

## CCCLXXXVIII.

## TORNATA DI LUNEDÌ 9 FEBBRAIO 1885

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Omaggi.* = Seguito della discussione intorno al disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sugli articoli 16 e 17 del contratto e gli articoli 27 e 44 del capitolato concernenti le tariffe discorrono i deputati Sanguinetti, Nervo, Luzzatti, Roux, Cairoli, Sanguinetti, Lanzara, Gabelli, Randaccio, Nervo, il ministro dei lavori pubblici, i deputati Prinetti, Visocchi, Ravenna. = Circa l'ordine dei lavori parlamentari parlano i deputati Randaccio, Savini ed il presidente del Consiglio.

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane. **Ungaro**, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: D'Adda, di giorni 5; Giovagnoli, di 8; Argenti, di 15; Liroy, di 15. Per motivi di salute, gli onorevoli: Della Rocca, di giorni 3; Sorrentino, di 20.

*(Sono conceduti.)*

**Omaggi.**

**Presidente.** Si dà lettura degli omaggi pervenuti alla Camera.

**Ungaro**, segretario, legge:

Dal ministro di agricoltura, industria e commercio — Annali di agricoltura 1884 — Notizie e documenti sulle scuole minerarie del regno, copie 3;

Dal prefetto della provincia di Grosseto — Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1883, copie 2;

Dal presidente dell'Associazione di beneficenza della città di Acerra — Statuto di quella Associazione, una copia;

Dallo stesso — Discorso letto in occasione di

un'Associazione di beneficenza fondata in Acerra il 30 novembre 1884, una copia;

Dal Ministero delle finanze — Statistica del commercio speciale di importazione ed esportazione dal 1° gennaio al 31 dicembre 1884, copie 100;

Dall'onorevole deputato Fortunato — Il *Te Deum* dei Calabresi 1787-1800, di Luigi Cardone, una copia;

Dal sindaco della città di Bologna — Progetto di bilancio preventivo di quella città per l'anno 1885, una copia;

Dal signor Raffaele Gigante ex-deputato al Parlamento italiano — Nuovi provvedimenti per affrettare la divisione dei Demanii comunali, copie 2;

Dallo stesso — Appendice all'opuscolo suddetto, copie 2;

Dal signor avvocato Giuseppe Ballerini, procuratore del Re in Breno — Relazione statistica dei lavori compiuti nel distretto del tribunale civile e correzionale di Breno nell'anno 1884, copie 3;

Dal preside della regia Università degli studi di Modena — Discorso inaugurale e Annuario accademico 1884-1885, copie 2.

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

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

La Camera rammenta che fu terminata la discussione intorno al contratto ed al capitolato, meno per gli articoli che furono lasciati sospesi, perchè si riferiscono alle tariffe. Questi articoli sono il 16 ed il 17 del contratto, più gli articoli 33, 38, 39, 40, 41, 42 e 44 del capitolato.

Si procederà ora alla discussione di questi articoli.

Intorno al modo di procedere nella discussione relativa alle tariffe è mio avviso che debbano innanzi tutto venire in discussione gli articoli ora accennati 16 e 17, seguendo il metodo che fu sin qui praticato; lasciando peraltro impregiudicati gli allegati *D* ed *E*, che sono sub-allegati di questi articoli. In tal modo, quando questi saranno approvati, passeremo all'esame dei due allegati e procederemo capitolo per capitolo, mettendo in discussione i diversi emendamenti che per avventura potrebbero essere presentati ad ogni capitolo; e quando la Camera avrà deliberato su questi emendamenti, s'intenderà, senz'altro, il capitolo approvato.

E così faremo strada per toccare la meta.

**Sanguinetti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Sanguinetti.** Mi permetto di fare un'osservazione su quello che ha detto il nostro egregio presidente, cioè a dire, che gli allegati *D* ed *E* saranno discussi per capitoli. Io osservo che le condizioni generali dei trasporti comprendono, parmi, 146 articoli, e che molti di essi includono questioni d'indole gravissima. Ed invero a cominciare dal secondo articolo delle condizioni generali dei trasporti si trovano addirittura distrutte disposizioni importanti del Codice di commercio; come sarebbe a dire le responsabilità addossate dal Codice di commercio al vettore, che con quell'articolo viene d'assai scemata.

**Corvetto, relatore.** Chiedo di parlare.

**Sanguinetti.** Ora a me pare che si possa bensì procedere alla discussione delle tariffe per tabelle, cioè a dire per ogni singola tariffa, ma mi pare che ciò non si possa più fare quando si tratta delle condizioni generali dei trasporti, le quali, lo ripeto, si trovano codificate in 146 articoli.

Se si discute capitolo per capitolo, evidente-

mente la discussione non può procedere regolarmente, perchè in ogni capitolo delle condizioni generali ci sono questioni di indole assolutamente diversa.

Ora a me pare che almeno le condizioni generali dei trasporti, si dovrebbero discutere come si sono discussi il disegno di legge, il contratto e il capitolato; dacchè è evidente che una discussione sommaria non potrebbe che riuscire intralciata e non potrebbe non dar luogo a gravi inconvenienti.

**Presidente.** Mi permetta, onorevole Sanguinetti: vi sono due diritti che debbono essere rispettati, e che riguardano le prerogative della Camera, e sono, primo: che ciascuno possa chiedere di parlare su qualsiasi parte di questo allegato; secondo, che quante volte siano presentati emendamenti, la Camera sia chiamata a deliberare su questi.

Questi due diritti, intendo, come è mio dovere, di mantenere invulnerati.

Ora io propongo di procedere capitolo per capitolo, non per altro se non perchè trattasi di sub-allegati. Quante volte però piacesse all'onorevole Sanguinetti, come a qualsiasi altro deputato di chiedere di parlare su qualunque articolo, evidentemente sarebbe dover mio di dargliene facoltà, e quante volte fossero presentati emendamenti, sarebbe dover mio di sottoporli alla deliberazione della Camera.

Ho creduto di far questo perchè, ripeto, i diritti che spettano alla Camera devono rimanere invulnerati. Il procedere capitolo per capitolo non altera per nulla l'ordine della discussione, nè diminuisce i diritti di ciascun deputato. Solamente in questo modo abbiamo la sintesi della discussione, la quale non esclude l'analisi su alcune parti della discussione stessa, quando tutti possono far proposte. A questo proposito io rivolgo vive preghiere agli onorevoli deputati, che intendono far proposte sui vari capitoli, di presentarle fin d'ora, perchè possano essere stampate, discusse e sottoposte alle deliberazioni della Camera.

Quindi sull'ordine della discussione, onorevole Sanguinetti, io sono perfettamente d'accordo con Lei.

**Sanguinetti.** Resta inteso che quando saremo alle condizioni generali dei trasporti, e sorga una proposta sopra un articolo qualunque, prima di procedere nelle questioni che possono essere incluse negli articoli successivi, debba quella proposta discutersi e risolversi.

**Presidente.** Procederemo come una regolare discussione impone.

L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

**Corvetto, relatore.** Vi rinuncio.

**Nervo.** Chiedo di parlare.

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

**Nervo.** Pregherei l'onorevole presidente di favorirmi uno schiarimento su quanto ha detto testè con la solita sua chiarezza. (*Oh! oh! — Ilarità*)

Sarà difetto della mia intelligenza, che mi ha impedito di conoscere chiaramente il pensiero del presidente.

Desidero sapere dalla sua cortesia se, sopprimendosi la discussione sopra ciascuna delle proposte che possono venir fatte sul disposto degli allegati *D* ed *E*, sia chiamata la Camera a votare isolatamente sopra ciascuna di queste proposte, o se la votazione sia riservata alla fine di ciascun capitolo, su tutte le proposte complessivamente.

**Presidente.** Quando saremo a discutere i diversi capitoli, darò facoltà di svolgere tutte le proposte di modificazione, che saranno state presentate sui capitoli medesimi; quando queste proposte siano svolte, inviterò la Camera a deliberare su di esse.

Deliberato su queste proposte, il capitolo si intenderà approvato.

Quando, poi, saremo agli allègati che contengono le voci, si discuteranno le proposte che verranno fatte.

**Nervo.** Onorevole presidente, mi permetta: tenuto conto della discussione che susciterà l'esame degli allegati, se non si vota subito dopo la discussione di ogni proposta, si rischia...

**Presidente.** Allora, onorevole Nervo, non la finiremo più.

Del resto, ci regoleremo di mano in mano che la discussione proceda.

Gli articoli 16 e 17 racchiudono diversi principii; tanto che ogni capoverso si può dire si riferisca ad una questione speciale, per la qual cosa si dovrebbe procedere per divisione. Ma, siccome sono iscritti diversi oratori a parlare su questi articoli darò facoltà di parlare a ciascuno.

Il primo iscritto è l'onorevole Luzzatti. Ha facoltà di parlare.

**Luzzatti.** Onorevoli colleghi, le condizioni della mia salute mi obbligano più che mai a raccomandarmi alla benevolenza vostra.

Noi, coerenti alle idee che abbiamo fatto manifeste nella discussione generale delle convenzioni ferroviarie, vagheggiando il sistema dell'esercizio di Stato, siamo sempre contrarii a quello che ora si discute, ma come allora abbiamo detto, ci adoperiamo con tutto l'animo nostro, secondo le nostre modeste facoltà ce lo consentono, a migliorarlo, per quanto è possibile, in uno dei suoi punti più

essenziali, quello delle condizioni del servizio ferroviario.

Ben è vero, o signori, che, come diceva l'onorevole Spaventa pochi giorni or sono in questa Camera, noi ci sentiamo sempre più solitarii, e a farci assaporare tutta l'amarezza di questa nostra solitudine non mancarono alcuni nostri colleghi della maggioranza che ci qualificarono, con un motto arguto e lepido, il gruppo degli anabattisti. (*Si ride*)

La qual cosa noi prendiamo in buona parte, poichè, nella storia delle eresie gli anabattisti sostenevano che non si dovesse ricevere il battesimo che nell'età del giudizio, cioè, quando si potesse conoscere l'atto grave che si compiva. (*Si ride*)

Arguzia per arguzia, la cosa non può avere più alcuna conseguenza.

Però potrebbe avvenire che la legione dei quattro, sottilissima in verità per vincere questa battaglia, la legione degli eretici si facesse più grossa in questo argomento e che non pochi ortodossi consentissero con noi.

Quindi, oltrecchè per la benevolenza e cortesia con cui il Governo e la Camera hanno sempre preso in considerazione le nostre obiezioni, anche per l'appoggio d'una parte della maggioranza, con maggior fidanza che nel passato entriamo nella considerazione di questa ardua materia.

Signori, vi sono due presagi intorno al progetto di legge che ora esaminiamo, tutti e due esposti con candidissima fede: il presagio degli ottimisti, il presagio dei pessimisti.

Il presagio degli ottimisti si svolge da uomini competentissimi nella seguente maniera. Fra breve l'Europa, dinanzi al problema ferroviario, si troverà tutta in questa condizione di cose: scadute le antiche concessioni, gli Stati saranno messi nel dilemma o di assumere essi l'esercizio delle ferrovie, per proprio conto, ovvero di appaltarle, come ora si propone di fare in Italia. Sarà assai difficile, con l'ingente somma di capitali, che allora le ferrovie rappresenteranno, che si possano concedere di nuovo all'antica maniera; e la massa degli interessi politici, morali e sociali, che nelle ferrovie si rappresentano, renderà sempre più difficile qualsiasi altra forma di contratto che non sia quella dell'appalto temporaneo. E poichè, secondo le opinioni di costoro, i Governi democratici, di cui tutti chiedono l'aiuto e l'intervento, e a cui tutti vogliono attribuire nuovi uffici o nuove competenze, si troveranno sempre più disadatti all'esercizio delle ferrovie; è molto probabile che l'Italia sia destinata ad offrire al

mondo il tipo di un grande contratto di appalto frammezzante fra l'esercizio governativo e la proprietà privata. Queste opinioni, sostenute con candidissima buona fede, darebbero all'Italia niente meno che la iniziativa del futuro ordinamento ferroviario del mondo.

Dall'altra parte, o signori, ci sono coloro i quali sostengono la tesi interamente opposta, e credono che qualunque sia la funzione del Governo nell'avvenire, sia esso riservato a rappresentare soltanto il principio della giustizia e la tutela dell'ordine pubblico, o si ascrivano anche ad esso competenze specifiche nell'ordine economico, politico e sociale; una delle sue funzioni essenziali e meno contestate dovrà esser quella dell'esercizio delle ferrovie. La prova di questi contratti d'appalto sarà un nuovo argomento che si aggiungerà agli antichi, perchè il Governo eserciti questa funzione essenziale e vitale che ad esso spetta per ragione di competenza e per l'indole dell'industria ferroviaria.

