte le provincie italiane. Chi produce un liquore, chi un altro, sotto forme varie, di qualità diverse. E la esportazione di questo prodotto aveva già cominciato a raggiungere un valore di qualche rilievo, soprattutto dal Piemonte. Ora, però, discese nel 1883 a lire 897 mila, mentre la importazione di liquori esteri raggiunse la somma di più di un milione e mezzo di lire. Ebbene, io scorgo che, tanto nelle tariffe speciali, come nelle locali, questo prodotto della nostra industria paesana è completamente dimenticato. Noi dobbiamo facilitare la esportazione dei liquori verso i nostri porti, dove poi darebbero alimento a quei navigli che vanno in America o in altri porti del mondo.

Nell'attuale tariffa speciale n. 3 a grande velocità, vigente sulla rete dell'Alta Italia per trasporto di *derrate alimentari* senza distinzione di peso, sono compresi anche i liquori dolcificati insieme al vermouth ed al vino.

Nella nuova tariffa speciale n. 3 pure a grande velocità, pel trasporto di derrate alimentari, i liquori dolcificati non sono più compresi, e non furono nemmeno compresi nella nuova tariffa n. 50 a piccola velocità accelerata, destinata eziandio al trasporto di dette derrate.

Sicchè, delle nuove tariffe, la sola tariffa speciale n. 75 senza condizione di peso, e quella n. 104 con condizione di peso, sono applicabili al trasporto dei liquori dolcificati. Con quest'ultima tariffa, il trasporto di una tonnellata di liquori nostrani dolcificati, alla distanza di 200 chilometri costerebbe lire 20, mentre il trasporto di una tonnellata di rhum, liquore che viene dall'estero, non costerebbe che lire 18,50.

È quindi evidente essere anche qui necessario modificare le proposte tariffe speciali, ed agevolare il trasporto di questo prodotto dai centri dove esiste la produzione ai principali porti con una tariffa locale, come si fa per altre merci.

Quando giungeremo alla discussione delle tariffe, io mi riservo di fare opportune proposte in proposito, e passo a dire qualche cosa delle pelli. Le pelli, come sapete, onorevoli colleghi, formano oggetto di una industria importantissima

in Italia. Noi, nel 1883, abbiamo importato per più di 37 milioni di valore di pelli greggie di diverse qualità, per lavorarle nelle nostre concerie insieme a pelli greggie nostrane.

Ma il lavoro delle nostre concerie non basta ancora a soddisfare ai bisogni del paese, e quindi abbiamo dovuto importare eziandio per più di 16 milioni e mezzo in pelli conciate, verniciate, di diversa specie. Per altra parte, esportammo per più di 12 milioni di valore di pelli greggie e pel valore di lire 6 280,000 in pelli conciate e verniciate.

Ora, onorevoli colleghi, un paese che importa ancora per più di 16 milioni e mezzo di valore di pelli conciate e verniciate, perchè non sa ancora produrre certe qualità di siffatti prodotti, abbisogna evidentemente di essere messo in grado di aumentare cotesta produzione, anche con una grande facilitazione nel trasporto della materia sì greggia che lavorata, per poter sostenere la concorrenza dei prodotti similari esteri. In questo stato di cose, è dunque necessario vedere come si possano agevolare in Italia questi trasporti.

A quest'uopo io credo indispensabile:

1° che la proposta tariffa speciale a piccola velocità numero 114 sia modificata nel senso di distinguere fra il trasporto di pelli conciate e verniciate *importate*, e quello di pelli conciate e verniciate *esportate*;

2° di comprendere in una serie diversa le pelli di un valore commerciale molto diverso, per tener conto della influenza del prezzo del trasporto sul costo della merce;

3° di adottare una tariffa locale per la esportazione delle pelli sì greggie che lavorate.

Insisto sulla necessità di distinguere il prezzo del trasporto per almeno quattro o cinque qualità di pelli, e di non confondere, come fa la tariffa attuale, le pelli che hanno un valore di 350 lire al quintale con quelle che hanno un valore di lire 2800.

Anche sotto questo rispetto la nuova tariffa proposta procede a casaccio; non fa nessuna distinzione; non si dà pensiero delle questioni attinenti alla industria nazionale, che possono essere risolte in parte con bene intesi prezzi del trasporto sulle ferrovie.

Un'altra industria agricola che merita tutta l'attenzione della Camera, (giacchè stiamo parlando della necessità di venire in aiuto dell'agricoltura), è la distillazione delle *vinacce*; di quelle modeste *vinacce* che costituiscono un prodotto di milioni di quintali, e che ora, grazie alle eccessive esigenze del fisco per l'applicazione della

tassa sulla distillazione, non possono essere utilizzate dagli agricoltori. La piccola industria della fabbricazione dell'acquavite e dell'alcool di vinacce, si trova oggidi in pessime condizioni. Infatti, se nei primi sette mesi del corrente anno esistevano 8106 distillerie di seconda categoria con lambicchi della capacità di meno di 10 ettolitri, soltanto 1223 di esse lavoravano, impiegando appena 108,481 ettolitri di vinacce, e delle 626 fabbriche, pure di seconda categoria, con lambicchi della capacità superiore a 10 ettolitri, solo 359 si trovavano in attività, impiegando in quel periodo di tempo 608 mila ettolitri di vinacce, e producendo 21,370 ettolitri di spirito. La quantità di spirito ottenuta dalle fabbriche munite di lambicchi della capacità inferiore a 10 ettolitri fu soltanto di ettolitri 9.72. Come si scorge da queste cifre, l'utilizzazione delle vinacce nelle nostre provincie è lungi dall'aver raggiunto quella proporzione, che la grande quantità della materia prima esistente permetterebbe di raggiungere.

Ebbene, se c'è una industria che possa sorgere vicino ai piccoli e grandi poderi, nelle provincie vinicole, è precisamente questa.

In Germania, sapete che cosa ha fatto il principe di Bismarck per agevolare la distillazione dell'orzo e delle patate, che in quelle regioni tengono il posto delle vinacce, come alimento di una industria agricola? Ha fatto ai distillatori dell'orzo e delle patate un trattamento mitissimo. Colà, la tassa è applicata in ragione della quantità di materia prima distillata; invece, da noi, è applicata in ragione dell'ultima goccia di alcool o di acquavite che si produce; sistema, questo, eminentemente anti-economico, che impedisce alle industrie della fabbricazione dell'alcool e dello zucchero di svolgersi nel nostro paese. In Germania, i piccoli proprietari, anche quando hanno ancora dei lambicchi antidiluviani, possono produrre un'acquavite, un alcool debole con mezzi molto semplici; poi mandano i loro prodotti alle grandi raffinerie, con mezzi tenuissimi di trasporto; e così ne trovano lo smercio ad un prezzo abbastanza remuneratore per costituire per essi una discreta risorsa senza aver bisogno di impiantare raffinerie nei loro comuni.

Quindi, ecco una piccola industria accanto al piccolo podere, che dà al proprietario, al colono, ed all'affittaiuolo il mezzo di migliorare la sua posizione, come sarebbe da noi l'industria dei bachi da seta quando fiorisce.

Data la possibilità e la convenienza di imitare la legislazione della Germania per tassare da noi la distillazione delle vinacce e di altre materie prodotte dal nostro suolo, è evidente che questa

riforma dovrebbe essere completata con speciali tariffe, atte a facilitare grandemente il trasporto dei prodotti di questa distillazione dal luogo di produzione alle grandi raffinerie di alcool.

Passo ad un'altra merce.

L'Italia, quantunque paese gran produttore di vini, comincia a prendere l'abitudine di consumare una gran quantità di birra, forse a cagione della temperatura che in taluni mesi dell'anno domina nel nostro paese; e quindi l'industria della fabbricazione della birra vuole anche essere considerata sotto l'aspetto dei trasporti ferroviari, imperocchè la birra è appunto un prodotto che tende a percorrere grandi distanze, se si trova abbastanza favorito dai prezzi di trasporto.

Nel 1883 abbiamo importato dall'estero 70,000 ettolitri di birra pel valore di circa 2 milioni e mezzo. Per altra parte, i fabbricanti di birra in Italia ne hanno prodotto, per i soli primi sette mesi di quest'anno 1884, 117,000 ettolitri, per la cui fabbricazione hanno pagato la somma di 719,000 lire a titolo di tassa.

La fabbricazione della birra indigena, come vedete, non è favorita dal fisco; la somma di lire 719,000 per 117,000 ettolitri, corrisponde a lire 6.10 per ettolitro, mentre la birra estera per entrare in Italia, paga soltanto 2 lire all'ettolitro. Ecco qui, onorevoli colleghi, uno dei punti sui quali importa soffermarsi, per tener conto dei rapporti che esistono fra le tariffe ferroviarie e le tariffe doganali.

Questa questione è stata opportunamente sollevata dall'onorevole Commissione nella sua relazione; ma poi non ne ha fatto che un breve accenno, e non se ne è più occupata. E quindi la legittima aspettazione per l'industria nazionale di appropriati provvedimenti circa ai prezzi dei trasporti ferroviari coordinati colle tariffe doganali, e colla natura ed entità delle importazioni dei prodotti similari esteri, rimane insoddisfatta.

È impossibile che, in occasione del riordinamento delle tariffe ferroviarie, si possa lasciare questa grave questione insoluta dinanzi alla necessità di promuovere l'incremento di talune delle nostre industrie che potrebbero grandemente svolgersi, che sieno favorite dalla mitezza dei prezzi di trasporto.

Ora io dico: dal momento che la fabbricazione della birra nazionale è talmente gravata dal fisco, perchè non converrebbe adottare, anche per i prodotti di questa fabbricazione, una tariffa locale per il trasporto dei prodotti medesimi dalla fabbrica ai maggiori centri di consumo, al fine di livellare in qualche modo le condizioni di tratta-

mento della birra indigena e della birra estera? Io non faccio che accennare alla questione, onorevoli colleghi, perchè è una materia che vuole essere esaminata nei suoi particolari. Ma è assolutamente indispensabile darvi ad ogni modo pronta ed adeguata soluzione. Così non si può andare innanzi; e se voi rammentate i reclami dei fabbricanti nazionali di birra presentati diverse volte alla Camera, troverete fondata la mia osservazione.

L'idea di una tariffa locale per il trasporto dei prodotti delle nostre fabbriche di birra, al fine di metterli, per quanto possibile, in parità di condizioni coi prodotti similari esteri sul nostro mercato, nei nostri centri di consumo, è un'idea che mi sembra giusta, meritevole di esser presa in seria considerazione.

Notate: mi viene ancora un dubbio circa a talune importazioni dall'estero; un dubbio, che forse l'onorevole Luzzatti, molto competente anche in questa materia, potrà chiarire. Il dubbio è questo: se colle tariffe in servizio cumulativo internazionale, certe importazioni, come quelle della birra, dell'alcool, del ferro, del carbone e della carta, possano fruire dei prezzi eccezionali mitissimi di queste tariffe, per spingersi a grandi distanze sul nostro territorio, mentre lo stesso trattamento non sarebbe poi concesso ai prodotti similari nostri.

Non ho potuto accertare se questo mio dubbio sia fondato, ed ho veduto con rincrescimento che l'onorevole Commissione non abbia portata la sua attenzione sopra la influenza delle tariffe in servizio cumulativo internazionale per la importazione delle merci estere, che potranno fare una forte concorrenza ai prodotti similari nostrani sul nostro mercato. Ma è indispensabile che la Camera conosca quali sono queste tariffe oggidì in vigore ed a quale movimento di traffico esse servono.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici farebbe bene a riparare a questa lacuna di documenti presentati alla Camera, ed a vedere se il dubbio di cui ho fatto cenno sia o no fondato, perchè ho letto in qualche pubblicazione che i fabbricanti di carta si lagnano che, dopo l'apertura del Gottardo, la carta d'oltr'Alpe giunge fino agli ultimi centri abitati d'Italia, sotto gli auspici di una tariffa in servizio cumulativo internazionale, di cui non potrebbero fruire i prodotti similari nostrali.

E poichè parlo del trasporto della carta, credo bene soggiungere che, dopo i lamenti, di cui alcuni abbastanza giustificati, fatti dai fabbricanti di

carta all'epoca del trattato di commercio con la Francia mi pare che, colle nuove tariffe speciali pel trasporto della carta, si debba anche tener conto delle legittime esigenze di quella industria, coordinandole colle vigenti tariffe doganali.

L'attività ed intelligenza italiana, per poco che siano favorite da una razionale legislazione fiscale ed economica, non tardano a svolgersi ed a prendere subito un sufficiente incremento. Ma non bisogna che il fisco venga con esagerate pretese a soffocarle al primo loro manifestarsi, nè che esagerati prezzi di trasporto, empiricamente stabiliti, vengano a toglier loro la possibilità di dare alla produzione nazionale quelle proporzioni che sono consentite dalla mirabile varietà delle forze produttive del paese.

Ed anche per la carta, le nuove tariffe speciali non fanno distinzione tra il diverso valor commerciale delle varie qualità di questa merce; esse non distinguono le carte fini dalle carte grossolane, che hanno un prezzo molto minore per quintale; anche qui troviamo che oggetti di valore assai diverso, sono riuniti in una sola serie per lo stesso prezzo di trasporto.

Per un'industria come questa, che trova materie prime in quantità nel nostro paese, e trae ancora una parte di queste materie prime dall'estero per estendere la sua produzione, pare che sia il caso di considerare il trasporto dei suoi prodotti sulle nostre ferrovie nei rapporti colla concorrenza estera.