E così profondo essendo questo divario e trattandosi di presagi del futuro, poichè mancano gli esperimenti in sì grande proporzione idonei a suffragarli, in tale e tanta incertezza non è opportuno che i fautori di questi contratti prendano delle cautele, per effetto delle quali se i pessimisti avessero un po' di ragione, l'interesse pubblico non sia offeso senza rimedio?

Ecco la domanda che noi ci rivolgiamo e dalla quale noi moviamo nelle nostre indagini intorno alle tariffe e nelle nostre modeste proposte.

La più essenziale osservazione, o signori, riguarda la facoltà che noi domandiamo al Governo di riserbarsi illesa, acciocchè non solo le tariffe internazionali, ma anche le interne possano essere modificate per volontà sua, non ostante il rifiuto delle Compagnie esercenti.

Le ragioni di questa proposta furono da altri e da me chiarite nella discussione generale e non conviene troppo indugiarsi sopra di esse. Però dopo che cogli amici miei abbiamo proposto nella discussione generale di estendere questa facoltà dell'articolo 44 anche alle tariffe interne, altri documenti che si possono chiamare davvero la voce del paese, non di quel paese che grida senza competenza, ma di quello che esamina e osserva ponderatamente, vennero a convalidare la nostra proposta.

Infatti la Camera di commercio di Torino, in una petizione che sarà poi argomento di esame, ha osservato: " Soffermandoci poscia all'articolo 44 del capitolato che tratta delle modificazioni possibili sulle tariffe per trasporti internazionali e per

merci destinate all'esportazione, si ritenne illusoria la disposizione di tale articolo così come viene concepita. D'altro lato in esso non si parla punto di trasporti fatti nell'interno del paese e resta frattanto preclusa la via al Governo per venti anni di chiedere qualsiasi ribasso nelle tariffe dei trasporti nazionali, ribasso che potrebbe essere portato da circostanze speciali, come nuovi trovati ed invenzioni che diminuissero la spesa della trazione. „

La Camera di commercio di Milano, in un'altra petizione che riassume i lavori notevolissimi del Circolo del commercio e dell'industria di quella cospicua città, domanda: " che il Governo studi il modo pratico e tale da garantire i legittimi interessi delle parti contraenti col quale gli sia riservata la facoltà della revisione delle tariffe in un termine breve e senza l'onere contemplato nell'articolo 44 del capitolato. „

Quindi questa che poteva parere voce solitaria di anabattista (*Si ride*) è divenuta persuasione dei centri commerciali più cospicui del nostro paese, i quali, di fronte alle convenzioni che ora si esaminano, non si sentirebbero punto tranquilli se la facoltà che il Governo si riserva per modificare le tariffe internazionali, non fosse anche ad esso consentita per le modificazioni delle tariffe interne.

Non v'è dubbio poi che le Camere di commercio di Genova e di Savona, che si sono già chiarite fin da principio favorevoli senza transizioni e transazioni all'esercizio di Stato, non devono non consentire in questa maggior facoltà che noi domandiamo al Governo di riservarsi.

Ma, o signori, la cosa sarebbe troppo facile, e in verità non degna d'intrattenere a lungo quest'Assemblea, se si trattasse di applicare l'articolo 44, quale è scritto nel capitolato, anche alla modificazione delle tariffe interne. Il che non solo contraddirebbe all'interesse del paese, ma, mi pare, se ho bene interpretata l'opinione della Commissione, anche al suo stesso pensiero.

Imperocchè l'articolo 44 era redatto nell'ipotesi che non dovesse servire ad altri casi, tranne a quello molto raro che inasprimenti di tariffe doganali estere paralizzassero, inceppassero in tal guisa un traffico di esportazione che corresse il pericolo di scemare o già cominciasse, per cagione di questi inasprimenti, a scemare: allora la mano riparatrice del Governo, giovandosi di questa facoltà, avrebbe cercato di diminuire le corrispondenti tariffe di tanto quanto avesse bastato a fare che il traffico ripigliasse, il meglio possibile,

in questa lotta di quintali doganali contro le tonnellate ferroviarie, il suo antico corso ascendivo.

Quindi, nell'ipotesi della Commissione l'articolo 44 non poteva tradursi in guadagni non legittimi della Società, e in danno soverchio dello Stato, perchè l'ipotesi, a cui l'articolo 44 deve servire, non era di un traffico in isvolgimento, che divenisse da sottile vena fiume regale, ma di un traffico che minacciava di essere rattrappito e che si voleva conservare nel suo antico splendore. E allora la obiezione contro quell'articolo del soverchio lucro delle Compagnie era più formale che sostanziale.

Infatti anche nella maggioranza della Commissione si era sollevato il dubbio che, compensando in quella guisa la Società, si creasse il pericolo, mano mano che si svolgesse il traffico, di risarcire le Compagnie soverchiamente, e danneggiare soverchiamente lo Stato.

Ma la maggioranza della Commissione che era stata assalita da questo scrupolo, si acquietò quando si è data l'interpretazione esatta, l'ufficio vero a cui doveva servire quest'articolo.

Però la Commissione consentirà con me, che, ove quest'articolo 44, lasciando l'ufficio modesto che avea nel suo programma si applicasse al commercio interno, allora ne muta l'importanza e la missione, e quindi è necessario di mutarne anche la sostanza, se si voglia cansare il sospetto di indebiti lucri da una parte e di indebiti danni dall'altra.

Ma qui si accampa l'antica obiezione che vi sia identità di interessi o almeno sufficiente consonanza tra le Compagnie e il pubblico; di guisa che, affidandosi a queste armonie prestabilite e fatali, non vi sia il bisogno di applicare l'articolo 44 al traffico interno. Il ministro dei lavori pubblici, pur riconoscendo la gravità di questa osservazione nella discussione generale, temeva che estendendo l'articolo 44 anche al traffico interno, troppe pressioni di interessi legittimi e illegittimi potessero mettere in pericolo le finanze italiane. La limitazione dell'uso dell'articolo 44 sarebbe una provvida tutela per le finanze dello Stato.

Così da una parte la convinzione dell'identità economica degli interessi delle Compagnie con quelli del pubblico, dall'altra la provvida cura delle finanze hanno impedita l'estensione di questo articolo.

Però, o signori, non conviene illudersi intorno alla pubblica opinione. Dal giorno della discussione generale ad oggi si sono chiariti molti punti, ma se ve ne è uno che possa parere fuori di dubbio e che dovrebbe influire anche sull'animo di

coloro i quali credono in questa armonia prestabilita tra gli interessi delle Compagnie e quelli del pubblico, è appunto la trepidazione per la immutabilità delle tariffe e per la loro assoluta dipendenza dalle Compagnie, che si è manifestata in molti centri commerciali d'Italia e che ha per interpreti anche uomini i quali sono disposti a votare queste convenzioni e che sono politicamente fedeli al Governo.

Spererei, o signori, che fosse vinto questo punto e che Ministero e Commissione consentissero nell'opportunità di modificare l'articolo 44, estendendolo anche al traffico interno. Ma non mi dissimulo la gravità delle obiezioni intorno al modo con cui si deve applicare l'articolo 44; imperocchè, da una parte non si può adoperare la forma dell'antico articolo 44, destinato, come abbiamo visto, ad altri usi; e dall'altra la nuova forma che fu argomento di studi profondi non si è potuta sinora concretare, come è detto nella relazione della Commissione stessa. Da ciò deriva la temerità mia in questa occasione di mettere avanti non direi un emendamento, ma alcuni concetti che potrebbero servire di guida e di base a un emendamento inteso a risolvere equamente tale questione fra il Governo e le Compagnie.

L'articolo 44, quale è redatto oggidì, condurrebbe (è detto nella relazione della Commissione che lo si potrebbe chiarire con una facilissima scala di calcoli) a questo risultato: che, ove per effetto del ribasso di una tariffa applicata al traffico interno, questo si raddoppiasse, l'utile delle Compagnie crescerebbe se non del doppio almeno molto vicino, e la perdita effettiva dello Stato sarebbe massima; ci rimetterebbe del proprio.

Non mi addentrerò in questa dimostrazione, imperocchè il segno di assentimento che mi fa l'onorevole Corvetto, è per me la miglior conferma.

Nessun Governo oserebbe applicare all'interno l'articolo 44 qual'è; in materia così piena di sospetti e difficoltà, quale è il ministro che oserebbe assumere la responsabilità, per diminuire una tariffa a favore del traffico interno, di recare eventualmente un beneficio così notevole e non dovuto alle Compagnie e un danno così grosso al Tesoro dello Stato? E qual'è il Parlamento che lascierebbe una così grave facoltà al Governo?

A me pare che sia possibile escogitare una formula più equa, la quale troverebbe le sue linee principali nel seguente ordine di proposte. La Società concessionaria dell'esercizio ha un diritto, ed è quello che il ribasso delle tariffe ad essa pre-

scritto non le tolga la partecipazione attuale al prodotto lordo, per la parte di traffico che è rappresentata dall'ultimo anno, dal biennio o dal triennio, come vuoi, in cui applicava l'antica tariffa. Dico anno, biennio o triennio, imperocchè, prendendo l'ultimo anno, potrebbe avvenire che vi fossero elementi eccezionali a danno o a favore della Società, potendo in quell'anno esservi un aumento o una diminuzione straordinaria nel traffico.

Ma quale sarà l'effetto della diminuzione di tariffa su questa massa di traffico sulla quale si vuole operare? Può essere molto probabilmente uno di questi tre: O che il traffico rimanga stazionario; o cresca lievemente; ovvero notevolmente; chè dell'effetto di una diminuzione del traffico di fronte alla diminuzione di una tariffa è inutile parlare in questa occasione.

Se il traffico rimane stazionario, la Compagnia non perderebbe, nè guadagnerebbe, perchè sarebbe rimborsata a tenore dell'antica tariffa. Se il traffico cresce lievemente, sorge una questione che si coordina colla terza ipotesi.

Anche a ragione di tariffa antica vi sarebbe stata una parte di traffico cresciuto; imperocchè tutto si svolge in condizioni normali.

V'è un incremento, una evoluzione di traffico, il quale fu giudicato dagli uomini competenti, e questa cifra si trova indicata in qualche luogo della relazione della Commissione, del 3.50. Quindi si può supporre che anche riducendo le tariffe il traffico nuovo appartenga a due categorie diverse.

Una di queste potrebbe dire, per intendersi qui, l'incremento naturale del traffico; la seconda, l'incremento artificiale di esso.

L'incremento naturale del traffico sarebbe avvenuto anche senza la diminuzione delle tariffe per effetto dell'evoluzione spontanea che ogni traffico ha: ma l'incremento artificiale non sarebbe avvenuto senza la diminuzione delle tariffe. Per questa parte di traffico che rappresenta un incremento artificiale provocato dalla diminuzione delle tariffe prescritta dal Governo, quale ragione vi sarebbe di compensare le Compagnie colla tariffa antica e di non risarcirle invece alla sola ragione delle spese vive di trasporto, aumentate, se così si crede, di quella provvigione che ogni servizio trae seco a titolo di remunerazione? Se si giungesse a escogitare una formula concreta di tale specie, la quale poi potrebbe perfezionarsi nel suo svolgimento, e intanto potrebbe confidarsi nell'arbitrato per la parte che riguarda il rimborso delle spese del traffico artificiale, si avrebbe raggiunto il doppio intento di

tutelare equamente gl'interessi che sono impegnati in quest'ardua questione e di non lasciar senza risposta quelle domande che vengono da tutti i centri industriali e commerciali d'Italia, i quali sono preoccupati che per venti anni il Governo del nostro paese si tolga la facoltà di prescrivere all'uopo la modificazione delle tariffe. E poichè questa materia è contrattuale e non spetta a me il sapere quali siano intorno ad essa le maggiori o minori possibilità di ottenere ragione, io, in buona fede, prima di metter fuori il mio emendamento su cui, ad ogni modo, quale si fosse la risposta del Governo, sperimenterei l'opinione della Camera, ho voluto, come si addice a leale avversario, avvertirne fin d'ora perchè il Governo e la Commissione possano farci conoscere il loro avviso. Ma, o signori, da cose minori salendo a cose maggiori, quand'anche si sia ottenuto quest'intento, e si abbia la certezza di poter modificare le tariffe senza aggravare l'erario e arricchire indebitamente le Compagnie, saremo tranquilli intorno a questa gravissima materia? Per parte mia, o signori, non mi sentirei tranquillo senza una clausola di revisione delle tariffe a breve scadenza e accompagnata da efficaci sanzioni.

Io credo che a quest'ora non vi sia alcuno in questa Camera, compresi gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del commercio, il quale non sia persuaso, in maggiore o minor copia, con maggiore o minore importanza, che degli errori si siano insinuati nelle nuove tariffe. Si potrà discutere intorno alla misura di questi errori e intorno all'effetto loro più o meno nocivo sul traffico nazionale, ma che errori vi siano nessuno in questa Camera ne dubita. E coloro i quali hanno molto errato in tale materia, perchè hanno dovuto molto fare, conservano anche il diritto di dirlo senza nessuno spirito malevolo di assalto. Io ricordo un lavoro su cui si affaticarono uomini di diversi partiti, per molti e molti anni, quello della revisione delle tariffe doganali. E quando si venne a raccomandarlo alla Camera senza la clausola di revisione nessuno si sarebbe sentito sicuro. E che cosa avvenne nel 1883? Che gli stessi ministri, i quali avevano proposto la revisione della tariffa doganale, gli stessi uomini che l'avevano raccomandata alla Camera per l'approvazione, dovettero accorgersi di molte lacune e di non pochi errori nei quali erano incorsi e che dipendevano, più che da mancanza di studio, dalle nuove evoluzioni della materia; poichè nell'ordine delle industrie, con la rapidità con cui esse si svolgono oggidì, due o tre anni (non parliamo di 15 o 20), mu-

tano in tal guisa alcuni problemi da richiedere nuovi e talora essenziali provvedimenti.

Quindi la maggior parte degli errori in questa materia è il tempo che li crea, perchè trattandosi di cose assolutamente relative e contingenti, la verità d'ieri non è più la verità d'oggi. E per ciò che una tariffa immobile, fissa, irrigidita non è possibile nell'ordine doganale e tanto meno nell'ordine ferroviario.

Ma qui vi è un'altra fonte, un'altra radice di errori in questa materia, ed è che non si è mai studiata. E non si è mai studiata perchè non si poteva studiare per difetto di ordinamenti amministrativi.

I Governi non studiano col mezzo dei ministri troppo affaccendati nelle quotidiane occupazioni parlamentari, e nelle grandi questioni di Stato o degli alti impiegati: i Governi studiano col paese in questa materia. E qui è mancata sempre una collaborazione efficace e il mezzo di attuarla tra il Governo e il paese.

È perciò che quando queste tariffe furono divulgate, le Camere di commercio, alcuni Comizi agrari e Associazioni industriali (quelle delle lane, dei cotonei, della seta, delle pelli) cominciarono a studiarle, e vi ravvisarono alcuni errori tecnici, che si sarebbero potuti evitare, se quei corpi fossero stati a tempo consultati. C'è forse alcuno, per esempio, che dubiti che tutta la materia delle compressioni delle merci, se fosse stata studiata dal Governo d'accordo coi tecnici, alcuni errori (additati anche di recente dal benemerito Circolo delle industrie di Milano e dall'Associazione delle sete) che nelle tariffe si sono insinuati e che si possono ancora correggere, non si sarebbero risparmiati?

È perciò che bisogna rendere più efficace la revisione con una previa istituzione, che io ebbi l'onore di adombrare alla Camera nella discussione generale, e che ora, come si addice all'indole di questa discussione più particolare e tecnica, vorrei svolgere più precisamente.

Non sarebbe possibile, anche con l'indole di mezzo esercizio privato che rappresentano queste convenzioni (imperocchè quali ci furono rappresentate, tengono dell'esercizio di Stato e dell'esercizio veramente privato), non sarebbe possibile coll'indole di mezzo esercizio privato di queste convenzioni, d'innestarvi l'istituzione prussiana, badese, bavarese e sassone, grazie alla quale, il paese rappresentato dai suoi Comizi competenti e tecnici, collabora continuamente col Governo nell'esame, nelle modificazioni e nella istituzione

delle tariffe, materia, come si è detto, soggetta a continua evoluzione?

A me pare che la cosa sia possibile e utile; perciò all'emendamento di cui ho già indicato sommariamente il tenore, ne aggiungerei un altro, il quale avrebbe l'intento d'istituire nei principali centri commerciali e industriali d'Italia, un comitato elettivo rappresentante delle Camere di commercio, dei comizi agrari e di altre associazioni tecniche di simil fatta. Esso si dovrebbe interrogare su tutte le materie di servizio ferroviario, tariffe e simiglianti, le quali possono interessare quel compartimento dove avrebbe sede l'ufficio elettivo.

E poichè questo ufficio non sarebbe provinciale, ma dovrebbe rappresentare quegli interessi economici, che per pudore qui non si dicono regionali, (*Si ride*) e che perciò diremo compartimentali, esso dovrebbe alimentarsi colle rappresentanze delle Camere di commercio, dei comizi agrari e dei Consigli provinciali che nel compartimento o nella regione si trovano.

Da questo ufficio compartimentale dovrebbero trarsi alcuni delegati, i quali avrebbero la rappresentanza di quel compartimento nel Consiglio superiore delle strade ferrate, che potrebbe essere composto, parte di elementi governativi, come è negli Stati di Germania che ho indicato, e parte di elementi elettivi, e si consulterebbe per obbligo di legge, e non per arbitrio grazioso del ministro, su tutte le materie ferroviarie che si riferissero a norme direttive del servizio, ai principii informativi di esso, alle tariffe, al sistema degli orari e così via discorrendo.

Ma l'ufficio compartimentale e il Consiglio superiore delle strade ferrate, non potrebbero adempiere al loro ufficio, se non fossero assistiti continuamente da uomini tecnici, qualificati per questi studi, che li osservassero, che li seguissero, non solo meditandoli nell'interno del paese, ma anche al di fuori. Da ciò quel concetto dell'osservatorio ferroviario che dovrebbe essere la istituzione amministrativa culminante, idonea a somministrar lumi e notizie al Consiglio superiore delle ferrovie e ai Consigli compartimentali, e con cui l'uno e gli altri dovrebbero tenersi in continua e feconda comunicazione.

Con ciò sarebbe aperta nel paese una perpetua inchiesta intorno alle materie ferroviarie, e non si incorrerebbe di nuovo nel pericolo che venisse dinanzi al Parlamento un disegno di legge riguardante le tariffe, fatto segno a osservazioni ed obiezioni non tutte ingiuste ed eccessive. È meglio che le osservazioni e le obiezioni precedano; perchè al-

lora può farsene tesoro. Ma vi è anche una ragione politica la quale fa sì che, insieme coi miei colleghi Spaventa, Rudini, Mariotti e Morpurgo io vi proponga questa istituzione; e permettetemi che la esprima con molta franchezza di parole: imperocchè è soltanto a questo patto che possiamo riuscire ad accordarci almeno in alcuni punti essenziali. Noi punge un sospetto ed è che le compagnie ferroviarie che si stanno creando siano troppo forti, non solo pel loro intimo ordinamento, ma anche pel numero di chilometri che dovranno amministrare; troppo forti per non imporsi, per non pesare, in più occasioni, colla mole dei loro legittimi interessi, sulla volontà del Governo. E una delle occasioni nella quale questa loro potenza può più che mai manifestarsi, è appunto in tutto ciò che si attiene alle condizioni organiche del servizio e alla applicazione delle tariffe. Noi desideriamo che il Governo abbia per collaboratore e, se volete anche passarmi la parola, per iscuo suo la opinione pubblica del paese, rappresentata in questi organi competenti, i quali lo fiancheggiino e lo aiutino ad assecondare le compagnie dove esse hanno ragione, ma anche ad arrestarle, a frenarle, quando le loro pretese fossero esorbitanti. Quindi, per noi, questa istituzione non è solo di grande utilità economica, ma anche di suprema tutela politica. In tal guisa, o signori, da una parte, con l'articolo 44, riveduto nei modi che furono indicati, dall'altra con questa collaborazione perpetua e tecnica di tutti gli organi competenti del paese nell'esame e nello studio delle tariffe e del servizio ferroviario, noi speriamo che si potrebbe formare un'opinione sana la quale, se dovesse prevalere anche in appresso l'esercizio privato, ne modererebbe i difetti, e, se dovesse prevalere l'esercizio del Governo, preparerebbe ad esso un ambiente opportuno.

Ma, poichè noi crediamo che non pochi errori vi siano in queste tariffe, errori inevitabili per l'indole della materia, l'ordinamento amministrativo del servizio ferroviario, quale noi lo vagheggiamo, ne preparerebbe la correzione in quella prossima revisione generale delle tariffe, da non confondersi colla parziale e continua, che si domanda ormai universalmente.

La revisione delle tariffe che noi domandiamo, dovrebbe farsi, per la prima volta almeno, a scadenza breve, e per due principali ragioni. Una è che quanto minore soddisfazione, per l'indole della materia e per la brevità del tempo consentito al nostro esame, quanto minore soddisfazione si potrà dare ora alle varie domande che vengono a fare pressione su tutti noi deputati

della maggioranza e della minoranza, e tanto più dovremo cercare di appagarle almeno in un tempo non lontano e far sì che si sentano meno offese per la nostra repulsa, assegnando un termine breve alla revisione.

Ma oltre a questa considerazione, che chiamerei d'indole politica, ce n'è un'altra d'indole economica, per cui desidererei che la prima revisione fosse a termine breve, e questa è la prossima scadenza dei nostri trattati di commercio. Come ebbi già agio di dire nella discussione generale, col primo gennaio 1888 scadendo i principali nostri trattati di commercio, quelli che ci legano con tariffe speciali all'Austria-Ungheria e alla Francia, è supremo interesse che il periodo della revisione delle tariffe doganali coincida approssimativamente con quello della revisione delle tariffe ferroviarie.

Così questa materia, che dal punto di vista economico rappresenta un poliedro, uno stesso corpo a diverse faccie, potrà esaminarsi insieme dal Governo e dal Parlamento.

Già sentiamo la difficoltà e le minacce; se noi non ci difenderemo a tempo, tutto si risolverà a danno più che a profitto d'Italia, come avviene quasi ogni giorno. Ogni giorno ha i suoi dolori.

E poichè accenno a questo fatto, il Governo ricorderà quante parole benevole e temperatrici assicurazioni mi vennero da quei banchi, quando vi sedevano altri ministri da me interpellati sull'aumento del dazio delle uve minacciato dalla Germania. La minaccia di allora, con metodica calma tedesca, oggi è tradotta in un disegno di legge, e non domando più adesso che il Governo si adoperi: quando un disegno di legge, in materia doganale, è presentato dal Governo al Parlamento tedesco, nessuna parola sarebbe efficace.

E quindi registriamo il nuovo danno e passiamo ad altro.

La revisione dovrebbe farsi tra due anni, ma dovrebbe essere una revisione, non solo delle tariffe, ma del sistema. È evidente, o signori, che alcuni punti fondamentali di questo sistema sono alla prova. Consideriamo il principio delle zone. Esso ci salva da un errore, in cui erano cadute le antiche tariffe, per effetto del quale, applicandosi a tutte le percorrenze lunghe, il principio differenziale, avveniva nei tratti più brevi di trovare le tariffe più alte di quelle che nei tratti più lontani. Ma dovendo temperare il principio delle zone con quelle cautele e necessità della finanza che hanno presieduto a tutte queste revisioni delle tariffe ferroviarie ne è seguito che nell'applica-



zione del sistema non sempre si venisse ad equi risultati nelle prime zone.

Da ciò i lagni che muovono dalla Lombardia, e specialmente da rappresentanti del commercio e dell'industria di Milano, per tutti quei commerci, i quali sono ristretti nelle linee trasversali dell'Alta Italia più che nelle longitudinali.

In tutti quei due mila esempi che il Circolo della industria di Milano esplicò nei suoi lavori, che io qui ricordo per cagion d'onore, e che ho voluto riscontrare minutamente, vi sono alcuni lievi errori senza dubbio, ma gli errori sono di lire e centesimi e non alterano sostanzialmente la natura e l'importanza delle obiezioni.

E su quei due mila esempi, 1400 volte almeno, avvengono gli aumenti nella cerchia delle percorrenze antiche e naturali nelle quali si compiono i commerci di quella regione. Forse si erra quando si mette innanzi una cifra induttiva dalla quale risulterebbe che l'aggravio ai commerci ed alle industrie della regione dell'Alta Italia, sarebbe, mi pare, di 9 milioni; così essi avventurano una cifra che parmi errata, imperocchè vi si tiene conto degli aggravii, ma non degli alleviamenti. E poichè nè i commercianti di Milano per quanto competentissimi, nè il Governo possiedono gli elementi statistici per poter dire che cosa si guadagni e cosa si perda davvero, cosa si svolga e cosa si danneggi in modo preciso con le tariffe che noi dovremo votare, ne segue che la materia, oscura per indole sua, è resa anche più oscura per le condizioni d'ignoranza grave nella quale si trovano coloro che la devono illustrare.