Anche qui la questione di una speciale tariffa locale per il trasporto di questi prodotti si impone, e deve essere risolta in modo conveniente, se vogliamo fare un nuovo ordinamento di tariffe ferroviarie degno di un paese che sa apprezzare con larghe vedute le esigenze delle odierne sue condizioni economiche.

Una simile tariffa locale, deve anche tener conto della necessità di agevolare la esportazione per via di mare dei prodotti delle nostre cartiere.

Farò ora una breve osservazione sopra il trasporto dei bozzoli, di cui si è già occupato l'onorevole Sanguinetti.

Nelle tariffe attuali dell'Alta Italia, regione in cui si manifesta il maggior traffico dei bozzoli, c'è una tariffa speciale pel trasporto dei bozzoli vivi in grande quantità ed a grande velocità, con convogli notturni speciali dal 1° maggio all'ultimo di giugno dell'anno.

Questa tariffa, che ha il numero 11, è molto ben concepita e rende grandi servizi all'industria serica nel nostro paese, e permette ad alcuni

proprietari che hanno bozzoli da vendere di potersi riunire, e spedire tre, quattro, cinque vagoni in una volta, fare magari un treno speciale per un simile trasporto.

E questa tariffa ha prezzi veramente miti. Con essa, la spedizione a grande velocità di 15 tonnellate con 5 vagoni, ad esempio di *bozzoli vivi*, fino a 300 chilometri, costa lire 35. 70, cioè lire 2. 38 per tonnellata trasportata a 300 chilometri; prezzo che corrisponde a lire 0. 008 per tonnellata e per chilometro; meno di un centesimo per tonnellata trasportata ad un chilometro!

Sapete, o signori, che riforma si fa a questo proposito colle nuove tariffe? Si sopprime addirittura questa tariffa! E siccome nella nuova tariffa non è compresa una tariffa speciale a grande velocità pei *bozzoli vivi*, ma soltanto pei *bozzoli morti*, ne avviene che chi voglia spedire a grande velocità una o più tonnellate di *bozzoli vivi* con condizione di peso, dovrà pagare in base alla tariffa speciale n. 2, *messengerie e merci* a grande velocità, oppure subire la nuova tariffa generale a grande velocità, la quale ha prezzo molto più elevato, e reagisce quindi in un modo sensibilissimo sul costo delle merci.

Colla nuova tariffa speciale n. 2 a grande velocità, 15 tonnellate di bozzoli vivi spedite alla distanza di 300 chilometri costeranno, secondo i prezzi della serie C, lire 74. cioè più del doppio di quanto si spende ora colla sovra citata attuale tariffa speciale n. 11 pei convogli speciali notturni sulla rete dell'Alta Italia; colla nuova tariffa generale a grande velocità, pei bozzoli (pagina 100 del vol II) tale spesa salirebbe a 250 lire!

È evidente che questo aumento del prezzo di trasporto dei bozzoli vivi, in un'epoca in cui l'industria ed il commercio della seta sono travagliati da una crisi che si manifesta in diverse maniere e per effetto della moda, come per effetto della concorrenza estera, renderà più sensibili le conseguenze di cotesta crisi. Quindi la necessità di agevolare nel miglior modo possibile il trasporto dei bozzoli, della materia prima della industria della seta.

Io non so invero capire perchè si sia soppresso, nelle nuove tariffe, quella tariffa così opportuna ed utile pei convogli speciali notturni di bozzoli vivi, nei due mesi dell'anno in cui più ferve il commercio di questo prodotto della nostra agricoltura.

Io credo che soppressione di detta tariffa, non sia che dovuta allo spirito arci-fiscale che domina nelle nuove tariffe. Chi le esamina da vicino, vi scorge la preoccupazione di aumentare ad

ogni modo, sotto forme diverse, il costo dei trasporti, sia a grande che a piccola velocità, per poter ottenere il maggior prodotto lordo.

Ora, o signori, se è giusto che l'esercente delle ferrovie guadagni quando mette i suoi capitali in cotesta industria; se è giusto che egli vi trovi remunerazione equa ed adeguata alla sua opera ed alla importanza dei capitali stessi, io non credo consentaneo agli interessi generali del paese *bene intesi*, nè conforme ai dettami di una sana politica economica, che le tariffe ferroviarie debbano servire come elemento fiscale per accrescere le entrate delle Società esercenti, e del Tesoro come partecipante ai prodotti dell'esercizio.

Ciò io non posso ammettere; imperocchè per l'Italia sarebbe causa di gravissimo impedimento allo svolgersi delle sue industrie e dei suoi commerci. E non è nelle attuali condizioni della nostra produzione agraria e manifatturiera, che questo sistema fiscale, applicato ai trasporti ferroviari, può essere ragionevolmente proposto da chi ha la grave responsabilità dell'indirizzo della cosa pubblica.

L'onorevole Commissione ha molto opportunamente sollevata la questione, di cui ora faccio parola. Essa si è chiesto, se la tariffa per i trasporti ferroviari debba pagare non soltanto la spesa d'esercizio, ma anche una parte del capitale investito nella costruzione?

Io ho trovato molto opportuna la questione sollevata dalla Commissione, poichè si è appunto in questa occasione che il Parlamento deve deciderla. Ma, con mio grande rincrescimento, non posso convenire nell'avviso da lei espresso, che consiste nel chiedere al prezzo dei trasporti ferroviari un prodotto tale, che possa venire in qualche modo a render meno sensibile pel Tesoro l'onere del capitale impiegato nella costruzione e nel riscatto delle ferrovie.

Io credo che questo concetto sia assolutamente contrario ai bene intesi interessi generali del paese.

E mi spiego. Ho voluto rendermi conto degli oneri annuali che gravano sul bilancio dello Stato per le spese che esso ha fatte dal 1861 a tutto il 1883, sia per costruzioni, sia per sovvenzioni, sia per riscatti. È un lavoro che è già stato tentato da un distinto funzionario, l'ingegnere Lironcurti, il quale volle accertare l'ammontare del capitale speso per le ferrovie, sia dallo Stato, sia dalle Società concessionarie.

Io mi sono ristretto ad investigare a quanto ammonti l'onere annuale che grava sul bilancio dello Stato in dipendenza delle spese che esso

ebbe a fare per diversi titoli dal 1861 a tutto il 1883 per le ferrovie, tenendo però anche conto di tutte le somme che lo Stato ebbe ad introitare durante lo stesso periodo di tempo per tasse diverse, e per risparmi fatti sui trasporti per conto dello Stato a prezzi ridotti.

Le mie ricerche, di cui ho consegnate le risultanze in un piccolo specchio che sarà unito alle parole che sto ora pronunciando, mi hanno portato a questa conclusione: che per le quattro reti Alta-Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, lo Stato ha erogato un complessivo capitale che, in ragione del 5 per cento, corrisponde ad un onere annuale di 200 milioni, inscritto oggidì nel bilancio sotto diverse forme: di rendita, di debiti redimibili, di annualità pel riscatto della rete dell'Alta-Italia, di sovvenzioni, ecc.

Quest'annualità, di più di 39 milioni di lire è ancora dovuta dal Governo sino all'anno 1968.

Il suddetto onere annuale di 200 milioni è però diminuito dal prodotto netto di circa 57 milioni, che ora lo Stato incassa per l'esercizio delle linee dell'Alta Italia e delle linee Romane, ed è diminuito ancora dall'importo della tassa sui trasporti a grande e piccola velocità, che raggiunge la cifra di circa 17 milioni e mezzo; (parleremo al momento opportuno di questa tassa, che aumenta in modo così sensibile il prezzo dei trasporti) come è pure diminuito dall'ammontare della tassa di ricchezza mobile relativa all'esercizio dell'industria ferroviaria.

Per cui, tenuto conto di questi diversi introiti che lo Stato fa, rimane allo scoperto un onere di 83 milioni all'anno. Secondo i miei calcoli, dunque, il bilancio dello Stato sotto diverse forme che ora non si vedono più, sarebbe onerato di 83 milioni all'anno. Ora domando io: quando un paese, dopo aver fatto tanti sacrifici per costituire una rete di parecchie migliaia di chilometri; dopo avere riscattato con gravissima spesa, largamente calcolata, la rete delle ferrovie dell'Alta Italia e delle linee Romane, al fine di sottrarsi alla ingerenza od alle pretese di elementi esteri, i cui interessi erano e sono tuttora contrari ai suoi, e riacquistare così la propria libertà d'azione per la riforma delle sue tariffe ferroviarie, io domando, dico, se in questa situazione di cose, sia conforme ai principii di una sana politica economica il procedere ad una tariffa, coll'imporre al paese stesso tariffe tale mente elevate, che passano non soltanto coprire le spese di esercizio, ma anche una parte dell'onere annuale che gravita sul bilancio dello Stato, oltre all'assicurare un dividendo alle Società esercenti?

La questione, o signori, è gravissima. Essa vuole

essere considerata da un punto di vista economico e politico molto elevato, e non solamente da quello più ristretto di aumentare le tariffe per avere più lauti prodotti da ripartire. Si tratta della vita economica della nazione.

Signori, si pensa forse a mettere un pedaggio sulle vie nazionali, provinciali e comunali, che pure costano qualche miliardo al paese? A nessun ministro può venir in capo di mettere un pedaggio su quelle vie di comunicazione per alleviare gli oneri che lo Stato ha incontrato per la loro costruzione.

Ebbene, o signori, a mio avviso, la questione si presenta negli stessi termini. Io credo che non sia una politica economica conveniente per l'Italia, nelle odierne sue condizioni economico-sociali, quella di imporre al paese tariffe che debbano anche remunerare una parte sensibile del capitale speso dallo Stato per la costruzione delle ferrovie.

Io capisco che le tariffe debbano remunerare il capitale speso, quando si tratta di concessioni a Società private per la costruzione e l'esercizio. Allora sta bene: queste Società hanno formato il capitale con le loro azioni, con le loro obbligazioni, e devono la remunerazione di questo capitale e l'ammortamento di esso ai detentori di questi titoli. Ma quando lo Stato si è imposto enormi sacrifici come quelli ai quali è andata incontro l'Italia per avere le sue ferrovie, come si può venire a dire: si hanno ancora sul bilancio 83 milioni di onere annuale in dipendenza delle spese fatte dallo Stato per le costruzioni ferroviarie, ed importa, perciò, stabilire i prezzi dei trasporti ferroviari in modo che possano coprire, non soltanto le spese di esercizio, ma anche una parte di quell'onere! Per coprire una parte di quell'onere annuale in una proporzione sensibile, bisognerebbe aumentare ancora di molto le già troppo elevate tariffe attuali, le quali debbono invece essere ridotte in molte delle loro parti, perchè furono stabilite in epoche in cui le condizioni del paese erano assai diverse da quelle in cui esso trovasi oggidì.

Il sopramenzionato onere annuale di 83 milioni di lire deve invece essere considerato come una spesa a fondo perduto, o signori. Lo Stato si troverà coperto di quest'onere a misura che aumenterà la ricchezza pubblica, per lo sviluppo stesso del traffico ferroviario. È sotto questo aspetto, onorevole relatore della Commissione, che lo Stato può venire ad essere coperto di una parte di questa spesa.

La questione che ho sollevato mi pare di tanta

evidenza, che non occorre che io mi fermi a parlarne ancora.

L'ho sollevata, affinchè i miei onorevoli colleghi, più competenti di me, e gli onorevoli ministri per la grave responsabilità che loro incombe come depositari del potere esecutivo, vogliano prenderla nella più seria considerazione in questo momento; imperocchè, lo ripeto, sarebbe un errore fatale al progresso economico del paese il voler fare, delle nuove tariffe ferroviarie, uno strumento fiscale sulla base accennata dalla relazione della Commissione, come, pur troppo, i documenti, che ci furono comunicati, dimostrano che il Ministero intende fare.

E questa tendenza del Ministero si spiega facilmente, quando si consideri ch'esso prende il riordinamento delle ferrovie nazionali e del loro esercizio a base di una grande operazione finanziaria.

È naturale che, con un simile programma, per consolidare il bilancio dello Stato, le nuove tariffe abbiano a stabilire tali prezzi da imporre alle merci tutto ciò che esse possono pagare per il loro trasporto.

Ma con simili tariffe si soddisferanno forse le legittime esigenze del paese, al quale, oltre ad elevati prezzi di trasporto, volete continuare ad imporre la tassa sui trasporti a grande e piccola velocità?

Il sistema che si vuole imporre al paese, di elevate tariffe ferroviarie, si trova già applicato da certe Compagnie che esistono in altri paesi, le quali hanno elevato all'altezza di un assioma il chiedere alla merce tutto ciò che può dare. Per resistere all'applicazione di questo sistema, ci vuole un paese dotato di tale vigoria economica e di un sistema fiscale tributario tale, che permetta alle sue forze produttive di svolgersi in grandi proporzioni.

Ed anche in tali condizioni, un simile paese sentirebbe vivamente gli effetti di un esagerato fiscalismo nei prezzi di trasporto ferroviario.

In Francia, per esempio, questa teoria è nella piena applicazione. Il paese ha domandato ripetute volte, in occasione di inchieste, la riduzione delle tariffe dei trasporti ferroviari; la Camera ed il Senato se ne sono preoccupati; furono fatte a questo proposito bellissime relazioni da valenti uomini politici, ma non fu mai possibile di venire alla invocata riforma delle tariffe, perchè il monopolio ha preso tale vigore e tale preponderanza, che i desiderii della pubblica opinione e del commercio non hanno ancora potuto essere esauditi.