Ma questa revisione a breve scadenza, la quale ha da una parte lo scopo di soddisfare le domande che non si possono appagare ora e dall'altra quello di rivedere tutta la materia, quando si dovranno esaminare i criteri e i principii sui quali le nuove tariffe si appoggiano, questa revisione ha essa una sanzione efficace? Ecco la domanda che noi, piccolo gruppo di anabattisti, ci siamo mossi quando abbiamo dovuto esaminare nella sottile famiglia l'arduo problema. E in verità noi andremo esponendo alla Camera i dubbi che hanno affaticato gli amici nostri, imperocchè è il modo migliore di discutere la materia.

Da una parte certe sanzioni vi sono, perchè un Governo forte anche da queste convenzioni può trarre l'esercizio di facoltà che, maneggiate con sicurezza e precisione possono all'uopo giovare in negoziati tendenti a modificare le tariffe. Inoltre se la formula dell'articolo 44 non si estendesse alle tariffe interne e non si correggesse nel

modo da noi indicato o in altro migliore che altri saprà indicare per raggiungere il doppio intento di non danneggiare nè lo Stato, nè le Compagnie esercenti, vi sarebbe un'altra sanzione efficace che accompagnerebbe quella delle facoltà, che il Governo trae dalle stesse convenzioni, per costringere le Compagnie, ove si rifiutassero, a un equo accordo: alludo alla sanzione di far subire ad esse le conseguenze dell'articolo 44, il quale, non applicato più a poche voci, ma in ampie proporzioni potrebbe esercitare una tale influenza sulle Compagnie contraenti da persuaderle, dopo la ipotesi di un lungo, aspro e sterile negoziato, a cedere e a scendere ad equi accordi. Nè è certo irreverenza verso gli autori di questo faticoso disegno di legge il supporre che non sia un lavoro perfetto. È evidente che anche queste convenzioni, come tutte le cose di questo misero mondo, avranno i loro difetti organici che oggi si vedono e quelli che non si vedono ancora e che la esperienza soltanto determina e mette in luce. Se queste convenzioni dovessero tornare alla Camera, quando che sia, per correggerne i difetti che per avventura si manifestassero in esse, quelle sarebbero le occasioni opportunissime perchè il Governo esercitasse la sua efficace influenza nella revisione che noi vorremmo determinata nel progetto di legge in esame.

Ma è fuor di dubbio, o signori, che la sanzione più efficace della revisione sarebbe quella della facoltà che il Governo si riservasse a periodi anche abbastanza larghi, di dieci in dieci anni, per esempio, del riscatto dell'esercizio. Imperocchè questa facoltà del riscatto dell'esercizio, stipulata a condizioni eque e tali che le Compagnie potessero accoglierle tenendo conto delle loro legittime aspettative dell'aumento del traffico oltre che dei capitali da esse impiegati in questa impresa, darebbe modo al Governo di fare uso all'ultim'ora del riscatto, quando tutte le difficoltà avesse tentato di superare, e quando esse fossero più forti della sua pazienza e di quella del paese.

In queste brevi e semplici proposte si concretano le nostre idee. Noi vorremmo che fosse modificato l'articolo 44, e che fosse applicato con più equi modi al commercio interno; vorremmo che fosse stabilita per legge la revisione delle tariffe ferroviarie; che la prima revisione fosse a breve scadenza, in modo che coincidesse colla scadenza dei trattati di commercio; e infine che, oltre alla sanzione, che deriva dall'articolo 44 modificato, e dal complesso d'influenze che un Governo savio e forte può esercitare nello svolgersi di queste convenzioni, lo si armasse anche di una clau-

sola estrema, che sarebbe quella della facoltà del riscatto dell'esercizio a condizioni eque, quando tutti gli altri mezzi, tutti gli altri tentativi di accordo fossero stati sperimentati ed esauriti inutilmente. A ciò si aggiunga la inchiesta perpetua, tecnica intorno alla materia delle tariffe, in guisa che dai centri principali del commercio e dell'industria giungesse l'opinione preparata, meditata, elaborata al Governo per mezzo di uffici competenti, quali sarebbero il Consiglio superiore delle ferrovie e l'osservatorio ferroviario. (*Bene! Bravo!*)

Ed allora, circondate da tutte queste cautele, gli avversari delle convenzioni, pur mantenendosi ad esse contrari per ragioni di principii, le vedrebbero in atto con minore preoccupazione, e gli amici delle convenzioni, pur credendo di votare una legge buona, vedrebbero sin d'ora aperta la via a migliorarla ed a perfezionarla. Queste nostre proposte sono di quelle nelle quali è gli uni e gli altri potrebbero consentire; perchè gli uni temperano i loro dubbi, le loro apprensioni, gli altri aggiungono degli argomenti nuovi per raccomandare alla loro coscienza la bontà di queste convenzioni.

Ma, o signori, dopo aver esposte queste considerazioni generali intorno all'indole della riforma che noi desideriamo, parmi che vi siano alcune modificazioni nella condizione del servizio e nelle tariffe per le quali converrebbe fin d'ora trovare il modo di intendersi.

Le obiezioni che sono state messe innanzi nelle petizioni numerose che si sono ricevute dal nord e dal sud d'Italia, io le distinguerò in due categorie: vi sono quelli i quali reclamano per danni che temono, per aggravamenti reali e forti che soffrirebbero; e quelli i quali reclamano perchè non ottennero miglioramenti di condizioni. E alcune di Camere commercio e Associazioni vorrebbero cogliere questa occasione per fissare alcuni punti del nostro diritto pubblico commerciale che sono stati indeboliti da incerte giurisprudenze amministrative in questi ultimi tempi.

Ora, o signori, intendo come la situazione delle finanze si imponga a tutti noi in questo momento, e che sarebbe indegno di uomini di Stato, per accattarsi facile popolarità, indebolire il bilancio. Coloro i quali domandano di ribassare le tariffe oltre certi limiti e oltre certa misura indeboliscono il bilancio. In questo ordine di idee io mi accampo tanto più forte perchè, senza peccare di irriverenza verso tutti gli egregi colleghi miei i quali si sono iscritti nella discussione agraria, parmi che si sia fatta generale o cominci a farsi generale la persuasione che noi non solo

abbiamo le finanze in pareggio, ma che anche ce ne sia d'avanzo. Ora il ministro delle finanze dirà se questo è il vero; ma per coloro i quali continuano le tradizioni di una vecchia ed esaurata scuola finanziaria, la quale oggidi, in tanta allegra larghezza di spese, riesce forse incresciosa e somiglia ai *laudatores temporis acti*, per costoro (io mi sento proprio orgoglioso di dire che faccio parte di questa sottile schiera) che credono che la questione delle finanze... (*Interruzione*) oggi segnatamente richiegga le più gelose cure nostre, è fuor di dubbio che non verranno qui a farsi facili intraprenditori di proposte, che troppo affrangano il bilancio dello Stato.

Ma io pongo la questione finanziaria in un'altra maniera. In questo progetto di legge si propone, e io non so se il Governo abbia acconsentito, di concedere altri mille chilometri di ferrovie.

Ebbene, se ne facciano 500, e se la spesa degli altri 500 la si adopera a modificare subito o gradatamente alcune di queste tariffe, si potrebbe dividere in due parti la nuova spesa; una parte per costruire e una parte per far sì che producano di più gli esercizi che sono in corso, intendendo che producano nel senso economico.

*Voci.* È giusto! è giusto!

**Luzzatti.** Io so che è un'idea troppo giusta perchè possa avere la speranza di trionfare. (*Si ride*)

Ma due punti segnatamente io raccomando all'attenzione della Camera, della Commissione e del Governo, perchè possano essere esame dei loro studi. Nè il Governo, nè la Commissione vorranno venirci innanzi colle mani vuote, e confido che il presidente del Consiglio non porrà su tutte le proposte che ho messo innanzi, la questione di Gabinetto; mi schiaccerebbe subito. (*Si ride*) Io spero che egli ci consenta qualche cosa. Uno di questi punti riguarda la responsabilità, alludo alla interpretazione del nostro diritto pubblico commerciale, che converrebbe in questa occasione chiarire e rettificare.

L'onorevole Minghetti, che non so se assista alla discussione d'oggi, ha preso nel 1869 la iniziativa (di cui non gli sapranno mai grado le Compagnie ferroviarie) di introdurre nel Codice di commercio che allora si cominciava a studiare, quegli articoli, formidabili senza alcun dubbio, che poi grazie all'opera dell'onorevole Zanardelli e dell'onorevole Mancini ebbero cittadinanza nel nostro Codice di commercio. Non ne ho mai disconosciuta la gravezza, ma corrispondono al carattere del servizio ferroviario nella società moderna.

Appena che il nuovo Codice venne fuori, non solo le Compagnie ferroviarie che allora ancora esistevano, ma anche le imprese ferroviarie di Stato, si adoperarono a temperarlo; e questo temperamento giunse a tal punto che, parte nelle disposizioni interinali, parte nella interpretazione che fu ad esse data dal Governo; oggidì si è annullata l'efficacia del Codice, rispetto alla responsabilità principale nelle nuove tariffe. Non facciamo qui la questione filologica, quali sieno tariffe speciali e quali tariffe comuni.

È chiaro che alle tariffe generali comuni si contrappongono le tariffe eccezionali; che le tariffe eccezionali devono esser quelle che importano oneri alle Compagnie, e che in corrispettivo di questi oneri soltanto si possono liberare da alcune responsabilità che il Codice determina.

Ma quando, signori, si fa un sistema di tariffe speciali, che diventano generali perchè saranno quelle alle quali ricorreranno davvero i commercianti nel loro traffico quotidiano e nell'uso quotidiano di queste tariffe stesse; è evidente che allora si hanno dinanzi due Codici di tariffe ferroviarie, come vi sono due specie di tariffe doganali: la tariffa doganale generale, l'altra convenzionale.

Ma chi non sa che all'infuori di poche voci quasi tutto il commercio adopra la tassa convenzionale doganale? Chi non sa che quando le convenzioni sieno approvate, il commercio nella sua generalità adopererà le tariffe speciali e non le tariffe generali, cioè quelle a cui si sottrae la responsabilità di cui si è parlato? E chi non sa che queste tariffe speciali non sono tariffe aggravate da oneri particolari ai quali soltanto debba corrispondere la esonerazione della responsabilità? Chi non sa che sono tariffe che rappresentano un sistema che giova al traffico, cioè alle Società medesime che l'hanno preferito a fine di curare lo svolgimento del traffico, e quindi manca a queste tariffe speciali il corrispettivo degli oneri per parte delle Compagnie, per effetto dei quali soltanto esse potrebbero esser alterate dalla responsabilità?

Ora, signori, fra le responsabilità del Codice, così dure, così aspre, e la nessuna responsabilità, almeno in materia di consegna per avaria, io pregherei la Camera, e pregherei vivamente la Commissione e il Governo di pensare, se non convenga intercalare una responsabilità media, la quale non sia quella rigorosissima e formidabile del Codice, ma non sia quell'assenza di ogni responsabilità, che si consacrerrebbe colle tariffe speciali, di cui ci occupiamo.

I negozianti di Milano credo che abbiano appunto fatta la domanda di due o tre giorni. (*In-*

*terruzioni*) Basterebbero due giorni, dice l'onorevole Prinetti: e va bene; siano pur due. Ma è possibile che, in materia di avaria, la consegna si accordi colla cessazione della responsabilità, poichè tale sarebbe la conseguenza dell'approvazione di queste tariffe, come le abbiamo dinanzi? Bisogna che vi sia un termine equo, decente. Modificatelo in questa occasione, se il sistema vi par buono di modificare il Codice discutendo le convenzioni, ma qualche temperamento bisogna prenderlo.

È su questo primo punto prego la Commissione e il Governo di voler esporre le loro idee benevolmente.

Un altro punto molto più grave è quello che riguarda la modificazione della tariffa del carbon fossile e dei prodotti principali ed elementari dell'agricoltura.

E poichè io mi propongo di non più parlare e di non più affaticare la Camera colla mia molesta voce...

*Voci.* No! no!