L'onorevole Commissione si mostra favorevole al sistema, proposto dal Ministero, di far servire

i prodotti dell'esercizio ferroviario, ottenuti con elevate tariffe, ad una operazione finanziaria.

Ebbene, io credo che l'esercizio ferroviario potrebbe dare prodotti molto più rilevanti di quelli che si possono aspettare dalle tariffe attuali e da quelle proposte, se le nuove tariffe fossero coordinate sapientemente alle esigenze delle odierne condizioni dell'industria agraria e manifatturiera, e ne mettessero i prodotti in grado di spingerli da un capo all'altro d'Italia, con una spesa di trasporto che ne renda ancora possibile il commercio.

Io credo ancora che sia un grave errore il volere attendere dall'esercizio delle ferrovie un prodotto capace di coprire l'annualità necessaria pel servizio del capitale, di cui il Tesoro può avere bisogno. Il capitale, di cui il Tesoro può avere bisogno, può essere raccolto a condizioni molto più convenienti colle risorse generali di cui il paese può fornire il Tesoro stesso, senza bisogno di vincolare l'operazione finanziaria al meccanismo dei trasporti ferroviari.

Non abbiamo forse una prova di ciò nella operazione del prestito per l'abolizione del corso forzoso?

È una questione gravissima che io prego la Camera di esaminare a fondo, e di trattarla colla grande sua competenza, e colle considerazioni che si merita, per i riguardi che dobbiamo al paese, e per le conseguenze che l'attuazione del sistema proposto avrebbe per il credito e per le finanze dello Stato.

Mi rimane ancora qualche altro appunto da sottoporre all'attenzione della Camera, relativamente al trattamento che colle proposte nuove tariffe si fa ad alcuni altri prodotti nostrani.

Parlerò, per esempio, dei vini. Ho visto con piacere che l'onorevole Commissione ha proposto una tariffa locale per i vini. E sta bene. Ma se ha ammesso una tariffa locale per i vini di certe provincie, perchè non ha ammesso anche al beneficio di questa tariffa, talune altre zone d'Italia la cui produzione vinicola è pur degna di speciali riguardi?

Perchè il beneficio della tariffa locale non si estende ancora ai vini che dalla Sicilia vengono nel continente, come pure a quelli che dalla Sardegna vengono in alcuni punti del continente stesso? Per questi vini il trasporto per mare è già un onere di più per giungere sul mercato interno.

Perchè, inoltre, non si vogliono ammettere al beneficio della tariffa locale anche i vini del Piemonte e di altre provincie dell'Alta Italia?



Mi pare dunque che per necessità e per giustizia, si debba stabilire una tariffa locale per agevolare i trasporti dei prodotti viniferi dalla Sicilia e dalla Sardegna, e da altre zone delle provincie continentali, oltre quelle già contemplate nella proposta tariffa locale n. 204.

Già ha segnalato l'onorevole Sanguinetti come attualmente, i trasporti della Società che fa il servizio tra la Sardegna ed il continente, lascino molto a desiderare circa alla spesa, sicchè alcuni speditori sono costretti a servirsi dei piroscafi di Compagnie estere. Io non ho potuto accertare questo fatto, ma, dal momento che l'onorevole Sanguinetti l'ha accertato, credo che sia esatto. È una cosa che deve richiamare la più seria attenzione del Governo.

Io ho citato questo fatto addotto dall'onorevole Sanguinetti per provare che il trasporto per mare dalla Sicilia e dalla Sardegna è già molto oneroso per certe merci, e per dimostrare quindi la necessità di fare un trattamento a quei vini, eguale a quello che si propone di fare ai vini di alcune provincie del nostro paese, indicato nella sopramenzionata tariffa locale n. 204.

Prima di lasciare l'argomento delle tariffe per il trasporto dei vini, debbo aggiungere che colla proposta del Ministero, non si provvede alla necessità di porre in grado il commercio di spedire a grande velocità ed in base ad una speciale tariffa, un certo numero di vagoni all'anno a prezzi ridotti nella stessa misura concessa con contratti speciali.

L'onorevole Sanguinetti vi ha, o signori, parlato del modo curioso con cui sarebbe trattato il trasporto delle lane sucide o lavate.

Ebbene, io farò un'appendice a quanto l'onorevole Sanguinetti vi ha detto circa all'industria della lana, e richiamerò la vostra attenzione, e particolarmente quella dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra due fatti. Il primo è che colla nuova tariffa speciale n. 107, serie F, pel trasporto della lana greggia sucida — in balle — con un peso minimo di 5 tonnellate per vagone, il trasporto di una tonnellata a 300 chilometri costerebbe lire 19.50 e cioè lire 0.065 per tonnellata e per chilometro; mentre che nel Belgio, sulle ferrovie dello Stato, tale trasporto di lana sucida o lavata costa soltanto lire 12.50, corrispondente a lire 0.041 per tonnellata e per chilometro — cioè, il 33 per cento di meno del prezzo portato dalla suddetta nuova tariffa numero 107.

Questo confronto mi sembra eloquente.

L'altro fatto consiste nel vedere messi in una

stessa serie nelle nuove tariffe, tessuti di lana il cui valore parte da 9500 lire e va fino a 16,500 lire per tonnellata, prezzi annualmente accertati dalla Commissione per la statistica del movimento commerciale del paese. Io capisco benissimo che le tariffe ferroviarie non possono discendere a certe particolarità, come fa la tariffa doganale; ma fare un solo fascio di 6 o 7 diversi prodotti di filati, di tessuti, il cui valore commerciale per quintale è così diverso, non mi pare giusto, e può nuocere molto all'industria nazionale nei riguardi della concorrenza dei prodotti simili esteri. Evidentemente le nuove tariffe non furono studiate sotto questo rispetto.

E siccome noi, malgrado l'incremento che l'industria dei tessuti di lana ha preso nel nostro paese, continuiamo ad importarne per un valore di più di 62 milioni all'anno, voi vedete, signori, che questa massa di prodotti esteri giunge nel nostro mercato a fare una forte concorrenza ai prodotti simili nazionali che i nostri sforzi tendono ad aumentare.

Ora, io vi domando: perchè questi prodotti hanno da essere ugualmente tassati pel loro trasporto sulle nostre ferrovie? Mi direte che non si può fare una tariffa differenziale, fra i prodotti esteri ed i prodotti simili nazionali, perchè altrimenti si potrebbe dar luogo a rappresaglie; ma io osservo che si può almeno guardare dove sono i nostri maggiori centri di produzione di tessuti di lana, e vedere se non si possa adottare una tariffa locale per questi centri di produzione, al fine di agevolare il trasporto dei loro prodotti, sia per l'esportazione, sia nell'interno del paese. Abbiamo, come vi dissi, una importazione di più di 62 milioni all'anno di tessuti di lana esteri che giungono sul nostro mercato; la cosa, adunque, è degna di esser presa in serio esame.

Ciò che dissi dei tessuti di lana, lo dico pure dei filati e dei tessuti di cotone come lo provano le seguenti cifre.

Nel 1883 abbiamo importato 87,381 quintali di filati di cotone del complessivo valore di 34 milioni e 646 mila lire, e 139,785 quintali di tessuti diversi, pure di cotone, del totale valore di circa 64 milioni e mezzo.

La nuova tariffa speciale, numero 107, pel trasporto a piccola velocità delle materie tessili, greggie e lavorate, non fa alcuna distinzione fra il diverso valore dei filati e dei tessuti di cotone, che varia da lire 1.900 a lire 24,000 la tonnellata.

Parlando del cotone, debbo fare una osservazione circa la influenza che il metodo propo-

sto per applicare le nuove tariffe, avrebbe sul trasporto del cotone in massa, come materia greggia.

Onorevoli colleghi, si tratta di una questione di molta importanza. Ed io vorrei essere un oratore capace di cattivarmi l'attenzione della Camera, per spiegare il mio concetto. Ma io debbo contentarmi di invocare la indulgenza dei miei onorevoli colleghi, e di pregarli di tener conto solamente dei fatti che verrò allegando, poichè mi spiegherò alla buona.

L'onorevole Commissione dice nella sua relazione che, pel trasporto delle merci, si adotta il sistema belga; sistema che consiste nel ridurre il prezzo dei trasporti in un modo abbastanza sensibile a misura che le percorrenze aumentano. Questo, onorevoli colleghi, è un sistema che già vige, in diversa proporzione, sulle reti attuali. Tanto per l'Alta Italia, quanto per le linee Romane e Meridionali, ci sono delle tariffe che ammettono questa riduzione di prezzo, a misura che aumentano le distanze da percorrere; soltanto sarebbe a desiderarsi che queste percorrenze fossero distribuite in modo, da poter giovare sufficientemente al traffico dei prodotti che possono maggiormente interessare la nostra industria e la nostra agricoltura.

Ebbene, quale è il metodo che si propone per applicare il sistema differenziale? Questo metodo, onorevoli colleghi, è talmente fiscale che avrebbe, nella sua applicazione, una influenza, non esito a dirlo, deleteria sulle condizioni economiche di talune industrie, e costituirebbe un onere gravissimo per il pubblico in generale, che si serve delle ferrovie pel trasporto delle merci.

Vi chieggo il permesso di fare un breve confronto fra il metodo che si propone per applicare il sistema differenziale, con quello in vigore nel Belgio sulle ferrovie dello Stato. Confronto la tariffa belga pel trasporto del cotone greggio, colla nuova nostra tariffa n. 107 a piccola velocità. (2)

Nel Belgio esiste una tariffa, la tariffa speciale numero 9, in base alla quale una tonnellata di cotone greggio è trasportata a 400 chilometri a 3 centesimi per tonnellata e per chilometro; quando giunge a questa distanza di 400 chilometri il trasporto finisce per costare soltanto 12 lire.

Vediamo come la nuova tariffa n. 107 tratterebbe questo trasporto in Italia: è un argomento degno, non soltanto dell'attenzione delle amministrazioni ferroviarie, ma anche di quella del Governo.

Secondo la nuova tariffa n. 107, ogni tonnellata di materie greggie, tessili, pagherebbe 9 centesimi per tonnellata e per chilometro, come quella del

Belgio. Alla distanza di 100 chilometri una tonnellata pagherebbe con detta tariffa 8 lire; sulla rete dello Stato nel Belgio una tonnellata paga 7 centesimi ed un decimo di centesimo, cioè 7 lire e 13 centesimi. A 200 chilometri, colla nuova nostra tariffa, una tonnellata pagherebbe 6 centesimi e 7 decimi, cioè lire 13.49; nel Belgio non pagherebbe che 9 lire.

Vedete che in questa tariffa havvi una riduzione graduale molto sensibile. A 300 chilometri nel Belgio una tonnellata pagherebbe 3 centesimi e mezzo, cioè lire 10.50, e colla nostra nuova tariffa pagherebbe lire 18.90.

Dunque, a 350 chilometri, secondo la nostra tariffa il trasporto di una tonnellata costerebbe lire 21.40, mentre nel Belgio costerebbe solamente lire 11.25, quasi la metà meno.

A 400 chilometri, da noi la spesa sarebbe di 24 lire, nel Belgio di 12 soltanto. Talchè, tenendo conto anche delle condizioni dell'industria nel Belgio, dove il carbon fossile, come osservava l'onorevole Prinetti l'altro giorno, costa meno certamente che in Italia, noi abbiamo diversità così sensibili di trattamento da avere in Italia duplicato il prezzo del trasporto a certe distanze la cui percorrenza è necessaria alle fabbriche, perchè giungendo la massima parte delle materie prime a Genova, supponiamo, devono poi fare 250 o 300 chilometri per giungere al loro destino.

Tale diversità di trattamento merita di essere ben considerata.

Noi possiamo farci un'idea della influenza che il prezzo del trasporto del cotone greggio può esercitare sull'industria che lo lavora, badando al fatto che nel 1883 abbiamo importato 673 mila quintali di questa merce pel complessivo valore di circa 91 milioni di lire.

E se si osserva che da noi non si può ribassare il prezzo dei trasporti delle materie greggie come si fa nel Belgio, perchè colà il carbon fossile costa molto meno che in Italia, io osserverò a mia volta che la spesa del carbone entra nella spesa totale dell'esercizio ferroviario in una proporzione che non può influire grandemente sul prezzo dei trasporti.

Nel 1883 si sono consumate sulle nostre quattro maggiori reti ferroviarie 504 mila tonnellate di carbon fossile, le quali, a 28 lire per tonnellata, danno la spesa di meno di 15 milioni, che, ragguagliati ai 133 milioni della totale spesa di esercizio, corrispondono all'11 per cento della spesa medesima.

Dal che si può vedere come la spesa del com-

bustibile non può avere sul prezzo dei trasporti quella influenza di cui faceva cenno l'onorevole Prinetti. È proprio l'organismo delle nostre grandi Amministrazioni ferroviarie che si rifiuta, per timore di vedere diminuire il prodotto dell'esercizio, a considerare le speciali condizioni di ogni industria, ed a fare ad ognuna di esse quel trattamento che l'interesse generale del paese esige.