**Luzzatti.** ...mi si consenta ora di fare poche considerazioni intorno a questa materia.

Certamente se si domandasse di modificare tutta la scala delle zone diverse per la tariffa del carbon fossile, io meriterei il rimprovero di spendere troppo facilmente il pubblico denaro indebolendo il bilancio. Imperocchè il ministro dei lavori pubblici, fin dal principio di questa discussione, ci ha detto che diminuzione di due centesimi che si richiedeva sul carbon fossile, avrebbe portato un carico alla finanza dello Stato che egli definiva, mi pare, in circa due milioni. Non ricordo precisamente la cifra messa avanti dal ministro dei lavori pubblici, ma certamente superava il milione e mezzo. Ora, un milione e mezzo, nelle condizioni attuali della finanza dello Stato, a me pare una cosa grossa; lo dico schiettamente. Per chi non crede che ci sia il vero pareggio, è già una cosa di aggravare il non lieve bilancio di due milioni. Ma la domanda si fa più modesta, si fa più sottile e degna di essere accolta dal Governo, quando essa non consideri che la prima e seconda zona, che interessa centri commerciali di grandissima importanza (basta che si accenni Milano e Torino) i quali per la loro giacitura non verrebbero a profittare di quei relativi sgravi che sul carbone si avranno nelle zone successive. E d'altra parte sarebbe cosa poco equa e che saprebbe di regionale il dire al Governo: fate per Milano, fate per Torino quello che avete fatto per Livorno e per Napoli, ai quali fu concessa una tariffa speciale sul carbone. Perchè, o signori, la

finanza dello Stato non potrebbe sopportare questo piccolo aggravio della diminuzione di tariffa, che io non dico quale deve essere nè in qual misura, nella prima e seconda zona, lasciando le altre, che già profittarono di certi ribassi, quali ora sono? E allora la cifra paurosa di due milioni di lire, che fu messa innanzi dal ministro dei lavori pubblici nella discussione generale, si ridurrebbe non so se a mezzo milione o giù di lì.

Credo che non si eccederebbero quei limiti e al Ministero dei lavori pubblici sarebbe facile il verificare quanto commercio di carbone si eserciti attualmente in quelle due zone alle quali ho alluso.

La seconda domanda io la faccio con maggiore autorità di quella che non venga dalla mia parola; la faccio in nome della Commissione per la revisione della tariffa doganale. Non ne ho l'incarico io solamente, ma l'ho assunto insieme ad altri miei colleghi di questa Camera, gli onorevoli Damiani, Zeppa e Raggio, coi quali divido l'onore di rappresentarla nella Commissione per la revisione della tariffa doganale. Ma siccome ho l'occasione di parlare prima di loro, con loro concorde esprimo questo pensiero.

La Commissione per la revisione della tariffa doganale ha preso in esame alcune tariffe che riguardano le materie agrarie, ha confrontato il regime di queste materie agrarie nella tariffa precedente con quello che recherebbe la nuova, ed è venuta nella conclusione di raccomandare al Governo per alcune di queste materie prime, essenziali dell'agricoltura, quali sarebbero i concimi, i fieni, le paglie, i vimini, le botti, le doghe, i pali ecc. ecc. alcune modificazioni e diminuzioni, nella considerazione che oggidì l'agricoltura non è più come nel passato, un'industria che sentiva meno o più tardi, le leggi generali dell'evoluzione e della trasformazione; il che la differenziava dall'industria manifatturiera, conferendole qualche cosa di pigro, di metodico, di permanente. Oggidì invece la trasformazione è necessaria e vediamo che in larghe proporzioni si attua; onde gli agricoltori del settentrione (poichè sotto questo aspetto gli agricoltori sono industriali) cercano le paglie nell'Italia centrale, e cercano i concimi a distanza maggiore di quella del loro vicinato.

Da ciò la necessità di assecondare con le tariffe ferroviarie questa evoluzione dell'agricoltura che è divenuta e va divenendo anch'essa ogni dì più un'industria manifatturiera. È anche intorno a questo punto che ho creduto fin d'ora di mettere dinanzi alla Camera il desiderio della Commissione d'inchiesta per la revisione delle

tariffe doganali, perchè la Camera ne avesse notizia, e ci fosse modo intorno ad esso di ponderare quali siano i limiti in cui le domande nostre possono essere accolte.

È con ciò io avrei finito il mio compito, perchè non è che non vegga in queste tariffe e in queste condizioni di servizio molti altri difetti, non è che io non abbia ad esprimere altri desiderii anche per conto mio nel corso della discussione; ma li distinguo come ho detto in due categorie, quelli che recherebbero un danno e un aggravio immediato e troppo forte al bilancio dello Stato, e quelli che possono dal bilancio attualmente sopportarsi. Non vi sarebbe via di uscita e per conseguenza si dovrebbero mettere tutti innanzi alla Camera se il Governo venisse a dire che non può modificare l'articolo 44, perchè allora non ci resterebbe altra speranza che il buon volere delle Compagnie, non essendovi più alcuna possibilità di ottenere quelle modificazioni che si domandano a ogni costo e anche contro di esse.

Ma la valvola di sicurezza di questo sistema delle convenzioni è nell'articolo 44 modificato nel modo che ho indicato. Allora i desiderii che non possono trovare oggidì la loro soddisfazione la potranno ottenere domani, quando le condizioni della finanza del paese siano alquanto migliorate.

Ecco perchè la ragione maggiore o minore dell'insistenza mia avrà occasione di farsi manifesta, quando si conoscerà il pensiero preciso del Governo intorno alle varie serie di proposte che ho avuto l'onore di mettervi innanzi. (*Benissimo! Bravo! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

**Presidente.** Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Rosano; ma prima di dargliene facoltà vorrei pregare i vari oratori di voler limitare la discussione all'articolo senza divagare, poichè altrimenti non verremo mai a nessuna conclusione.

**Rosano.** Prendendo atto dell'avvertenza del nostro presidente, mi preme di dichiarare che non è sulla dizione dell'articolo che intendo in questo momento sollevare una discussione, ma io desidero soltanto di esporre alcune considerazioni su certe voci le quali specialmente riguardano le provincie meridionali, voci che nel nuovo contratto...

**Presidente.** Onorevole Rosano, mi permetta: siccome è stabilito che gli allegati *D* ed *E* rimangono riservati ed impregiudicati, allora Ella potrebbe riservarsi di parlare quando verranno in discussione...

**Rosano.** Mi è perfettamente indifferente. Ho

fatto questa dichiarazione e mi riservo di parlare sugli allegati.

**Presidente.** Anzi la pregherei di presentare addirittura i suoi emendamenti, che verranno stampati e distribuiti.

**Rosano.** Li presenterò.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara. È presente? (*Non è presente*)

Perde la sua volta.

Spetta di parlare all'onorevole Sanguinetti.

(*Oh! oh! — Non è presente.*)

Anch'egli perde la sua volta di parlare.

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

**Roux.** A me non è certamente lecito di discutere e di divagare sulla questione generale attinente alle tariffe; perciò mi limiterò ad un solo punto dell'articolo 16: vale a dire, all'ultimo capoverso.

I miei colleghi sanno che, per una legge proposta dall'onorevole Minghetti nel 1873, e votata dal Parlamento nel 1874, fu elevata la tassa dei trasporti ferroviari a grande velocità da 10 a 13 centesimi; fu poi imposta una tassa nuova sopra i trasporti a piccola velocità di due centesimi.

Ora, l'ultimo capoverso dell'articolo 16 stabilisce che, qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte, a cui ho accennato, sui trasporti per ferrovia, o ne aggiungesse di nuove in modo da oltrepassare la gravezza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che ad esse sia effettivamente derivato.

Io non ripeterò le parole che l'onorevole nostro collega Baccarini ha dette in omaggio alla dignità del Governo. Io non dirò che lo Stato, con questo comma nascosto nell'articolo 16, vincola lo esercizio della sua sovranità; vincola il suo diritto di imporre tasse, a favore delle Compagnie contraenti, e si interdice a questo modo ogni facoltà di aumentare le imposte il giorno in cui il paese richiedesse ulteriori sacrifici. Ma io mi permetto di osservare che con questa disposizione, mentre non si fa un grande beneficio né alle convenzioni, né alle Società contraenti, si viene invece a rendere più odiose queste convenzioni, e più esose fors'anco quelle Società che contraggono con lo Stato l'esercizio delle nostre strade ferrate.

L'ultimo capoverso dell'articolo 16 stabilisce anzitutto un privilegio mercè il quale, in caso di disastro, in caso di guerra, o di necessità estreme, quando sia opportuno di mettere nuove tasse, d'inflettere nuovi sacrifici al paese, allora tutti i

cittadini debbono pagarli, meno le Compagnie contraenti e stipulanti queste convenzioni.

Non basta il privilegio: c'è qualche cosa di peggio, cioè è ammessa quasi una speculazione sopra i sacrifici del nostro paese; imperocchè codesti appaltatori dell'esercizio ferroviario, saranno i soli, che col pretesto di avere un danno, impossibile a calcolarsi, si avvantaggeranno delle disgrazie e dei bisogni comuni.

Io avrei voluto che il Governo in questo caso avesse citato degli esempi tolti dalle Compagnie straniere. In Francia si contemplò, è vero, la possibilità del mutamento delle tassa sui trasporti ferroviari, ma si contemplò solamente pel caso che queste tasse fossero diminuite. Infatti, nelle ultime convenzioni pattuite in Francia con la *Compagnie du Nord* con la *Compagnie de l'Est e de l'Ouest*, con quella *d'Orleans*, con la *Paris-Lyon-Méditerranée* e con quella *du Midi*, in tutte queste convenzioni del 5 giugno, dell'11 giugno, del 17 luglio, del 28 giugno, del 26 maggio e 9 luglio, e infine del 9 giugno, annesse alla legge ferroviaria del 20 novembre 1883, è stabilito che " nel caso che lo Stato sopprima la sovrattassa aggiunta, colla legge 16 settembre 1881, all'imposta della grande velocità sopra le ferrovie, le Compagnie siano obbligate a ridurre le tariffe applicabili ai viaggiatori, a intera tariffa, del 10 per cento sulla seconda classe, del 20 per cento sulla terza classe.

E si aggiunge che " se lo Stato farà nuove ed ulteriori riduzioni, le compagnie si obbligano a fare una riduzione equivalente sulle tariffe dei viaggiatori. "

Dunque le stesse convenzioni francesi ultimamente stabilite, non hanno preveduto che il caso di una possibile diminuzione delle tasse sui trasporti ferroviari e non hanno mai supposto il caso di aumentarle; e quando siano diminuite, obbligano le Società a diminuire le tariffe. Noi invece non solo non parliamo di diminuzione di tasse; in questo caso le Società avvantaggeranno a tutto loro profitto di quel maggior traffico che, supponibilmente, possa venire da questa diminuzione; ma quando noi aumentiamo queste tasse, allora noi rimborsiamo i danni che le Società vorranno pretendere. Per tal modo mi pare che con questo comma, nascosto, appiccicato all'articolo 16 noi *sopprimiamo* ogni norma del "*do ut des*". Almeno si fossero salvate le apparenze! Almeno si fosse stabilito che come si indennizzano i minori proventi nel caso di aumento di tasse, così nel caso di diminuzioni di queste, le Società fossero costrette a diminuire le tariffe dei trasporti a beneficio dei viaggiatori e delle merci! Niente invece di tutto

questo! Il patto leonino è conservato in tutto il suo vigore. Le compagnie avvantaggiano sempre: avvantaggiano per la diminuzione delle tasse sulle tariffe dei trasporti; avvantaggiano se le tariffe dei trasporti sono aumentate, perchè l'articolo 44 del capitolato obbliga il Governo ad indennizzare le Compagnie; avvantaggiano ancora se sono aumentate queste tasse, perchè col comma dell'articolo 16 il Governo paga alle Società i danni preventivamente supposti.

Nemmeno le convenzioni dell'onorevole Depretis del 1877 avevano una clausola di questo genere; onde pare che il Governo voglia rivendicare il torto fatto all'onorevole Depretis nel 1877, quando non si sono accettate le sue convenzioni d'allora, aggravando queste altre, oggi, con peggiori disposizioni.

Ma quand'anche non ci fossero queste ragioni per domandare l'abolizione di questo comma, io vorrei interpellare il Governo per sapere con quali modi, con quali criteri, egli possa calcolare il danno *effettivamente* derivabile da un aumento di tassa sui trasporti.

Io, per vero, non comprendo un pagamento di danni, se non quando questi danni sono effettivamente indicati *a priori* quasi come una penale, secondochè intende l'articolo 1230 del Codice civile; oppure quando *a priori* è garantito ed indicato un compenso minimo, un guadagno, in modo che tutto ciò che si ritrae in meno di questo compenso, o di questo guadagno, debba costituire la cifra precisa dei danni.

Ma qui non si sono stabiliti i danni, qui non è stabilita nemmeno una quota proporzionale (e non potrebbe stabilirsi), una quota proporzionale di danno per ogni maggior quota o centesimo di tassa; qui non è stipulato un vantaggio minimo, al disotto del quale debba costituirsi il danno della Società contraente; ma invece il valore di questo danno è lasciato all'arbitrio di chi chiede, all'arbitrio della Società contraente. Dimodochè, il lucro cessante, ammesso al rimborso con quest'articolo, non ha per limite che la domanda e la pretesa della Società contraente.