Ebbene, signori, a queste lacune, a questi gravi difetti dell'attuale ordinamento dell'esercizio ferroviario si deve riparare colle nuove tariffe e con apposite disposizioni. È impossibile che s'imponga all'industria nazionale una tariffa simile a quella proposta pel trasporto di talune materie greggie. E quel che dico del cotone greggio, lo dico di molte altre materie greggie, delle quali mi astengo di parlare per non tediare la Camera. Importa ritenere che non sono punto gli elevati prezzi delle tariffe attuali che debbansi prendere per norma delle riduzioni da farsi colle tariffe nuove; ma che queste riduzioni debbono piuttosto essere determinate da un giusto apprezzamento delle odierne condizioni della produzione nazionale.

Un'altra industria di cui è bene che la Camera si occupi in questa circostanza, è quella della produzione e lavorazione della canapa. Ho visto con piacere che la Commissione ha ammesso una tariffa locale per i centri di maggior produzione di questa materia tessile. E sta bene; ma io domando: perchè non ha ammesso la tariffa locale anche per il territorio di Carmagnola, antico centro di produzione di buonissima qualità di canapa? Non dico questo perchè io appartenga a quella regione, ma perchè è un fatto che il territorio di Carmagnola è sempre stato riputato per la produzione della canapa; i suoi cordami erano fin dal tempo di Carlo Alberto ricercati per le gomene e per gli altri usi della mariniera. Non so spiegarmi questa diversità di trattamento. Così dicasi anche per i filati e per i tessuti di canapa.

Bisogna anche considerare la questione dal punto di vista della possibilità di dare un grande impulso a questa nostra industria, che comincia già a prendere discrete proporzioni, e che si trova a fronte di una forte concorrenza dei filati e tessuti di canapa esteri, mentre poi l'estero ci prende la nostra canapa greggia. Anche qui sarà il caso di vedere se con qualche tariffa locale ben combinata si possa venire in aiuto di quest'industria.

Lascio da parte molti altri esempi, di cui avea preso nota, per dimostrare la necessità di esaminare seriamente l'economia delle nuove tariffe dal punto di vista dell'industria nazionale, e dal punto di vista dei rapporti di queste tariffe con le tariffe

doganali. Io mi limiterò a ricordare alla Camera che abbiamo nominato una Commissione parlamentare, coll'aggiunta di altri uomini competenti, per esaminare la complicata questione della tariffa doganale generale. Codesta Commissione si è messa al lavoro da vario tempo, ha udito molte deposizioni all'Esposizione nazionale di Torino, e sta progredendo nel suo lavoro. Questo lavoro non dovrà essere utilizzato per la riforma delle tariffe ferroviarie?

Noi dobbiamo rammentarci che nel 1878, dopo di avere respinto il nostro trattato di commercio, in Francia si provvide alacremente alla compilazione di una tariffa doganale che porta la data del 7 maggio 1881; con questa tariffa generale, compilata con molta cura, dopo aver udito tutti gli industriali più importanti, la Francia allora si rivolse all'Italia e disse: se volete adesso riprendere i negoziati per i trattati di commercio, io sono preparata.

Noi, sgraziatamente, non abbiamo fatto questo lavoro, e ci siamo trovati nel 1881 senza una tariffa generale preparata come quella della Francia. Vi abbiamo supplito col concorso di colleghi competentissimi per trattare le questioni attinenti al nuovo trattato di commercio colla Francia, e si è fatto il possibile per garantire gli interessi economici del paese, ma si sentì profondamente la necessità di una nuova tariffa doganale generale. Allora l'onorevole Magliani, che fu il primo a riconoscere questa necessità, promise di occuparsene, come se ne occupò infatti promuovendo la nomina di una Commissione, che ora sta lavorando, come ho detto, attorno al grave argomento.

Noi abbiamo, adunque, conchiuso il nuovo trattato di commercio senza la scorta di una nuova tariffa doganale, ed ora stiamo per imporre al paese nuove tariffe ferroviarie senza prima coordinarle colla nuova tariffa generale doganale, che si sta studiando!

Se è vero, o signori, che i rapporti fra la tariffa doganale e le tariffe ferroviarie hanno tale importanza, come giustamente osservava l'onorevole Commissione nella sua relazione, da indurre molti a credere che debba darsi la preferenza all'esercizio delle ferrovie per parte dello Stato, anziché affidarlo all'industria privata, appunto perchè è un interesse vitale che ne va di mezzo, e che potrebbe esser compromesso se queste tariffe ferroviarie non fossero coordinate e mantenute nei debiti rapporti colla tariffa doganale; se ciò è vero, io vi domando, signori, se, nell'occasione presente, non sia il caso di profittare del lavoro della Commissione per la riforma della tariffa do-

ganale, al fine di coordinarlo con le nuove tariffe ferroviarie che si vogliono applicare.

Questo lavoro, avrebbe potuto esser fatto; ma, come già dissi, la parte economica, in questo grande lavoro che si fece per la soluzione dell'importante problema che ci impensierisce, non fu abbastanza curata (lo dico con vivo rincrescimento) e noi ci troviamo alla vigilia di prendere gravi deliberazioni, senza avere la certezza di risolvere il problema secondo le legittime esigenze del paese. Non faccio ora alcuna proposta in proposito. Vedremo nel seguito della discussione come la questione sarà considerata dalla Commissione e dalla Camera; aggiungerò soltanto che altri paesi, che ci hanno preceduti nel migliorare il loro ordinamento ferroviario, si sono contemporaneamente dati pensiero del coordinamento delle tariffe dei trasporti colle tariffe doganali. Cito soltanto un esempio, quello del principe di Bismarck, che nel 1879 promosse la revisione della tariffa doganale generale, informata al concetto di meglio garantire gli interessi del lavoro nazionale. In quella occasione, il gran cancelliere presentò contemporaneamente un disegno di legge al Consiglio federale dell'impero, col quale si stabilirono le norme per coordinare le tariffe ferroviarie colla nuova tariffa doganale.

Se tenete dietro al movimento economico della Germania, voi avrete osservato quale impulso questa legislazione abbia dato a quel paese. Io sono tutt'altro che protezionista; ma mi ricordo che una volta il compianto conte di Cavour, (presso cui ebbi l'onore di lavorare alcuni anni nel Piemonte) quando intraprese la riforma dei 17 trattati che il piccolo paese appiè delle Alpi aveva con altri Stati, la teoria del libero scambio, da lui sì luminosamente sostenuta contro il conte di Revel, protezionista molto spinto, si doveva a suo avviso, mantenere nei limiti di "libero scambio sì, ma a parità di condizioni."

Io l'ho udito più volte pronunziare questo giudizio. Io credo che oggidì, le condizioni generali del Regno non siano gran fatto diverse da quelle in cui allora si trovano le provincie subalpine rispetto ai riguardi che importa avere verso la produzione nazionale. L'Italia ha oggi bisogno di promuovere lo svolgimento delle sue forze produttive il più sollecitamente possibile, con una legislazione economica e tributaria capace di lasciare libero campo all'attività nazionale.

Ora, uno dei più potenti fattori dell'incremento della produzione nazionale, sono appunto i trasporti ferroviari a buon mercato. E se noi non prendiamo questa occasione per cominciare a di-

minuire le tariffe per questi trasporti e coordinarle colle tariffe doganali, io credo che lasceremo il paese in una condizione tale da produrre gravi conseguenze per il suo avvenire economico e finanziario.

Non credo sia un concetto giusto ed attendibile, nelle odierne condizioni economiche e sociali del paese, quello di subordinare latieramente le nuove tariffe ferroviarie al timore di veder diminuito di qualche milione il prodotto lordo dell'esercizio.

Giova ripeterlo; il prodotto dell'esercizio delle nostre ferrovie si può ottenere che aumenti facilitando sapientemente il movimento del traffico.

Io avrei ora da chiamare l'attenzione della Camera sopra alcune disposizioni eccessivamente fiscali di quei benedetti allegati *D* ed *E*. Io li ho esaminati proprio con molta diligenza, con spirito di conciliazione, sperando di potermi persuadere che questa volta il paese avrà un codice per i trasporti sulle sue ferrovie, compilato coi dovuti riguardi alle legittime esigenze del paese, e che gioverà grandemente a meglio garantire gli interessi del pubblico nei suoi rapporti colle amministrazioni esercenti.

Ho sperato di trovare nelle condizioni generali e sociali che dovranno regolare i trasporti, molta chiarezza e poca fiscalità, per cui gli speditori di merci, gli agricoltori, gli industriali sapranno a che attenersi per fare le loro spedizioni, e creare così la possibilità di un maggior movimento commerciale del paese.

Ma, debbo dirlo con rincrescimento, ho provato una grande delusione in questo esame; e mi sono convinto che quelle condizioni sono troppo fiscali, troppo complicate nella loro distribuzione, e quindi troppo poco accessibili alla generalità degli speditori, ai quali riuscirà molto difficile il sapersene servire.

La prima importante questione che si presenta a chi si fa ad esaminare gli allegati *D* ed *E* è quella della responsabilità dell'amministrazione esercente; e questa questione fu risolta nel modo che ho testè accennato, vale a dire con una interpretazione dell'articolo 416 del Codice di commercio che, a mio avviso, è perfettamente contraria alla storia, allo spirito ed alla lettera dell'articolo medesimo.

Vengono poi talune disposizioni, che metteranno proprio gli speditori in condizioni gravissime. Quella disposizione, per esempio, con la quale si stabilisce che lo speditore debba indicare sulla domanda di spedizione la tariffa speciale che intende sia applicata per il trasporto che chiede,

poiché, in caso contrario, l'amministrazione avrà diritto di fargli pagare sulla base della tariffa generale.

Evidentemente i compilatori degli allegati *D* ed *E* hanno supposto che il pubblico, che dovrà servirsi delle ferrovie pel trasporto di merci, possa imparare e tenere a memoria le disposizioni ed i prezzi di una scelta di nuove tariffe, che (se non sono già le diverse tariffe) come taluni numeri degli allegati possono lasciar credere, perchè si sono adottati i numeri d'ordine delle tariffe esistenti) sono tuttavia circa 150 tra le tariffe nuove propriamente dette, e le numerosissime serie in cui esse furono suddivise coi relativi prezzi.

Come volete che un negoziante, un industriale, se non mette un impiegato apposta a fare uno studio di queste tariffe, e dell'organismo loro, come fanno le case di spedizione, possa raccapezzarsi, e possa dire con certezza di non compromettere il suo interesse: io intendo spedire con la tariffa generale o speciale, numero tale, serie tale, godere della disposizione del tale articolo o della tale avvertenza delle condizioni generali o delle condizioni speciali, alle tariffe generali o speciali, e abbia potuto fare tutti i calcoli necessari per sapere che cosa meglio gli convenga di domandare?

È impossibile!

Ed allora, come testè dissi, l'amministrazione esercente avrà diritto ad applicare la tariffa generale, i cui prezzi sono assai più elevati di quelli delle tariffe speciali!

Tante grazie!

Questa sarebbe una immorale speculazione sulla ignoranza del pubblico; il che non è certamente nelle intenzioni di alcuno.

È il sistema fiscale, che si vuole inaugurare, che porta a queste conseguenze.

Questo sistema non era ammesso dalle attuali tariffe prima della erronea interpretazione data all'articolo 416 del Codice di commercio.

Le attuali tariffe di trasporto delle merci sulle quattro grandi reti contenevano, prima di quella interpretazione, una disposizione opposta a quella adottata poi. Secondo quella disposizione, le amministrazioni esercenti avevano l'obbligo, e gli speditori il diritto, di applicare le tariffe speciali anche se non richieste od indicate dagli speditori medesimi. Ciò era giusto e morale!

Si tratta di trasporti di merci che danno 107 o 108 milioni di prodotte all'anno; se volete che le migliaia di speditori, che concorrono a dare un simile prodotto, siano famigliarizzati, col compito congegno di queste tariffe e delle relative

disposizioni si dovranno istituire apposite scuole per spiegarle; (*Parità*) altrimenti quello speditore che non conosce tutte queste cose dovrà pagare in base alla tariffa generale. Ciò contribuirà certamente ad aumentare di alcuni milioni il prodotto totale dell'esercizio alla fine dell'anno, e l'onorevole Magliani potrà esserne lieto; ma io gli domando se dal punto di vista degli interessi economici del paese ciò sia giusto ed ammissibile. Io gli domando se una disposizione che lascierebbe supporre l'intendimento di speculare sulla ignoranza del pubblico, possa essere ammessa nel Codice delle tariffe ferroviarie.

Io credo che ciò non sia giusto, e che non sia nemmeno consentaneo ai veri interessi delle amministrazioni esercenti, perchè con le proposte tariffe generali non si faciliterebbe lo incremento del traffico ferroviario.

Infatti, quando l'amministrazione della rete dell'Alta Italia prese nel 1872 l'iniziativa di modificare le tariffe, il traffico ne ebbe un grande impulso; ma allora non s'impose al pubblico l'obbligo di indicare la tariffa speciale, di cui intendeva avvalersi.

Ora, se voi imporrete quest'obbligo, oltre agli elevati prezzi di tariffa, io domando quale traffico potrete avere? Avrete quel movimento di spedizioni che la necessità imporrà al pubblico di chiedervi; ma non avrete quell'aumento di traffico che la facilità e il minor prezzo delle spedizioni potrebbero assicurare.

Mi riservo, quando discuteremo le disposizioni degli allegati *E* ed *F*, di fare una proposta su questo grave argomento, perchè, lo dico francamente, ripugna alla mia coscienza il mettere la generalità dei nostri speditori in una situazione come quella che loro deriverebbe dall'adozione delle proposte disposizioni in proposito.

Mi consenta ora la Camera ché io dica ancora due parole sulle tariffe pel trasporto dei viaggiatori, e poi la ringrazierò dell'attenzione che mi ha gentilmente prestato.

È un fenomeno assai curioso che il movimento dei viaggiatori in Italia sia tutt'ora molto limitato, a fronte di ciò che si verifica in altri paesi, e che per un paese come il nostro, proteso verso l'Oriente come un punto avanzato colla lunghezza di 1209 chilometri, la media della percorrenza dei viaggiatori sia assai limitata.

Dalla bellissima statistica pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici si rileva che in Italia non si viaggia.

La distanza media percorsa dai viaggiatori dell'Alta Italia è di 82 chilometri per la prima

classe, di 49 per la seconda, e di 37 per la terza: media generale della distanza percorsa 47 chilometri. Per la rete delle linee Romane si ha 161 chilometri per la prima classe, 88 per la seconda e 57 per la terza: media generale 69.

Sulle linee Meridionali 85 chilometri per la prima classe, 54 per la seconda, e 55 per la terza: media generale 54 chilometri.

Ora io domando: come va che nel nostro paese si fanno viaggi di così breve percorso? Potrei anche citare per ciascuna classe le cifre del movimento generale dei viaggiatori per dimostrarvi che, anche nel suo complesso, questo movimento è assai limitato e lento.

Mi restringerò ad indicarvi le cifre complessive:

Viaggiatori trasportati sulle maggiori reti ferroviarie:

nel 1881	n.	28,496,000
" 1882	"	30,800,000
" 1883	"	30,931,000

Queste cifre ci provano che, anche tenendo conto delle circostanze straordinarie che vennero a perturbare la vita economica del paese ed a restringere il numero dei viaggiatori sulle ferrovie nazionali, questo numero è tuttavia assai limitato a fronte di quanto si verifica in altri paesi.

Nel Belgio, per esempio, sin dal 1879, con una popolazione di cinque milioni di abitanti, circolano più di 40 milioni di viaggiatori sulla rete dello Stato di 2585 chilometri.

Quale può essere dunque la causa di un sì ristretto movimento di viaggiatori sulle quattro maggiori reti ferroviarie del nostro paese?

Questa causa, onorevoli colleghi, sta nell'altrezza delle tariffe che abbiamo adottate in Italia per il trasporto dei viaggiatori. Difatti la Germania e il Belgio hanno tariffe molto meno elevate che da noi, perchè hanno capito che l'agevolare il trasporto dei viaggiatori, vuol dire creare gli affari, creare il traffico delle merci.

Che cosa si fa invece da noi colla nuova tariffa? L'unica concessione che si fa, è di diminuire il prezzo della terza classe sulla rete dell'Alta Italia, mentre la tariffa della prima e seconda classe rimane tal quale.

Nelle linee Meridionali vi è un aumento del 10 per cento, come sulle linee Romane; e, per talune linee, nella terza classe delle provincie centrali e meridionali l'aumento supera di molto quella misura.

Ed è così che volete agevolare il trasporto delle persone da una provincia all'altra, massime dei lavoratori? (*Movimenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*)

Ma è così, onorevole Genala; l'aumento è in quei limiti che ho citati. Ora io faccio queste osservazioni in appoggio di quanto dissi testè, che cioè si viaggia poco in Italia, e si percorrono piccole distanze a cagione principalmente dell'eccessivo prezzo dei trasporti. Io non so perchè, nel riordinare le nuove tariffe per i viaggiatori, non si sia

pensato ad applicare per essi lo stesso sistema che si applica per le merci, cioè di ridurre il prezzo a misura che aumenta la distanza.

Ma, o signori, questo sistema lo abbiamo già con i biglietti di andata e ritorno. Le nostre amministrazioni ferroviarie vi concedono una riduzione del 35 per cento, se ben ricordo, per un biglietto di andata e ritorno: per esempio, fate 50 chilometri di andata, e 50 chilometri di ritorno, ed avete la riduzione del 35 per cento. Perchè non si concede una riduzione a chi fa 100 chilometri tutto in un tratto? La ferrovia trasporta sempre lo stesso peso, ed ha uno stesso lavoro.

Di più, si tratta di una merce che provvede da sé al carico e discarico, ed al trasbordo quando occorre.

La proposta tariffa pel trasporto dei viaggiatori vi prova che la questione del movimento di siffatti trasporti, non venne studiata a fondo, nè con elevati criteri nei riguardi dell'economia nazionale; domina sempre la paura di diminuire in qualche misura il prodotto lordo.

Il criterio adottato non è ammissibile. Il trasporto dei viaggiatori, in un paese come l'Italia, per affratellare le popolazioni delle diverse provincie, ha un'importanza straordinaria. Guardate un poco se vedete le classi meno abbienti dell'Italia inferiore venire nell'Italia superiore; non ci conosciamo nemmeno; e sarebbe pur bene che ci conoscessimo.

Anche sui prezzi di andata e ritorno, e sui biglietti circolari vi è da dire.

Anche qui il timore di scemare in qualche modo il prodotto lordo dell'esercizio, ha fatto rinunziare a migliorare di assai le norme che ora regolano questa parte del servizio del trasporto dei viaggiatori, coll'introdurre il sistema che vige in Svizzera ed in Inghilterra, di dare, cioè, maggior termine per il viaggio in relazione della maggiore distanza che si percorre. In Italia, se percorrete 100 chilometri, vi danno per la validità dei biglietti lo stesso tempo che vi darebbero se ne percorreste 200. Ora io vorrei che nelle tariffe nuove vi fossero dei prezzi vantaggiosi per i viaggiatori che da tutte le parti d'Italia vengono alla capitale, e vorrei che potessero venirvi con un biglietto d'andata e ritorno, la cui validità fosse proporzionata alla distanza che si deve percorrere.

Ciò sarebbe un incentivo, per molti, per venire a vedere la capitale, quando gli uomini politici e una parte del Governo se ne allontanano durante i calori estivi. Poichè abbiamo anche questo fenomeno in Italia, che il clima costringe molti, e secondo me a torto, a lasciare Roma nell'estate. Agevolate dunque il viaggio a coloro che vogliono venire a vedere Roma o a stabilirvi relazioni commerciali e industriali; ma se si deve spendere 59 od 84 lire per una percorrenza di 665 chilometri, secondo che si viaggia in 2ª o 1ª classe, oltre le spese del vitto, è certo che pochi si decidano a muoversi.

Per un paese come il nostro, la questione dei

trasporti dei viaggiatori adunque è della massima importanza, non soltanto dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista politico nei riguardi della capitale e delle altre maggiori città del regno; e bisogna anche vedere l'importanza che ha nei suoi rapporti col traffico.

Io richiamo quindi l'attenzione degli onorevoli ministri e della Camera sulla necessità di estendere il sistema differenziale anche al trasporto dei viaggiatori, come uno dei punti assolutamente cardinali del riordinamento delle tariffe ferroviarie.

Non mi dilungo maggiormente; taglio corto e non cito altri fatti, confidando che l'onorevole presidente mi permetterà di esporli, quando discuteremo le disposizioni relative alle tariffe, e di aggiungere alle mie parole d'oggi qualche altra considerazione atta a meglio spiegare le mie idee.

**Presidente.** Si potranno aggiungere nel resoconto ufficiale le sue osservazioni, onorevole Nervo.

**Nervo.** Mi riservo di dare altre spiegazioni sulle singole proposte. Intanto io ho creduto necessario di soddisfare ad un dovere di coscienza, collo esporre alla Camera l'impressione che mi ha prodotto l'esame coscienzioso del nuovo ordinamento delle tariffe, che è sottoposto alle nostre deliberazioni. Io l'ho già detto altre volte; sono favorevole al concetto dell'esercizio delle ferrovie affidato all'industria privata; ma, o signori, bisogna che ciascuno di noi si mostri propenso a provvedere prima di tutto ai supremi interessi della patria, come avviene in altri paesi, i cui uomini di Stato si rendono conto fino all'ultimo limite delle conseguenze che può avere la legislazione economica e finanziaria sul loro paese.

Io ringrazio gli onorevoli colleghi della benevola attenzione che mi hanno gentilmente prestata. (*Bravo! Bene!*)

### Si annunzia una domanda d'interrogazione.

**Presidente.** Comunico alla Camera una interrogazione presentata dall'onorevole di Sant'Onofrio e rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici:

“ Il sottoscritto desidera di interrogare il ministro dei lavori pubblici sulle questioni insorte per l'ubicazione di talune stazioni ferroviarie lungo il tronco Barcellona-Patti (linea Messina-Cerda). ”

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò, dopo che siano state svolte le parecchie altre interrogazioni che già mi furono rivolte da altri onorevoli colleghi.

**Presidente.** Onorevole di Sant'Onofrio, ha Ella udito la dichiarazione dell'onorevole ministro?

**Di Sant'Onofrio.** Sì, e consento.

**Presidente.** Sta bene.

### Presentazione d'un disegno di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno.

**Depretis, presidente del Consiglio.** D'accordo col mio collega il ministro delle finanze, mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la proroga della facoltà, concessa con l'articolo 9 della legge 8 luglio 1883 alle provincie danneggiate dalle inondazioni, di accordare prestiti ai privati; e ne domando l'urgenza.

Prego, anzi, la Camera di volerne affidare l'esame alla Commissione che ha esaminato il disegno di legge, diretto ad agevolare, nei territori danneggiati dalle piene del 1882, i prestiti a mite interesse.

**Presidente.** Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge. L'onorevole presidente del Consiglio chiede che piaccia alla Camera dichiararlo d'urgenza, e deferirlo all'esame della Commissione che riferì sulla legge per le disposizioni dirette ad agevolare, nei territori danneggiati dalle piene del 1882, i prestiti a mite interesse. Se non vi sono obiezioni, le proposte dell'onorevole presidente del Consiglio s'intenderanno approvate.

(*Sono approvate.*)

### Si dichiara chiusa la votazione.

**Presidente.** Dichiaro chiusa la votazione.

### Discussione sull'ordine del giorno.

**Melchiorre.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Melchiorre.** Pregherei l'onorevole presidente di chiedere all'onorevole ministro delle finanze, se e quando sia disposto ad assistere allo svolgimento dell'interrogazione che io già annunziai circa la proroga da accordarsi alla legge 22 marzo 1883, per l'affrancamento dei canoni ed altre prestazioni.

**Presidente.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**Magliani, ministro delle finanze.** Dichiaro all'onorevole Melchiorre che, d'accordo col mio collega il ministro guardasigilli, presenterò un disegno di legge per accordare la proroga da lui desiderata.

Se poi, dopo questa dichiarazione, l'onorevole Melchiorre insistesse nel volere svolgere la sua interrogazione, prego la Camera di voler deliberare che sia svolta nella seduta di domenica prossima.

**Presidente.** L'onorevole Melchiorre ha facoltà di parlare.

**Melchiorre.** Io sono soddisfattissimo della risposta dell'onorevole ministro, e lo ringrazio doppiamente, perchè in tal modo risparmia alla Camera la noia di udire la mia disadorna parola.

**Presidente.** Così rimane esaurita la sua interrogazione.

Domani mattina sono convocati tutti gli Uffici. Alle due seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6,45.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

2° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (181)

3° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

4° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

5° Acquisto delle rogge Busca e Rizzo-Biraga. (158) (*Urgenza*)

6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

7° Riforma della legge sulla leva marittima. (45)

8° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

9° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

10° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

11° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

12° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

13° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

14° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

15° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

16° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

18° Circostrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia (118)

19° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea (213)

20° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)

21° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

22° Aggiunte all'elenco delle opere idrauliche di 2ª categoria. (230)

23° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

24° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

25° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

26° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

27° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

28° Istituzione della riserva navale. (198)

29° Riordinamento della imposta fondiaria. (54-A)

Prof. AVV. LUIGI RAVANTI  
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1884. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).

**Note al discorso dell'onorevole Nervo** (Pagine 9978 e 9992)

(1) Il Governo austro-ungarico ha anche già presentato al Parlamento un progetto di legge inteso a modificare la tariffa doganale per coordinarla colle tariffe della ferrovia dell'Arlberg.

(2) Nuova tariffa speciale n° 107 a piccola velocità per le materie tessili greggie, ecc.

*Spedizioni di almeno 6 tonnellate per vagone.*

Sino a	50 chilometri	0,09	L.	4.50
»	75	» 0,083	»	6.25
»	100	» 0,08	»	8.00
»	125	» 0,074	»	9.375
»	150	» 0,071	»	10.70
»	175	» 0,069	»	12.12
»	200	» 0,0674	»	13.49
»	225	» 0,065	»	14.86
»	250	» 0,0645	»	16.23
»	275	» 0,064	»	17.60
»	300	» 0,063	»	18.97
»	325	» 0,062	»	20.22
»	350	» 0,061	»	21.47
»	375	» 0,0605	»	22.72
»	400	» 0,0599	»	23.97

Tariffa speciale n° 9 vigente sulla rete ferroviaria del Belgio per la importazione di materie greggie.