Del resto, come è determinato? in quale misura? quando è veramente effettivo questo danno? Io suppongo due casi: si aumentano le tasse, e tuttavia il traffico cresce, e col traffico cresce eziandio il provento della ferrovia; eppure la Società avrà diritto di dire che, se non ci fossero stati gli aumenti di tasse, i proventi sarebbero ancora cresciuti, onde essa ha diritto a pretendere un lucro, che avrebbe avuto certo in

maggiori proporzioni senza l'aumento di tasse. È ammissibile questa enormezza?

E facciamo un altro caso: si aumentano le tasse, ed il traffico ed il provento diminuiscono; ma possono diminuire in coincidenza con una carestia, con una guerra, con uno sviluppo di altri mezzi di trasporto, come, per esempio, la navigazione fluviale o la navigazione di cabotaggio.

Ebbene, allora la Società avrà diritto di dire il noto *post hoc ergo propter hoc*, e non andrà a discriminare se la diminuzione dei proventi avvenga esclusivamente dall'aumento delle tasse, ma dirà che si accompagna con questo aumento e farà pagare allo Stato tutto quanto può venir anche da ben altre cause. Ed io mi stupisco che non abbia badato a questa coincidenza possibile l'onorevole ministro Genala, il quale quando si è trattato di stabilire la percentuale dovuta alla Società l'ha subordinata ad un'infinità di circostanze; mentre qui non ha saputo vedere come questa diminuzione di proventi, come questo danno, effettivamente derivato, pur coincidendo con aumento di tasse, può venir anche da ben altre cause.

Questo comma poi ha un altro guaio per me gravissimo; esso è una fonte perenne di liti. Nè dicasi che le Società devono esse provare i danni che pretenderanno avvenuti a sè stesse. Fatto sta ed è che la presunzione che un danno ci sia, una volta che ci sia aumento di tassa, è stabilito dall'articolo della legge; epperò alla Società basterà fare la domanda, e toccherà al Governo di litigare per escluderla o ridurla; e noi sappiamo che il Governo nelle liti ha sempre torto.

Ma fuori della questione puramente finanziaria vi è anche una specie di questione economica.

Noi colle disposizioni di queste convenzioni abbiamo dato affidamento al pubblico ed al commercio che non ci sarà più aumento di tariffe, che le tariffe degli allegati *D* ed *E* segnano il massimo limite a cui esse possano salire, che esse potranno diminuire, ma non si accresceranno giammai.

Ebbene, a me pare che colla facoltà lasciata da questo comma allo Stato, si venga precisamente a stabilire la possibilità di aumentare le tariffe.

In vero l'aumento di tassa sui trasporti ferroviari non è altro che un aumento di tariffe, peocchè quelle si confondono con queste. E che ogni tassa sui trasporti ferroviari si confonda col prezzo dei trasporti non son io che lo dico: lo hanno detto prima di me fino dal 1874 l'onorevole Minghetti e l'onorevole Pissavini nelle loro relazioni, quando appunto fu proposto l'aumento della tassa centesimale sui trasporti ferroviari.

Anche un distinto funzionario dello Stato con-

fermava questa teoria, allorchè, scrivendo sulle principali imposte indirette in Italia, pubblicava queste parole a proposito della tassa sopra i trasporti ferroviari:

“ Non s'intende bene, egli diceva, l'esistenza di questa tassa, che complica inutilmente i conti e disturba molti interessi. Se si crede possibile l'aumento delle tariffe ferroviarie, lo si studi maturamente in relazione alle condizioni economiche del paese, ma non si mantenga un'imposta che rincara tutti i trasporti senza alcun riguardo alla loro intima natura. »

Dunque poichè la tassa sui trasporti è un vero aumento di tariffa, pare a me che non si debba eludere con questo comma dell'articolo 16 l'affidamento dato al pubblico che non saranno mai aumentate le tariffe.

Ma oltre la dignità dello Stato, oltre la questione giuridica e la impossibilità di valutare equamente i danni effettivi provenienti da aumenti di imposte, oltre il pericolo delle liti, di cui sarà fecondo l'articolo 16, ci sono altri speciali riguardi, che consigliano di sopprimere questo comma.

Pare a me che il Governo con quel capoverso dia a se stesso una patente d'incapacità. L'articolo 16, come è compilato, suppone che il Governo possa aumentare od imporre tasse le quali danneggino il traffico e perciò i proventi delle ferrovie.

Ora non si è calcolato che e nel traffico e nei proventi delle ferrovie ha uno specialissimo interesse lo Stato per la percentuale riservatasi del 27 e mezzo per cento e per il 10 per cento assegnato al fondo di riserva. Or dunque, o lo Stato accresce le tasse in misura da non danneggiare il traffico e da non compromettere i proventi dell'esercizio ferroviario, ed allora, domando io, a che serve l'ultimo comma dell'articolo 16 del quale discorro? Oppure questo accrescimento danneggia il traffico, ed allora il primo impegnato ad astenersi dall'aumento deve essere il Governo, perchè interessato in questi proventi.

E a me, questa specie di incapacità di cui si ammette la possibilità in questo comma, pare che colpisca non solamente il Governo, ma eziandio la Camera; imperocchè quando trattasi d'aumento di tasse e d'imposte, parrebbe che noi fossimo capaci d'imporre tasse con cui ricavare uno da una parte, danneggiando per 10 dall'altra.

Ma è tempo ch'io lasci di dimostrare l'inutilità di questo comma. Io vorrei avere molto maggiore scienza giuridica, e quella competenza tecnica che

ha reso molto ascoltata in questa discussione la parola dell'onorevole Baccarini; vorrei avere quell'eloquenza parlamentare, e quella autorità di consigliare il Ministero, che può avere l'onorevole Minghetti; ma poichè è stabilito che da questa parte non si possa accettare nessuna modificazione, ma tutte debbano avere il marchio della Destra e provenire dall'altra parte, perciò io vorrei pregare l'onorevole Spaventa, che con la sua autorità e con la sua competenza, volesse pregare il Governo di sopprimere quest'ultimo comma, che non ha precedenti in nessuna legge nè in Italia nè fuori, e che tocca alla dignità dello Stato ed agli interessi più vitali del paese.

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

**Cairoli.** (*Segni d'attenzione*) Farò brevissime dichiarazioni. Nella discussione generale fu esaminato questo disegno di legge con splendore di eloquenza e con abbondanza di dottrina: non ha per altro affrettata di un passo la soluzione del problema ferroviario, la rinviò agli articoli, e non pare molto vicina al porto, malgrado il vento propizio di voti numericamente prevalenti.

Ciò perchè il tema implica più che la vita di un Ministero, o la influenza di un partito, od il trionfo di una teoria, l'interesse del paese; e può avere importanti conseguenze nei suoi destini; non vincola un'epoca, domina l'avvenire. Non possono sembrare questi dubbi eccessivi se si riflette che è in discussione la prosperità economica nazionale.

È naturale quindi che questo capitolo, il quale è il punto fondamentale del disegno di legge e racchiude la più grave questione, abbia dato argomento anche nella discussione generale a considerazioni complessive, ed a censure parziali, che risorgono poi agli articoli.

Io non vorrò rifare il cammino brillantemente percorso da altri oratori, risalendo ai principii cui s'informano i diversi sistemi, i diversi tipi di tariffe enumerati dall'onorevole Luzzatti col magistero della parola, che acquista autorità della sua incontestata competenza.

Oggi egli ha ancora censurato questo capitolo delle tariffe nel suo fondamentale concetto, che mette in evidenza la differenza capitale col progetto dell'onorevole Baccarini, il quale aveva attuato il principio proposto dalla Commissione d'inchiesta, conferendo al Governo la facoltà d'imporre modificazioni delle tariffe, anche quando le Società vi si opponessero, lasciando allo Stato i benefici o le perdite conseguenti dalle modificazioni medesime.

Questa provvida massima della mutabilità delle tariffe era anche sancita nel disegno di legge presentato dall'onorevole Depretis nel 1877. Basterebbe questa omissione ad indicare l'abisso fra le odierne convenzioni ed i due disegni di legge che ho accennato. La Commissione riconosce nel Governo il diritto di modificare le tariffe di esportazione, anche contro la volontà delle compagnie; ma ritiene che per le tariffe interne basti ad impulso della riduzione il loro interesse.

Questa solidarietà non esiste, essendo spesso in conflitto l'interesse dello Stato con quello delle Società. Alcuno ha citato l'inchiesta fatta in Inghilterra in prova di questa collisione. Ma abbiamo anche noi una storia non breve delle ferrovie, la quale offrirebbe ricordi e documenti, che starebbero ad allegato della convinzione opposta a quella che sicuramente e serenamente ha espresso l'egregia Commissione, e che fu anche oggi vivamente combattuta dall'onorevole Luzzatti. Nella lotta di questi interessi, arbitro deve essere lo Stato, ed egli è disarmato quando gli sia tolta la facoltà che era stabilita così nel disegno di legge dell'onorevole Baccarini, come nelle convenzioni dell'onorevole Depretis. Colla proposta del Governo e della Commissione una riduzione di tariffe imporrebbe allo Stato un enorme sacrificio, perchè l'obbligherebbe a compensare le Società per tutta la durata del contratto pagando ad esse le tariffe vigenti.

Nel disegno di legge Baccarini era stabilita un'altra massima più provvida per gl'interessi nazionali ed anche per il decoro del Parlamento che ne ha la tutela, cioè, che le tariffe dovessero essere discusse prima che fossero vincolate da un contratto. Questo metodo avrebbe risparmiato a noi il *veto* piuttosto umiliante, che ci è spesso intimato in nome dei concessionari.

L'omissione di queste due fondamentali disposizioni prova come siano poco equi, o per lo meno molto immemori coloro che affermano che il disegno di legge dell'onorevole Genala è identico a quello dell'onorevole Baccarini, atleta formidabile che si vorrebbe trasformare in un irrequieto, sistematico oppositore.

L'onorevole Baccarini non ha bisogno della mia difesa; ma è una compiacenza per me il constatare che anche quest'accusa è ingiusta, e che ha lo stesso valore di quel ritornello oramai divenuto unoristico, ma che tuttavia non si cessa dal ripetere, che cioè, tutti i fautori dell'esercizio privato dovrebbero approvare queste convenzioni.

Da questa parte della Camera ci sono parecchi

che non hanno votato l'articolo 4° della legge del 1876; ma in ogni modo io credo che è una veramente risibile censura quella che abbiamo udito in tutte le possibili variazioni, quasi che le convenzioni fossero l'applicazione razionale di uno dei due sistemi e non una disgraziata soluzione del problema ferroviario, concordemente combattuta da uomini che sono a grande distanza nei principii.

Io non vorrò ripetere ciò che si è detto di queste tariffe nella discussione generale, ed anche oggi da parecchi oratori, provando che la diminuzione tanto vantata e che era stata annunciata come il coronamento dell'edificio, è un'illusione. Addussero in prova parecchi oratori l'unificazione colpita, molte condizioni di trasporto peggiorate, e la varietà nei prezzi e nei limiti differenziali per la stessa merce, come disse l'onorevole Baccarini, mi pare nella discussione generale, con un esempio che non può essere sospetto. Cito egli la Sicilia ove gli zolfi per la stessa percorrenza pagano più che in Romagna. E dico non sospetto questo esempio, perchè ha avuto il coraggio di citarlo l'onorevole Baccarini che è romagnolo.

Ma le censure sono espresse anche dai legittimi, dai più diretti rappresentanti di questi interessi, dalle Camere di commercio, alle quali il mio amico il ministro Grimaldi nel suo discorso del dicembre, ha fatto l'imputazione del silenzio lamentando che interpellate da lui non abbiano risposto. Risponde per tutte la Camera di commercio di Torino, affermando che il voto delle medesime riunite in congresso a Torino, non è stato menomamente accolto nè dal Ministero nè dalla Commissione. E qui credo bene ricordare l'ordine del giorno votato in quel congresso, con cui le Camere di commercio reclamavano (mi piace leggere le parole precise) " Tariffe uniformi miti, facilmente modificabili, notava l'illogica classificazione e la poca chiarezza del progetto. "

Il memoriale poi della Camera di commercio di Torino conchiude col dire; che " contro l'interesse commerciale e industriale, le tariffe sono state aumentate. "

È dunque una voce di condanna quella del congresso generale delle Camere di commercio.