*Spedizioni di 10 tonnellate.*

Sino a	50 chilometri	0,09	L.	4.50
»	75	» 0,083	»	6.25
»	100	» 0,0713	»	7.13
»	125	» 0,063	»	7.88
»	150	» 0,0543	»	8.25
»	175	» 0,0493	»	8.63
»	200	» 0,045	»	9.00
»	225	» 0,041	»	9.38
»	250	» 0,039	»	9.75
»	275	» 0,0353	»	10.13
»	300	» 0,33	»	10.50
»	325	» 0,0305	»	10.88
»	350	» 0,032	»	11.25
»	375	» 0,031	»	11.63
»	400	» 0,03	»	12.00



LEGISLATURA XV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

**Confronto della nuova tariffa generale per le merci a piccola velocità  
con quella esistente per le reti continentali.**

*(Annesso al discorso pronunciato dal deputato Sanguinetti nei giorni 5, 6 e 8 dicembre 1884.)*

NUOVA CLASSIFICAZIONE  <b>Voce</b>	Prezzo per tonnell. e Chilom.  — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Acciaio. In lavori non nominati . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
— In barre o lastre greggie . . . . .	8	10	7	10	—	1	—	
Acetato. Di ferro, di piombo, di rame ed altri non nominati . . . . .	16	12	14	14	4	2	2	
— Di allumina . . . . .	14	12	14	14	2	—	—	
Aceto. Comune . . . . .	8	7	7	10	1	1	—	
Acido. Non nominato . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— Citrico . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— Tartarico . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
— Solforico . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Acqua. Ammoniacale depurata . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— Distillata . . . . .	12	10	12	12	2	—	—	
Aglione. Anche alla rinfusa . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Agrumi. Aranci, cedri, limoni. . . . .	10	14	7	10	—	3	—	
Alabastro (lavori di) . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— Greggio in pezzi . . . . .	7	7	7	6	—	—	1	
Alari. In ghisa . . . . .	8	12	7	10	—	1	—	
Alcali. Volatile, spirito di sale am- moniacale . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Alcool. Spirito di vino in botti. . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Aloè (Legno e sugo di) . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Alveari. (Meno di 200 Kg. p. m. c.) . . . . .	18	14	18	18	4	—	—	
Amianto od Asbesto. Greggi. . . . .	7	6	6	6	1	1	1	
Amido ed Amidone. . . . .	12	12	10	12	—	2	—	
Ammoniaca. Liquida . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Apparecchi. Inodori . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— Per Gas . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Arenarie (Pietre) per lastriati . . . . .	6	6	5	5	—	1	1	
Armi. Da fuoco e da taglio. . . . .	14	14	12	14	—	2	—	
Asfalto. In pani. . . . .	7	—	5	6	—	2	1	
— In roccia, minerale bituminoso . . . . .	6	7	5	6	—	1	—	Oggi è compreso sotto la voce « Asfalto naturale od artificiale.

LEGISLATURA XV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnell. e Chilom.  — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Asfodelo. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Assafetida . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Assenzio (Pianta medicinale) . .	16	16	14	14	—	2	2	
Assi. Di ferro, di ghisa con ruote o non. . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Aste. Motrici per macchine a va- pore . . . . .	10	10	7	7	—	3	3	
Avorio. In natura . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
Bablach. . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Bacchiole, o stecche di legno per corbelle . . . . .	7	10	6	6	—	1	1	
Bambù (semeno di 200 Kg. al me- tro cubo) . . . . .	24	16	14	14	8	10	10	
— (Eccedenti i 200 Kg. al m. c.) .	16	16	14	14	—	2	2	
Barbabietole (polpa di) . . . . .	8	7	7	7	1	1	1	
Battelli. In lamiera di ferro. . .	16	14	14	16	2	2	—	
Berretterie . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Bettonica (fiori e foglie med.) . .	16	14	16	16	2	—	—	
Bevande, non nominate, in bottiglie — in botti e barili. . . . .	16 14	14 12	14 10	14 10	2 2	2 4	2 4	
Bigoncie o Bigoncioli di legno pesanti meno di 200 Kg. al metro cubo. . . . .	18	16	16	16	2	2	2	È impossibile otte- nere un peso maggiore di 200 kilogr. per m. c. onde conseguire una tassa più ridotta.
Bilancie, non nominate, incassate. — non incassate . . . . .	16 16	14 16	12 14	12 14	2 —	4 2	4 2	
Bigliardi . . . . .	16	16	14	16	—	2	—	
Birra. In bottiglie. . . . .	14	12	12	12	2	2	2	
— In botti e barili. . . . .	8	7	7	10	1	1	—	
Bismuto . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
Bitumi liquidi, non nominati . .	8	7	6	6	1	2	2	
— Solidi id. . . . .	8	7	6	6	1	2	2	
Bolloni di ferro. . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Bombe di ferro o di ghisa vuote.	10	10	7	7	—	3	3	
Borace naturale . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Borra, o cimatura di stoffe pesante meno di 120 Kg. p. m. c. . . .	10.5	12	10.5	10.5	—	—	—	Si suddivide la nuova tariffa in varie gradazioni per confrontare colle tariffe attualmente in vigore che hanno sulle tre reti diversa base di tassazione a seconda della compressione.
— — da 120 a 150 id. . . .	10.5	10	10.5	10.5	1½	—	—	
— — da 150 a 180 id. . . .	10.5	10	7	10.5	1½	3 1½	—	
— — da 180 a 200 id. . . .	10.5	7	7	10.5	3	3	—	
— — oltre i 200 Kg. p. m. c. . . .	7	7	7	7	—	—	—	È impossibile ottenere un peso che ecceda i 200 Kg. per m. c., condizione necessaria per ottenere una tassazione inferiore.
Botti, di legno, vuote . . . . .	18	16	16	16	2	2	2	
Bossoli. Per grasso. . . . .	12	14	10	10	—	2	2	Vedi osservazione pella Borra e cimatura.
Bozzoli. Sfarfallati, ecc., pesanti più di 120 e fino a 150 Kg. per metro cubo . . . . .	21	16	21	21	5	—	—	
— — da 150 a 180. id. . . . .	21	16	14	21	5	7	—	
— — da 180 a 200. id. . . . .	21	14	14	21	7	7	—	
— — oltre i 200. id. . . . .	14	14	14	14	—	—	—	
Bozzoli. Lavati e spogli della seta pesanti più di 120 e fino a 150 Kg. per metro cubo. . . . .	18	16	21	21	2	—	—	
— — da 150 a 180. id. . . . .	18	14	14	21	4	4	—	
— — da 180 a 200. id. . . . .	18	14	14	21	4	4	—	
— — oltre i 200. id. . . . .	12	14	14	14	—	—	—	
Bromo. (Veleno) . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Bronzine. Per ruote . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Bronzo. In minuti lavori non nominati. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— In grossi lavori d'ornato . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— In lastre, in pani, in piastre, in rosette in verghe. . . . .	10	10	6	7	—	4	3	
— In rottami, tornitura, limatura. . . . .	8	10	6	7	—	2	1	
Budella. Secche, meno di 200 Kg. per m. c. . . . .	18	24	21	14	—	—	4	
— Sakati in recipienti. . . . .	6	7	5	6	—	1	—	
Burro fresco. . . . .	14	14	10	14	—	4	—	
— salato . . . . .	14	14	10	12	—	4	2	
Buste da lettere e da pieghi di qualunque specie . . . . .	16	—	14	14	—	2	2	
Cacao . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Caffè. . . . .	16	16	12	14	—	4	2	
Calcere bituminoso . . . . .	8	7	6	6	1	2	2	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE —  <i>Voce</i>	Prezzo per tonnell. e Chilom. — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			<i>Osservazioni</i>
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Calce viva o spenta, alla rinfusa . . . . .	7	7	5	6	—	2	1	
— in sacchi o botti . . . . .	6	7	5	6	—	1	—	
Calci o incassature di fucili e pistole semplicemente sagomati . . . . .	8	10	7	10	—	1	—	
Calcografie . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Caloriferi (e parti di) in ferro o ghisa . . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Calzamenta d'ogni genere . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Canapa pettinata meno di 120 kg. per metro cubo . . . . .	12	14	10 1/2	10 1/2	—	1 1/2	1 1/2	
— da 120 a 150 kg. p. m. c. . . . .	12	12	10 1/2	10 1/2	—	1 1/2	1 1/2	
— da 150 a 180 » . . . . .	12	12	7	10 1/2	—	4 1/2	1 1/2	
— da 180 a 200 » . . . . .	12	7	7	10 1/2	5	5	1 1/2	
— oltre i 200 » . . . . .	8	7	7	7	1	1	1	Vedi osservazione pella Borra e cimatura.
Canapa greggia meno di 120 kg. per metro cubo . . . . .	12	14	10 1/2	10 1/2	—	1 1/2	1 1/2	
— da 120 a 150 kg. p. m. c. . . . .	12	12	10 1/2	10 1/2	—	1 1/2	1 1/2	
— da 150 a 180 » . . . . .	12	12	7	10 1/2	—	5	1 1/2	
— da 180 a 200 » . . . . .	12	7	7	10 1/2	5	5	1 1/2	
— oltre i 200 » . . . . .	8	7	7	7	1	1	1	
Candelabri grandi di ghisa . . . . .	8	10	7	10	—	1	—	
Candele di cera . . . . .	16	16	14	16	—	2	—	
Canne d'India, di zucchero ecc. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Cannoni smontati . . . . .	10	10	7	7	—	3	3	
— di bronzo, acciaio inservibili e da rifondere . . . . .	8	7	7	6	1	1	2	
Caolino feldspato argilloso . . . . .	6	7	5	5	—	1	1	
Carbonato d'ammoniaca . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Carbone fossile o antracite . . . . .	6	5	5	5	1	1	1	
— litantrace . . . . .	6	6	5	5	—	1	1	
Carbonella o brace . . . . .	7	10	7	6	—	—	1	
Cardi o carboni vegetali per iscardassare, pes. meno di 200 kg. per m. c. . . . .	18	16	14	14	2	4	4	
Carni affumicate, salate e secche . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Carniccio o brandelli di carne cal- cinata, meno di 200 kg. p. m. c.	10 1/2	7	5	6	3 1/2	5 1/2	4 1/2	
— oltre 200 kg. p. m. c. . . . .	7	7	5	6	—	2	1	
Carta da disegno, da lettere, ve- lina e simili . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— da sigarette. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— grossolana da involucri. . . . .	8	7	10	10	1	—	—	
Cartapeccora o pergamena . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
Carte da giuoco. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— geografiche . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Cartoncino per fotografie, ecc. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Cartone e cartoncino ordinario.	8	7	10	10	1	—	—	
Cascami di seta, di filati pesanti meno di 150 kg. p. m. c. . . . .	18	14	18	16	4	—	2	
— da 150 a 180 » . . . . .	18	14	12	16	4	6	2	
— da 180 a 200 » . . . . .	18	12	12	16	6	6	2	
— oltre i 200 » . . . . .	12	12	12	16	—	—	—	
Cascami di cotone pesanti meno di 120 kg. p. m. c. . . . .	15	14	9 10 1/2	15	1	6	4 1/2	
— da 120 a 150 kg. p. m. c. . . . .	15	12	9 10 1/2	15	3	6	4 1/2	
— da 150 a 180 » . . . . .	15	12	6 10 1/2	15	3	9	4 1/2	Vedi osservazione pella Borra e cima- tura.
— da 180 a 200 » . . . . .	15	10	6 10 1/2	15	5	9	4 1/2	
— oltre i 200 » . . . . .	10	10	6 7	15	—	4	3	
Cascami di lana meno di 120 kg. per metro cubo . . . . .	15	14	10 1/2	15	1	4 1/2	—	
— da 120 a 150 metri cubi. . . . .	15	12	10 1/2	15	3	4 1/2	—	
— da 150 a 180 » . . . . .	15	12	7	15	3	8	—	
— da 180 a 200 » . . . . .	15	10	7	15	5	8	—	
— oltre i 200 kg. per metro cubo . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Cascarilla (Scorza di . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Casse di ferro o forzieri per da- naro . . . . .	14	12	12	12	2	2	2	
— di legno vuote pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	18	16	16	16	2	2	2	È impossibile otte- nere maggior peso di 200 kg. per m. c. per conseguire la bassa tassazione che si pro- mette.
Catecù o Cattù naturale, terra giapponese. . . . .	12	16	16	10	—	—	2	
Catrame o Coaltar liquido . . . . .	8	7	6	6	1	2	2	

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnelli e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Catrame o coaltar solido . . . . .	8	7	6	6	1	2	2	
Cavalletti di ferro in fasci . . . . .	12	—	10	12	—	2	—	
Caviale. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Caviglie per vie ferrate . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Cera manifatturata . . . . .	16	16	14	16	—	2	—	
— vergine o greggia. . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Ceralacca . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Cereali - Avena, frumento, miglio, panico, segala, spelta . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
Ceste vuote, pesanti meno di 200 km. per metro cubo . . . . .	18	16	16	16	2	2	2	Valga osservazione fatta per botti, casse, ecc.
Chermes minerale od ossisolfuro di antimonio . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Chiodi e viti in ferro, in ghisa, ecc.	8	10	7	12	—	1	—	
Cianuri di ferro, di mercurio, di potassio ed altri non nominati	16	16	14	14	—	2	2	
Cipolle . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Citrato di magnesia ed altri non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Cobalto minerale in polvere . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Cocomeri ed angurie . . . . .	10	12	7	12	—	3	—	
Cognac in bottiglie . . . . .	16	14	12	14	2	4	2	
— in botti e barili . . . . .	14	10	10	10	4	4	4	
Colla di pesce . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Colofonia o pece greca . . . . .	8	7	10	10	1	—	—	
Coltellerie . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
Comino o cimino (Seme di. . . . .	14	16	12	14	—	2	—	
Conchiglie greggie . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Concimi artificiali non nominati . . . . .	6	6	5	5	—	1	1	
Cordami e funami di canape, lino ecc. . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Coriandoli di gesso . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
Corna (Residui di. . . . .	6	7	5	6	—	1	—	
Correntini o regoletti di legno . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	