La più precisa, perchè più documentata, è quella del Circolo industriale e commerciale di Milano. Questo Circolo ha recato nella sua petizione alla Camera, 1191 esempi di tassazione, per la rete dell'Alta Italia, in base alle nuove tariffe, per merci e percorrenze diverse; facendo risultare dai raffronti un aumento medio del 13 per cento e quindi un maggior profitto di 9 milioni



lordi. Per 77 casi, la uguaglianza sarebbe perfetta fra le vecchie e le nuove tariffe, per 225, le nuove tariffe segnano un prezzo di trasporto minore, mentre per 889 esse presentano un aumento in confronto alle vigenti; aumento che sarebbe, come ho detto, in media del 13 per cento. Solamente sull'Alta Italia, considerando che il prodotto delle merci trasportate a piccola velocità fu di 62 milioni, in cifra tonda, e considerando che l'aumento medio portato dalle nuove tariffe è del 13 per cento, le convenzioni assicurerebbero un maggior prodotto di 8 milioni lordi!

È poi da notare che l'onorevole relatore Corvetto ha detto che, per l'Alta Italia, non erano aumentate che 104 voci; per le Romane, 336; per le Meridionali 440.

Ora chi volesse sulla base dei dati forniti dal Circolo industriale di Milano, estendere il calcolo a tutta Italia, troverebbe che l'aumento generale sarà in media di 30 o 40 milioni.

Io so che la Commissione ed il ministro impugneranno queste cifre; ma desidererei che le denegazioni fossero corroborate da prove; giacché se i dati del Circolo di Milano non sono accettabili come il vangelo, sono però il risultato di un ponderato lavoro.

Io desidererei anche che la Commissione avesse a presentarci gli elementi di calcolo per i quali sostiene che le nuove tariffe producono una diminuzione nel prodotto lordo; molto più che con una contraddizione evidente, mentre la Commissione a pagina 70 della sua relazione, dice che la diminuzione è di 1,600,000 lire, l'onorevole Corvetto, nel suo discorso fatto alla Camera nel dicembre scorso, asserì che la diminuzione stessa sale a 3,000,000. Ora questa differenza basterebbe a motivare una mozione d'ordine, quasi una pregiudiziale per chiedere la presentazione dei calcoli della Commissione, poichè è naturale che il punto di partenza per una discussione di questa natura, debbano essere dati o cifre sicure. Ma siccome so che simili proposte riescono molto ingrate, e sono fulminate dagli impazienti apologeti delle convenzioni, così mi limito a sperare che la Commissione vorrà dare schiarimenti precisi, non a parole, non con affermazioni, ma con cifre e calcoli esatti almeno prima del voto sulle tariffe, le quali potranno avere un'influenza decisiva sull'avvenire economico nazionale.

Accettando poi l'emendamento dell'onorevole Luzzatti all'articolo 44, esprimo al pari di lui una speranza, la quale ritengo non sarà delusa dall'onorevole presidente del Consiglio, che, cioè,

non si elevi la solita questione politica, la quale, come ho detto l'altro giorno, è una pressione illecita sulle coscienze distolte dal sereno esame di una questione economica. (*Bene! Bravo!*)

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

**Sanguinetti.** Io non sono in condizioni tali di salute da poter fare oggi un discorso, nè da esporre quelle considerazioni che mi era proposto di presentare alla Camera in risposta ai discorsi pronunciati dall'onorevole ministro d'agricoltura e commercio, e dall'onorevole Corvetto, nella discussione generale.

Se, come spero, le condizioni della mia salute miglioreranno, mi riservo di parlare diffusamente sull'articolo 44.

Oggi mi limito a due sole osservazioni: e la prima la rivolgo al mio amico l'onorevole Luzzatti, perchè egli, colla sua autorità e competenza, che sono grandissime, avrebbe in parte tolto efficacia ad uno dei migliori lavori che, sulle tariffe, sono pervenuti alla Camera. Intendo di alludere al lavoro del Circolo industriale e commerciale di Milano.

Ebbene, mi permetta l'onorevole Luzzatti di dirgli che, a mio avviso, egli è caduto in errore, quando ha detto che quel Circolo ha ecceduto calcolando nel 13 per cento l'aumento di prodotto lordo sulle linee dell'Alta Italia che darebbero le nuove tariffe. Egli ha desunto l'erroneità del calcolo di quel sodalizio, da questo, che esso avrebbe tenuto conto soltanto degli aumenti e punto delle diminuzioni. Se l'onorevole Luzzatti vorrà leggere nuovamente...

**Luzzatti.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Sanguinetti.** ... quella parte della petizione del Circolo industriale e commerciale di Milano, che riguarda appunto il calcolo dell'aumento, e che si trova a carte 15 della petizione, troverà che in esso si è tenuto conto, non solo degli aumenti, ma eziandio delle diminuzioni ed anche dei casi di tassazione nei quali non vi è nè aumento nè diminuzione.

Ed invero il Circolo milanese fece 1191 esempi di tassazione; e trovò che non vi è nè aumento nè diminuzione per 77 casi; che vi è diminuzione per 225; ed aumento per 889 e che l'aumento per questi ultimi sarebbe del 26 per cento e la diminuzione per i 225 dell'8 per cento. Ma, per arrivare all'aumento medio, bisognava far entrare nel calcolo anche i casi, nei quali non esiste nè aumento nè diminuzione. Ed è quello che fu fatto: perchè per arrivare all'aumento del 13 per cento giovava istituire un altro calcolo, un po' com-

plicato; cioè a dire tener conto della maggiore quantità dei casi che presentano aumento, in confronto del minor numero dei casi per i quali vi ha diminuzione, e dei casi che presentano identità di tassazione.

Se di quest'ultimo elemento non avesse il Circolo tenuto conto, avrebbe avuto un aumento medio assai maggiore del 13 per cento.

Sono sicuro che se il mio amico carissimo l'onorevole Luzzatti vorrà rileggere il brano della relazione di quell'importante Circolo, si persuaderà della verità di quanto io affermo.

Ad ogni modo io non voglio entrare ora nella questione sollevata dall'onorevole Cairoli. Egli con grande efficacia di parola ha detto in quale grave dubbio si trovi la Camera. Da una parte abbiamo la Commissione la quale affermava da principio che le nuove tariffe produrrebbero una diminuzione di lire 1,600,000; e più tardi, per bocca dell'onorevole Corvetto, di 3 milioni circa; dall'altra abbiamo commercianti, circoli commerciali, Camere di commercio, privati, i quali affermano che dalle nuove tariffe deriverà un aumento considerevole, enorme. E se io debbo far conoscere la mia persuasione, persuasione la quale si fonda sopra uno studio assiduo, continuato e diligente, per quanto era dato a me di farlo in un breve spazio di tempo, io non esito a dichiarare che la mia convinzione è questa: che l'aumento non sarà, per le due reti continentali, minore di due decimi.

Pensi la Camera, quando questo aumento esista, quali ne sarebbero le conseguenze per il paese, quale somma enorme verrebbe regalata alla Società.

Io confido che l'onorevole Corvetto, il quale con tanta sicurezza lanciava quell'affermazione che le nuove tariffe daranno tre milioni di diminuzione, nella sua lealtà sentirà il bisogno di presentare alla Camera gli elementi del suo calcolo. Pensi egli alla responsabilità che assume quando questi elementi non adduca; imperocchè, onorevole Corvetto, approvate che siano queste convenzioni, il paese si accorgerà tosto degli aumenti, ed allora, coloro i quali avranno dato il voto favorevole alle convenzioni, avranno ragione di dire che furono indotti ad approvarle dalle dichiarazioni solenni ed esplicite della Commissione.

Ripeto; io confido che l'onorevole Corvetto sentirà nella sua lealtà questo bisogno di presentare alla Camera il calcolo sul quale egli poggia la sua affermazione. Perchè, quando l'avvenire economico del paese è impegnato nelle conven-

zioni, non basta affermare, bisogna provare; e tanto più la prova è necessaria, quando si parla a nome di una Commissione tanto autorevole, quale è quella che ha esaminato le convenzioni.

Ed ora vengo alla seconda osservazione che mi proposi di fare.

La Commissione ferroviaria in parecchi punti della sua relazione ha riconosciuto che nelle prime convenzioni vi erano aumenti per alcune merci, e specialmente sulle ferrovie Meridionali. Ad attenuare questi aumenti compilava e presentava a noi 29 tariffe locali che voi, o signori, troverete in fine del quinto volume, parte seconda. Nella relazione della Commissione è ripetutamente dichiarato che essa, con queste tariffe locali, intendeva appunto di scemare quegli aggravi delle tariffe, che essa aveva dovuto riconoscere e lamentare. Ora, signori, in tutti questi volumi non si trova un cenno dal quale emerga che le tariffe locali compilate dalla Commissione costituiscano un patto bilaterale tra la Società e lo Stato. Signori, o ci fu una dimenticanza da parte del Governo nel richiedere la Società di approvare le tariffe locali in discorso, ovvero esse sono uno scherzo; di qual genere, io non voglio dire.

Imperocchè, o signori, noi tutti e coloro che fuori di qui si sono occupati delle tariffe, hanno creduto che realmente le tariffe locali, che si trovano a pagina 262 del quinto volume, facessero parte del contratto. Ma se non ne fanno parte, si riducono ad un desiderio della Commissione e del Governo; ma non saranno attuate, quando la loro attuazione sia contraria all'interesse della Società esercente.

Io quindi invito il Ministero e la Commissione a dichiarare quale efficacia possano avere le tariffe locali non accettate dalla Società, ed a quale scopo siano state incluse nel quinto volume.

**Presidente.** L'onorevole Luzzatti ha facoltà di parlare per un fatto personale.

**Luzzatti.** L'onorevole amico mio Sanguinetti mi rimproverava di avere sbagliato, dichiarando erronee alcune asserzioni del Circolo commerciale di Milano...

**Sanguinetti.** In parte.

**Luzzatti.** ...intorno all'entità della cifra dell'aggravio (valutato in nove milioni), che peserebbe sulle merci della sola rete dell'Alta Italia, per effetto delle nuove tariffe.

Mi permetta l'onorevole Sanguinetti di non rimanere sotto il peso di una così grave accusa. Io ho detto anche la ragione dell'errore; e cioè, che non si è tenuto conto delle diminuzioni, che su

questa rete dell'Alta Italia ottengono cospicui traffici; per esempio, quello dei cereali e dei risi.

Ora, che coloro i quali sono aggravati non si consolino dal fatto che altri siano alleggeriti, lo concedo all'onorevole Sanguinetti, ma che, quando si deve esaminare qual'è l'aggravio reale che deriverà da queste tariffe, non si abbia a cumulare insieme alleviamenti e aggravii per trarne una conclusione unica, è un metodo che l'onorevole Sanguinetti stesso non vorrà disconoscere.

Ora a me pare che gli egregi uomini che hanno compilato quel lavoro notevolissimo abbiano tenuto conto di ciò che si perde, ma non di ciò che si guadagna in generale dall'economia nazionale. E gli dirò qualcosa di più; avendo io conferito con loro in questa materia, perchè mi fecero l'onore di consultarmi, mi persuasi che non vi è stata leggerezza in questi calcoli, ma mancanza di documenti bastevoli a determinare quell'aggravio; ed oggi se dovessero rifare quel documento così importante eliminerebbero tale asserzione.

Creda l'onorevole Sanguinetti che io parlo poco alla Camera ma quando lo faccio vado troppo cauto e ponderato, e non rischio un'osservazione se non posso appoggiarla con tutti i dati analitici.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti per fatto personale.

**Sanguinetti.** Era ben lungi da me il pensiero di fare appunto all'onorevole mio amico Luzzatti di poca diligenza; tutt'altro; io non ho voluto che precisare il fatto che il Circolo commerciale di Milano esaminando le nuove tariffe, ha trovato che per 225 voci vi era diminuzione, per 889 aumento e per 77 perfetta identità di tassazione.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti si attenga al fatto personale.

**Sanguinetti.** Io parlo per un fatto personale.

**Presidente.** Mi pare di no.

**Sanguinetti.** Ho finito con poche parole ancora.

Siccome mi parve di aver udito che l'onorevole Luzzatti appuntasse il Circolo industriale e commerciale di Milano che nello stabilire, per la rete dell'Alta Italia, un aumento del 13 per cento, non avrebbe tenuto conto delle diminuzioni, così a me importava di osservare che delle diminuzioni aveva tenuto conto. E non solo tenne conto delle diminuzioni, ma anche dei casi per i quali non si verificava nè aumento nè diminuzione. Ed invero, se non avesse fatto entrare nel calcolo questi due ultimi elementi, non avrebbe trovato solamente l'aumento medio del 13 per cento, ma del 26 per cento.