LEGISLATURA XV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Cotone greggio meno di 120 kg. per metro cubo . . . . .	15	14	15	18	1	—	—	Vedi osservazione per la Borra.
— da 120 a 150 kg. per m. cubo .	15	12	15	18	3	—	—	
— da 150 a 180 » » .	15	12	7	18	3	8	—	
— da 180 a 200 » » .	15	10	7	18	5	8	—	
— oltre i 200 kg. » » .	10	10	7	10	—	3	—	
Creosoto (olio di catrame . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	Come sopra.
Crine animale greggio, pesante meno di 150 kg. per m. cubo	18	14	21	21	4	—	—	
— da 150 a 180 kg. per m. cubo	18	14	12	21	4	6	—	
— da 180 a 200 » .	18	12	12	21	6	6	—	
— oltre i 200 » .	12	12	12	12	—	—	—	
Cristallami non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	Veggansi al riguar- do le osservazioni per botti, casse vuote, ecc.
Cromati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Crusca o cruscherello . . . . .	7	7	16	7	—	1	—	
Cucine economiche in ferro o ghisa . . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Cuscinetti per vie ferrate . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Damigiane di vetro vuote impa- gliate, meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	15	10	15	16	5	—	—	
Datteri (frutti di . . . . .	16	14	7	14	2	9	2	
Decorazioni da teatro . . . . .	16	—	16	14	—	—	2	
Effetti teatrali . . . . .	16	16	12	14	—	4	2	
Elleboro (radice o polvere medic. Farina di semi oleosi . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— di castagne . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
— di cereali . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
— di legumi. . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
Fascine di legna minuta . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Fecole alimentari non nominate.	16	14	12	12	2	4	4	
Feldspato argilloso comune . . . . .	6	7	5	5	—	1	1	
Ferramenta da fabbrica in grossi lavori . . . . .	10	10	7	10	—	—	—	
Ferro greggio abbozzato o pu- dellato . . . . .	6	5	6	7	1	—	—	

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnelli e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Fiammiferi o zolfanelli . . . . .	14	16	10	14	—	4	—	
Fiaschi di vetro vuoti, pesanti meno di 200 kg. p. m. c. imp.	15	16	10	18	—	5	—	Veggansi al riguardo le osservazioni per botti, casse vuote ecc.
Fichi secchi . . . . .	10	14	7	12	—	3	—	
Fichi d'India . . . . .	10	—	7	12	—	3	—	
Filaccie in balle o in casse . . .	12.50	10	10	7.50	2.50	2.50	4.50	
Filo di ottone o rame . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
— di ferro anche zincato per te- legrafi e telefoni . . . . .	12	7	7	6	5	5	6	
Fior di zolfo e zolfo in cannoli .	16	12	6	10	4	10	6	
Forbici . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
Forme per zucchero in terra cotta . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Formelle di carbon fossile . . .	6	6	6	5	—	—	1	
— di residui di conceria . . . .	6	6	5	5	—	1	1	
Fotografie . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Frutta secca non nominata . . .	12	12	7	12	—	5	—	
Frutta fresca non nominata . . .	10	12	7	14	—	3	—	
Frutti sciropati e canditi . . . .	16	16	16	14	—	—	2	
Galbano succo-gomma . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Garanza o robbia macinata . . .	14	16	10	12	—	4	2	
Genziana macinata . . . . .	12	12	10	12	—	2	—	
— Radice di . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Gesso calcinato in sacchi o botti.	6	6	5	7	—	1	—	
Gherigli di albicocche, ciliege, noci, pesche e simili . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	Sulle Meridionali attualmente non sono denominati ma è pro- babile siano tassati come mandorle sgu- sciate secche.
Ghiande (Bacche e calici di . . .	7	—	—	5	—	—	2	
Ghisa in lavori d'ornato ed in ba- laustri . . . . .	8	12	7	10	—	1	—	
Giaggiuolo o Ireos (iride) lavo- rata in polvere . . . . .	16	16	14	16	—	2	—	
Girarrosti incassati . . . . .	16	16	12	12	—	4	4	
— non incassati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Giuggiole (frutta) . . . . .	10	12	7	12	—	3	—	
Granaglie non nominate . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	



NUOVA CLASSIFICAZIONE — Voce	Prezzo per tonnell. e Ch'om. — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Ch'om. — Cent.	sulle Meridionali per Ch'om. — Cent.	sulle Romane per Ch'om. — Cent.	
Guado (Radici e foglie di) per tinta . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Gusci di noci e simili (Quali com- bustibili) . . . . .	6	7	5	5	—	1	1	
Ipecacuana . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Isolatori per telegrafi e telefoni .	8	7	7	7	1	1	1	
Iute greggie in balle pesanti meno di 120 kg. per metro cubo.	15	14	15	15	1	—	—	
— da 120 a 150 »	15	12	15	15	3	—	—	Vedi osservazioni per Borra, ecc.
— » 150 a 180 »	15	12	10	15	3	5	—	
— » 180 a 200 »	15	10	10	15	5	5	—	
— oltre i 200 kg. per metro cubo.	10	10	10	10	—	—	—	
Lacca carminata . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Lampade, fanali e lanterne anche per gaz pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	24	16	21	21	8	3	3	
Idem, più di 200 kg. per metro c.	16	16	14	14	—	2	2	
Lana lavata pesante meno di 150 chilogrammi per metro cubo	18	16	15	21	2	6	—	
— da 150 a 180 chilog. per m. c.	18	16	10	21	2	8	—	Come sopra.
— da 180 a 200 Id. . . . .	18	14	10	21	4	8	—	
— oltre i 200 Id. . . . .	12	14	10	12	—	2	—	
Lana meccanica pesante meno di 120 chilog. per metro cubo .	15	14	10 1/2	10	1	4 1/2	5	
— da 120 a 150 Id. . . . .	15	12	10 1/2	10	3	4 1/2	5	Come sopra.
— da 150 a 180 Id. . . . .	15	12	7	10	3	8	5	
— da 180 a 200 Id. . . . .	15	10	7	10	5	8	5	
— oltre i 200 Id. . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Lana sucida pesante:								
— da 120 a 150 kg. per metro c.	15	12	10 1/2	12	3	4 1/2	3	Come sopra.
— da 150 a 180 Id. . . . .	15	12	7	12	3	8	3	
— da 180 a 200 Id. . . . .	15	10	7	12	5	8	3	
— oltre i 200 Id. . . . .	10	10	7	12	—	3	—	
Latta bianca in fogli . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Lava greggia per lastricati e co- struzioni. . . . .	6	7	5	5	—	1	1	
Lavagne od ardesie levigate . .	8	7	10	10	1	—	—	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE  <b>Voce</b>	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Lavagne in lastre greggie . . .	6	6	5	7	—	1	—	
Lavori di cartoni o carta pesta meno di 200 kg. per metro c.	24	16	16	24	8	8	—	
Legnami in lavori non nominati.	14	14	12	12	—	2	2	
— in forma di serramenta . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Legni da tinta e da concia non nominati . . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Legno in fogli, per tarsia, ecc. .	14	14	12	12	—	2	2	
— riflesso, cioè preparato per cer- chi. . . . .	8	10	7	10	—	1	—	
— ridotto in fuscellini per flam- miferi e persiane. . . . .	8	7	7	10	1	1	—	
Legumi freschi, come ceci, cicer- chie, fagioli, fave, ecc. . . .	10	12	7	12	—	3	—	
— Secchi . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
Libri. . . . .	16	16	12	14	—	4	2	
Lingue di bue o cavallo affumi- cate o salate . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Lino pettinato in balle pesante meno di 120 kg. per metro c.	15	14	15	18	1	—	—	
— da 120 a 150 Id. . . . .	15	12	15	18	3	—	—	
— da 150 a 180 Id. . . . .	15	12	7	18	3	8	—	
— da 180 a 200 Id. . . . .	15	10	7	18	5	8	—	
— Oltre i 200 kg. per metro cubo	10	10	7	10	—	3	—	
Lino greggio pesante meno di 120 kg. per metro cubo. . . . .	15	14	15	18	1	—	—	
— da 120 a 150 Id. . . . .	15	12	15	18	3	—	—	
— da 150 a 180 Id. . . . .	15	12	7	18	3	8	—	
— da 180 a 200 Id. . . . .	15	10	7	18	5	8	—	
— oltre i 200 kg. per metro cubo.	10	10	7	10	—	3	—	
Liquori dolcificati e spiritosi in bottiglie, non nominati . . .	16	14	14	14	2	2	2	
— in botti e barili . . . . .	14	12	12	12	2	2	2	
Litografie. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Luppoli meno di 120 kg. per m. c.	18	16	21	21	2	—	—	
— da 120 a 150 Id. . . . .	18	14	21	21	4	—	—	
— da 150 a 200 Id. . . . .	18	14	12	21	4	6	—	

Vedi osservazione  
per Borra ecc.

LEGISLATURA XV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DI-CUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE — <b>Voce</b>	Prezzo per tonnell. e Chilom. — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Macchine da cucire e simili incassate ed imballate . . . . .	14	14	12	14	—	2	—	
Macchine e meccanismi (e parti di) non nominati nè incassati . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
— incassati . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Magli e mazze di ferro fino a 5 tonnellate per collo . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Mandorle secche sgusciate . . . . .	12	14	7	14	—	5	—	
— col guscio . . . . .	10	14	7	12	—	3	—	
— verdi . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Marmetti od Ambrogette da pavimento . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Marmo in lavori semplici . . . . .	12	12	7	10	—	5	2	
— in blocchi o massi fino a 5 tonnellate per collo . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
— artificiale in lastre greggie . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Marocchino (pelli di . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Mastice resinoso . . . . .	16	12	14	14	4	2	2	
— bituminoso . . . . .	8	7	6	6	1	2	2	
Matite (lapis) . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Mattoni per pulire i metalli . . . . .	7	—	6	6	—	1	1	
Melasso . . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Melagrane . . . . .	10	12	7	12	—	3	—	
Meloni o poponi . . . . .	10	12	7	12	—	3	—	
Metalli lavorati, non nominati (esclusi i preziosi) . . . . .	16	16	14	12	—	2	4	
— non nominati in limatura, ritagli ecc. (esclusi i preziosi) . . . . .	8	7	7	7	1	1	1	
Mele . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Misuratori, contatori o registri del Gaz incassati . . . . .	14	16	12	12	—	4	4	
Misure di capacità in ferro . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— di capacità in legno . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Molinelli o macinini da caffè, pepe, formaggio, ecc. . . . .	14	—	12	12	—	2	2	
Molle spirali per mobili . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	

NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Molle da locomotive e carrozze e vagoni per ferrovia . . . .	12	14	12	10	—	—	2	
Mondiglie di cereali o riso . . .	7	7	6	7	—	1	—	
Morse da fabbro-ferraio . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Mortai d'acciaio e bronzo . . . .	10	10	7	7	—	3	3	
— di ghisa e ferro . . . . .	10	10	7	6	—	3	4	
Mosto . . . . .	8	7	7	10	1	1	—	
Mozzi e raggi da ruote di legno	10	10	7	10	—	3	—	
Natrone (Soda d'Egitto) . . . .	8	10	10	7	—	—	1	
Nitrati non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Noci di galla . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— comuni . . . . .	8	10	7	10	—	1	—	
Noccioli od altre ossa di frutta non nominati nè infranti . . . .	8	12	6	10	—	2	—	
Nocciole secche sgusciate . . . .	12	14	7	14	—	5	—	
— secche col guscio . . . . .	10	14	7	12	—	3	—	
— verdi . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Oggetti di cancelleria non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Olio di fegato di merluzzo . . . .	16	14	16	16	2	—	—	
— di arachidi, di canapa, di cocco, di colza o ravizza, di cotone, di lino, di noce, d'oliva, di palma, di sesamo e simili, in bottiglie . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— in barili . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
— minerale - Canfno, lucilina, petrolio, olio di schisto, di sasso, di catrame e di nafta . . . .	10	12	7	10	—	2	—	
— minerale in otri • pelli a vagoni completo . . . . .	10	12	6	10	—	4	—	
Olive in natura . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Oltremare (Azzurro minerale) . . .	10	16	14	14	—	2	2	
Orcanetto (Radice da tinta) . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Organi da chiesa non imballati . . .	16	—	14	14	—	2	2	
— imballati . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
Oriana (Pasta tintoria) . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	

NUOVA CLASSIFICAZIONE  <b>Voce</b>	Prezzo per tonnell. o Chilom.  — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali, per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Oricello (Specie di lichene per tinta) . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Ortaglie e verdure fresche . . . . .	10	12	7	12	—	3	—	
Orzo comune e perlato . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
— tallito, tostato o mondo . . . . .	7	7	6	7	—	1	—	
Ossa greggie e raschiatura d'ossa . . . . .	6	7	5	6	—	1	—	
Ottone in tubi . . . . .	14	14	7	12	—	7	2	
— in foglie, lamine, lastre, pani, piastre o verghe . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
— in rottami, limatura, tornitura e ritagli . . . . .	8	12	7	10	—	1	—	
Pagliericci elastici non imballati nè incassati . . . . .	24	16	16	16	8	8	8	
— imballati, incassati . . . . .	21	16	14	14	5	7	7	
Pali per linee telegrafiche . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Pale da cannone in acciaio . . . . .	10	10	7	7	—	3	3	
— da cannone in ferro o ghisa . . . . .	10	10	7	6	—	3	4	
Panieri d'ogni specie non nominati pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	24	16	16	24	8	8	—	Vedi osservazioni pelle botti, casse, ecc.
Panieri ed altri recipienti di vimini vuoti, pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	18	16	16	24	2	2	—	
Paste tintorie non nominate . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— da vermicellaio . . . . .	10	14	7	12	—	3	—	
— Pelli camosciate e verniciate . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— (raschiature e ritagli di) pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	10 1/2	7	5	6	3 1/2	5 1/2	4 1/2	
— più di 200 p. m. c. . . . .	7	7	5	6	—	1	1	
Peltro in lavori non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— in pani o in verghe . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Pennacchi e pennaroli pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	24	16	24	24	8	—	—	
Penne metalliche . . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
Pennelli di ogni specie . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Pepe . . . . .	16	16	12	12	—	4	4	
Pesci affumicati o secchi . . . . .	8	10	7	10	—	1	—	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE  <i>Voce</i>	Prezzo per tonnell. e Chilom.  — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			<i>Osservazioni</i>
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Petunzi (varietà di feldspato quarzoso) . . . . .	6	7	5	5	—	1	1	
Piastre di ferro o ghisa . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Piattaforme (pezzi di . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Pietre di paragone . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— litografiche e simili . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— da molino e macine . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
— greggie o grossolanamente lavorate fino a 5 tonnellate per pezzo . . . . .	6	6	5	5	—	1	1	
Pimento . . . . .	16	16	12	12	—	4	4	
Piombo in pani o verghe . . . . .	7	10	7	6	—	—	1	
Pipe di gesso, di legno, schiuma e terra . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Pirolignite di alluminio, di calce, di ferro, di piombo . . . . .	14	12	14	14	2	—	—	
Potassa (bicarbonato di . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— (carbonato puro di . . . . .	10	10	7	7	—	3	3	
Prosciutti affumicati e salati . . . . .	14	16	10	12	—	4	2	
Prugne secche . . . . .	12	14	7	12	—	5	—	
Quadretti e simili lavori in legno per pavimenti . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Quadri e quadriere in casse . . . . .	16	16	14	16	—	2	—	
Radici di altea, di aloè, di raponzico, di quassio . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— medicinali non nominate . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— per tinta non nominate, macinate . . . . .	14	16	14	12	—	—	2	
— per tinta non nominate, non macinate . . . . .	12	14	10	10	—	2	2	
— di palude, da spazzole, depurate . . . . .	12	10	15	15	2	—	—	
Rame in tubi . . . . .	14	14	7	12	—	7	2	
— in piastre, lamiere o fogli . . . . .	10	12	7	12	—	3	—	
— in masse, pani o verghe . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
— in rottami, tornitura, limatura o ritagli . . . . .	8	12	7	10	—	1	—	
Regolizia (radice di . . . . .	10	14	7	10	—	3	—	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE  <b>Voce</b>	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Remi . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Resine, cioè: trementina, gallipot, copau e simili non nominati .	16	16	14	14	—	2	2	
Reti di corda grossa . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Revalenta arabica (fecola alimen- tare . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
Rhum in bottiglia . . . . .	16	14	12	14	2	4	2	
— in botti o barili . . . . .	12	10	10	10	2	2	2	
Risc o risone . . . . .	7	7	6	10	—	1	—	
Robbia (radici di) pesanti meno di 150 kg. per metro cubo . . .	18	14	18	21	4	—	—	Vedi osservazione per Borra.
— da 150 a 180 per m. cubo . . .	18	14	10	21	4	6	—	
— da 180 a 200 » . . . . .	18	12	10	21	6	8	—	
— oltre a 200 » . . . . .	12	12	10	12	—	2	—	
Rosso d'arsenico . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
— inglese (colestar), ecc. . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
— di Napoli, di Venezia, di Tur chia, d' India, ecc. . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Rotaie per ferrovie e tramvie . .	8	10	7	7	—	1	1	
Rulletti o cilindri da stampatore .	14	12	12	12	2	2	2	
Ruote di ferro o di ghisa . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Sagou (fecola alimentare . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
Salaccio (residui delle raffinerie dei nitri . . . . .	8	6	5	5	2	3	3	
Salami, mortadelle e simili, carne insaccata . . . . .	14	16	10	12	—	4	2	
Sale ammoniaco o cloruro di am- monio. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— d'Acetosella . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— di Zinco . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— di Stagno. . . . .	16	16	12	12	—	4	4	
— di Piombo e sale satur no . . .	16	16	14	12	—	2	4	
Saleppe (Radice medicinale) . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Sali medicinali non nominati . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Sangue di bue o di altre bestie essiccato. . . . .	12	12	10	12	—	2	—	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE — Voce	Prezzo per tonnell. • Chilom. — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Sapone profumato in pani od in polvere . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— comune non profumato in pani o in pasta . . . . .	8	10	7	10	—	1	—	
Scagliola (grani) per gli Uccelli . . . . .	7	7	6	7	—	1	1	
Scarpe e stivali in pelle e stoffa . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— in ferro o ghisa per freni . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Schisti bituminosi solidi . . . . .	8	7	6	6	1	1	1	
Schiuma di mare da pipe . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Sciroppo di fecola ed altri non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Sedie o seggiole d'ogni genere non imballate nè incassate, meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	24	24	21	24	—	3	—	
Sego greggio o depurato in pani . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
Sellerie ed altri lavori da sellaio non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Semi da tinta e da concia . . . . .	14	12	14	14	2	—	—	
— oleosi d'arachide, di alisso, di canapa, di colza o ravizza, di cotone, di lino, di ricino, di sesamo, di girasole e simili . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Semolino . . . . .	7	10	6	7	—	1	—	
Semprevivi imballati . . . . .	16	14	14	16	2	2	—	
Sena (foglie di . . . . .	16	16	12	12	—	4	4	
Serpentaria della Virginia . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Serrature e chiavi . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Simaruba . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Smalti (Materie vetrificate . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Solfato di china o chinino . . . . .	16	16	12	16	—	4	—	
— di piombo . . . . .	16	16	12	10	—	4	6	
Sommaco macinato . . . . .	10	7	10	10	3	—	—	
— (Foglie di per tinta) e concia pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	12	7	10	10	3	2	2	
— oltre i 200 kg. per metro cubo . . . . .	8	7	10	10	1	—	—	
Spago e cordicella . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	



NUOVA CLASSIFICAZIONE  Voce	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Spazzature, scopature d'orefice . . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Spermaceta lavorato . . . . .	14	12	14	14	2	—	—	
— greggio o bianco di balena . . . . .	12	12	10	10	—	2	2	
Spugne pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	24	16	24	24	8	—	—	
Stagni in fogli . . . . .	10	14	7	12	—	3	—	
— in pani o verghe . . . . .	10	12	7	7	—	3	3	
— in piastre . . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
— in rottami, limature, torniture, o ritagli . . . . .	8	12	7	7	—	1	1	
Stagnoni vuoti per meno di 200 kg. per metro cubo . . . . .	18	16	16	24	2	2	—	Vedi osservazione per botti, casse, ecc.
Stampe e stampati d'ogni genere.	16	16	12	14	—	4	2	
Steccati in legno . . . . .	10	10	7	10	—	3	—	
Stecche da biliardo . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Stecchetti o stuzzicadenti in legno	12	—	10	12	—	2	—	
Steli di canapa spogliati ecc. pe- santi meno di 200 kg. per me- tro cubo . . . . .	10 1/2	10	9 1/2	10 1/2	1/2	1 1/2	—	
— superiori a 200 kg. per m. c. . . . .	7	10	6	7	—	1	—	
Stoppa di canapa o lino pesante meno di 120 kg. p. m. c. . . . .	10 1/2	12	9 1/2	10 1/2	1/2	1 1/2	—	
— da 120 a 150 » . . . . .	10 1/2	10	9 1/2	10 1/2	1/2	1 1/2	—	
— da 150 a 180 » . . . . .	10 1/2	10	6 1/2	10 1/2	1/2	4 1/2	—	Vedi osservazioni per la Borra, ecc.
— da 180 a 200 » . . . . .	10 1/2	7	6 1/2	10 1/2	3 1/2	4 1/2	—	
— oltre 200 kg. » . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Storte in terra cotta . . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
— in ferro o ghisa. . . . .	8	10	7	7	—	1	1	
Stoviglie per uso domestico di ferro battuto e di ferro fuso.	12	14	7	12	—	5	—	
Stracci d'ogni genere pesanti meno di 150 kg. per metro cubo . . . . .	12	10	10 1/2	10 1/2	2	1 1/2	1 1/2	
— da 150 a 180 » . . . . .	12	10	7 1/2	10 1/2	2	5	1 1/2	
— da 180 a 200 » . . . . .	12	7	7 1/2	10 1/2	5	5	1 1/2	Come sopra.
— oltre i 200 kg. » . . . . .	8	7	7	7	1	1	1	
Stufe (e parti di) in ferro o ghisa.	12	12	10	10	—	2	2	

NUOVA CLASSIFICAZIONE  <i>Voce</i>	Prezzo per tonnell. e Chilom.  Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			<i>Osservazioni</i>
		Alta Italia Cent.	Meridionali Cent.	Romane Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. Cent.	sulle Meridionali per Chilom. Cent.	sulle Romane per Chilom. Cent.	
Stuoie di canna pesanti meno di 200 kg. per metro cubo . . .	15	10	15	15	5	—	—	
— d'alfa, d'alga e di giunchi meno di 200 kg. per metro cubo .	15	10	15	18	5	—	—	
Sughi liquidi e concreti non no- minati. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Tabacchi in ritagli. . . . .	16	14	10	16	2	6	—	
— in costole. . . . .	14	14	10	10	—	4	4	
— in foglie . . . . .	14	14	12	12	2	2	2	
Tamarindi (estratto e polpa di .	16	14	14	14	2	2	2	
Tapioca (fecola alimentare . . .	16	14	12	12	2	4	4	
Tappeti d'aloè . . . . .	14	12	12	12	2	2	2	
— di crine vegetale, formio o juta.	14	12	12	12	2	2	2	
Tela metallica, d'acciaio, ottone o rame . . . . .	16	16	14	12	—	2	4	
— in ferro . . . . .	14	16	14	12	—	—	2	
Terra d'ombra . . . . .	7	10	6	6	—	1	1	
— per pulire i metalli . . . . .	7	10	6	6	—	1	1	
— verde o rossa . . . . .	7	10	6	6	—	1	1	
— di Nocera e di Verona . . . .	7	10	6	6	—	1	1	
Terra di Siena . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Terre cotte in grossi lavori come orci, giarre, vasi di fiori, ecc.	8	10	7	7	—	1	1	
Tini e Tinozze di legno vuote, pe- santi meno di 200 kg. per me- tro cubo. . . . .	18	16	16	16	2	2	2	Vedi osservazioni per botti, casse ecc.
Torba compressa . . . . .	6	5	5	5	1	1	1	
Torchi da copia-lettere . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Tubi in lamiera di ferro . . . . .	10	7	7	10	3	3	—	
Tufi terrosi . . . . .	6	—	5	—	—	1	—	
Turbite vegetale o minerale . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Unto da ruote . . . . .	7	7	6	6	—	1	1	
Uva fresca in cesti. . . . .	10	12	7	10	—	3	—	
— in casse, botti, tini, ecc. . . .	10	10	7	10	—	3	—	

LEGISLATURA XV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1884

NUOVA CLASSIFICAZIONE — <b>Voce</b>	Prezzo per tonnell. e Chilom. — Cent.	PREZZI ATTUALI			AUMENTO			Osservazioni
		Alta Italia — Cent.	Meridionali — Cent.	Romane — Cent.	sull'Alta Italia per Chilom. — Cent.	sulle Meridionali per Chilom. — Cent.	sulle Romane per Chilom. — Cent.	
Uva pigiata con mosto . . . . .	10	10	7	7	—	3	3	
Verde d'Alemagna, inglese, eterno, ecc. . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Verderame . . . . .	14	14	12	12	—	2	2	
Vermouth in botti e barili . . . . .	8	7	7	10	1	1	—	
Vernici in fiasconi metallici . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
Vesciche salate in recipienti . . . . .	6	7	5	6	—	1	—	
Vini di Bordeaux, Borgogna, ecc. — nostrani in botti o barili . . . . .	16 8	12 7	14 7	14 10	4 1	2 1	2 —	
Vischio o pania . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	Per nuova classificazione si ritiene quella segnata in rosso (5ª) anzichè la 4ª come è stampata.
Zaffera od ossido di cobalto. . . . .	16	14	14	14	2	2	2	
Zafferanone o Zaffrone . . . . .	16	16	12	12	—	4	4	
Zinco in lavori non nominati . . . . .	16	16	14	14	—	2	2	
— in tubi . . . . .	12	12	7	10	—	5	2	
Zolfo macinato . . . . .	10	10	6	6	—	4	4	
— in pani od in pezzi. . . . .	10	10	6	6	—	4	4	
Zucchero di latte . . . . .	16	14	12	12	2	4	4	
— raffinato in polvere . . . . .	14	14	12	14	—	2	—	
— in pani. . . . .	14	14	12	14	—	2	—	
— greggio . . . . .	12	12	10	12	—	2	—	