Infatti gli 889 casi che presentano aumento, danno una media del 26 per cento. Detraendo la diminuzione dell'8 per cento per i casi che presentano diminuzione, si avrebbe un aumento del 18 per cento. Invece l'aumento medio essendo disceso al 13 per cento, vuol dire che il Circolo milanese tenne anche conto dei casi che presentano identità di tassazione. Adunque, o non ho bene afferrato il sistema del calcolo che ho testè riferito, oppure non ho afferrato bene l'osservazione dell'onorevole Luzzatti.

Del resto, io non considero questo calcolo come una verità assoluta ed indiscutibile, ma relativa; le risultanze di esso però sono sempre tali da impressionare la Camera, e tutti coloro che, come l'onorevole Luzzatti, si preoccupano dell'avvenire del paese.

**Presidente.** Onorevole Luzzatti, ha chiesto di parlare per fatto personale?

**Luzzatti.** Per lo stesso titolo per il quale ha parlato ora l'onorevole Sanguinetti.

**Presidente.** Ha ragione. Parli pure.

**Luzzatti.** Non pensi l'onorevole Sanguinetti che io voglia attenuare o aggravare l'effetto di queste tariffe. Io non ho che uno scopo in questa materia, dire quello che a me pare il vero.

Ora nel lavoro del Circolo di Milano ci sono dei dati verissimi; gli aggravii e gli alleviamenti che si indicano esistono; ma in una delle conclusioni ipotetiche che hanno tratto, in una di quelle cifre grosse (certamente non hanno voluto impressionare il paese e la Camera, hanno detto quello che credevano vero), si son ingannati; appunto perchè hanno proceduto per ipotesi, e non sopra reali documenti. Se avessero avuto i documenti dinanzi agli occhi, non l'avrebbero allegata. Lo creda l'onorevole Sanguinetti.

Quando il Circolo di Milano comparò le tariffe vecchie colle nuove, maneggiando egregiamente i dati, fece un lavoro eccellente; ma quando si abbandonò alle ipotesi non è a meravigliarsi se abbia errato in un'asserzione che non tocca la sincerità e giustizia di molte delle sue conclusioni le quali ho raccomandato alla Camera con animo lietissimo.

**Presidente.** Spetta di parlare all'onorevole Lanzara.

**Lanzara.** Nella discussione generale di questo disegno di legge, un onorevole nostro collega si dolse con l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè si fosse pronunciato, allorchè si presentò al banco ministeriale, per l'esercizio privato con certe determinate modalità, così che l'altro contraente fu in grado di conoscere intero il pen-

siero di lui, e più del pensiero il modo col quale s'intendeva attuarlo.

A me sembra che questo rimprovero non sia stato meritato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, poichè la sua venuta al potere non fu una rivelazione, la quale presuppone la non conoscenza dell'uomo, de' pensieri e degli atti suoi, ma sibbene fu una manifestazione, che aveva il valore di un fatto, che ci indicava il passato, e per conseguenza ci palesava il futuro; era il principio d'identità e di continuità che unificava l'uomo del passato con quello dell'avvenire, era insieme il legame del passato col presente e col futuro, comprendeva infine la coscienza di tutti e tre gli stadi.

Infatti egli con gli scritti e con la parola fu il difensore dell'esercizio privato, la sua venuta al potere fu l'esplicazione de' suoi concetti, la traduzione de' suoi pensieri.

Nessuna meraviglia adunque che egli avesse parlato, tutti conoscevano i suoi principii, tutti prevedevano l'opera, a cui avrebbe dato mano.

Ma la doglianza giusta, che a lui potrebbe muoversi è quella di non aver parlato, quando doveva parlare, quando aveva l'obbligo di manifestare il suo disegno sulla compilazione di un codice nazionale, di un codice che racchiude la vitalità del paese, che, in una parola comprende lo sviluppo della ricchezza generale.

Egli non ha parlato, nè ha preparato l'opinione pubblica sulle tariffe.

Ei fe' silenzio, ed arbitro si rese degl'interessi di tutti.

Quali e quante Camere di commercio ha interpellato? E pure, giudici degli interessi commerciali, domandavano di essere intese.

Quali e quanti Comizi agrari ha interrogato? E pure essi sono particolarmente interessati alla prosperità dell'agricoltura.

Quali e quanti industriali ha richiesto del loro parere? E pure essi avrebbero apportato i risultati delle loro conoscenze.

Noi qui abbiamo reclami da tutte le parti d'Italia: Camere di commercio da Torino a Napoli; Comizi agrari da Bari a Milano, e tutto il ceto degl'industriali levano lamento contro le tariffe che si vogliono stabilire.

La loro voce è competente, e noi dobbiamo ritenere giusta, scevra di passioni, lontana da qualunque siasi preconcepito per il maggior costo di un trasporto di fronte ad un altro.

Questa è la doglianza universale, e questo è l'appunto, che a me pare non sia immeritato.

Comprendo che non sia cosa di lieve momento

dar fondo a questa materia tanto arruffata senza provocar clamori da una parte, senza ingenerar dubbiezze dall'altra, ma più facile poteva essere, se all'opera nuova fossero stati accoppiati gli studi vostri, l'esperienza e il frutto del fatto di coloro, che ad essa sono interessati.

E per avere una guida sicura nell'esame dell'articolo che racchiude la parte di maggiore importanza in questa discussione, io mi fermerò ad un'osservazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli diceva: "basta gettare gli occhi sulla carta del nostro paese per vedere che le nostre strade ferrate costeggiano il mare, da Nizza all'estrema punta del Tirreno, lungo l'Adriatico, la Liguria e la Sicilia; è naturale che le navi a vela e a vapore competano con le strade ferrate."

Nel fatto, tale osservazione è pur troppo vera; ma dall'osservazione precisa del fatto non si è desunto il modo, per far sì che la rivalità scomparisse, o per lo meno non arrecasse danni.

Se, come tutte le Camere di commercio ritengono, se come alcuni de' nostri colleghi avvisano, le tariffe nuove che si vogliono stabilire specialmente per le brevi percorrenze sono più alte di quelle attuali, non è una concorrenza smodata che voi inaugurate?

Sono stati espressi de'timori a proposito di questo disegno di legge, per la possibile concorrenza che le nuove linee avrebbero potuto apportare a quelle in esercizio, e si è fatto osservare che la divisione longitudinale delle linee medesime stabiliva un'azione comune con le linee nuove, e quindi l'unità di amministrazione di esse avrebbe fatto maledire la concorrenza.

Invece, pe' trasporti per ferrovia in relazione a quelli per la navigazione, nulla si è stabilito; anzi in pratica non si è avuto cura neppure di soffermarvisi.

Io comprendo che le strade ferrate non possono sfuggire completamente agli effetti di una concorrenza, quando funzionano o possono funzionare come rivali altre industrie di trasporto che le tengono a bada; comprendo che nel giuoco mutuo, interessi rivali in principio, non possono per la loro elasticità da una parte, e per la necessità di svolgersi dall'altra, divenire connessi ed alleati per costituire la vita commerciale; comprendo che le strade ferrate non possono mettersi a livello dei trasporti per mare, poichè debbono cercare una remunerazione maggiore del capitale impiegato; ma so altresì che è prudente non turbare il commercio con una tariffa più elevata di quella del-

l'oggi, la quale ha già stabilito una corrente che dirò quasi di abitudine.

I trasporti per le strade ferrate debbono pagare, di fronte a quelli di mare, un prezzo maggiore, per la sicurezza maggiore, per l'esattezza del tempo della resa, e dirò anche per una comodità maggiore, quando, com'è presso noi, non si è largamente dotati di porti, di ferrovie che possono servire gli scali; ma non debbono, coi loro prezzi esagerati e superiori ai coefficienti che ho enumerati, allontanare dalle ferrovie le merci per affidarle interamente alla navigazione.

Avete diminuito in ragione della lunghezza del treno carico il costo del vagone-chilometro; ma per l'alto prezzo delle percorrenze brevi non si potrà che soccombere a fronte delle tariffe di navigazione e al mite importo di assicurazione.

Ed ora delle zone.

Nel designare le zone, non si è tenuto conto delle produzioni di una contrada a fronte della domanda di altre.

Le contrade che sono prossime ai grandi centri di consumazione, e che per lungo tempo hanno visto là richiamati i loro prodotti, hanno un trattamento diverso da quello di una zona intermedia, ed è così creato un valore artificiale; certamente il prezzo deve diminuire di molto quando il peso aumenta; deve ancora diminuire quando la percorrenza è maggiore; ma non potete non tener conto della offerta della merce, della corrente che essa ha nella consumazione, e infine della domanda della merce stessa.

Dippiù, molti prodotti non sono destinati alle grandi percorrenze, non vi sono chiamati per loro intrinseca natura, e anche quando ad essi si accordassero favori maggiori, rimarrebbero sempre nel circolo che la consumazione loro accorda.

Che se molti di essi, rompendo i confini che l'uso e il tempo hanno loro imposti, sono chiamati in regioni lontane, allora sarà il caso di nuovi stadii di percorrenza da designare, e quindi la necessità della mobilità delle tariffe medesime.

E nella previsione che quelle merci, rompendo i confini ristretti, si spingessero lontano, non potete, con l'abbaglio di un ribasso di tariffa, apporre condizioni tali, che non soltanto rendono impossibile il ribasso, ma apportano la distruzione della merce.

Al bestiame si è fatta una condizione molto dura, perchè non soltanto la tariffa è più alta, ma la grande velocità è sostituita dalla piccola velocità accelerata.

Io non voglio far calcoli; ma mi pare, se non erro, e se sbaglio chiedo d'esser corretto, che un

vagone a gabbia a tre piani contenente bestiame, da Cotrone a Napoli, chilometri 465, importerà lire 116. 10 di più con la nuova tariffa numero 53 che con l'antica; e poi per la grande velocità abolita, il bestiame dovrà esser trasportato a piccola velocità accelerata, senza tener calcolo del peso che perde ciascun capo per una maggiore durata di viaggio e della morte da cui è perciò minacciato.

Le frutta e le ortaglie non potranno più godere della grande velocità, perchè la tariffa a cui sarebbero sottoposte è superiore dell'attuale; debbono perciò essere trattate con la tariffa numero 50. Ma ove si consideri che le frutta e le ortaglie deperiscono in un viaggio lungo per la piccola velocità accelerata, ne sarà favorito il commercio per una resa ritardata, benchè diminuisca il prezzo del trasporto?

Da Codola a Torino, un carro di frutta e di ortaglie ha presentemente il termine di resa di 52 ore circa, mentre con la piccola velocità accelerata, tariffa numero 50, condizione F, il termine di resa essendo di chilometri 225 per ogni 24 ore, più di oro 18 per le operazioni di servizio, lo stesso carico dovrà impiegare più di 120 ore, cioè più di 5 giorni, per arrivare a destinazione.

Ecco il beneficio della tariffa numero 50: diminuzione da una parte nel trasporto, ma distruzione della merce dall'altra; e dico distruzione, poichè un carico di frutta e di ortaglie, sottoposto ad un termine così lungo di resa, giungerà veramente disfatto.

E poi è reale il beneficio dell'abbuono che si accorda sulla tariffa numero 50, quando dentro l'anno e per uno speditore sia stato trasportato sulle linee un minimo di vagoni da 100 a 1000?

Tutti sanno, per le pubblicazioni lette, i gravi inconvenienti a cui oggi danno luogo le tariffe di favore, e tutti conoscono ciò che si fa per goderle.

Vari speditori si uniscono sotto il nome di una ditta, assumono l'obbligo di un'alta o determinata quantità di vagoni da trasportare, ed ingannano così le amministrazioni ferroviarie, e fanno danno al commercio.

L'obbligo di spedire 100 vagoni per ottenere il mezzo per cento di ribasso sulla tariffa numero 50, è una condizione onerosa da una parte, minimo beneficio dall'altra.

Il commercio sarà quindi ristretto a pochi, e stabilirete un monopolio a base di sotterfugi, poichè, o vi saranno grandi spedizionieri che eserciteranno il commercio, vendendo anche in parte il beneficio che godono, o vi saranno ditte fittizie, vere solamente per dare dei guadagni a determinate persone.

Abolite i privilegi, spezzate i vincoli che volete imporre, favorite le produzioni agricole, e indirettamente aiuterete l'agricoltura, poichè il menomo giovamento è moltiplicato da un coefficiente enorme.

Conservate la grande velocità per le merci soggette a deperimento, e avrete rimediato in parte al danno della vantata unificazione.

E questa unificazione, di che si è tanto parlato, in che consiste? Nell'aver preso una misura media, senza però studiare i coefficienti, ch'era necessario fossero stati valutati; e quasi foste pentiti di questa unificazione, voi alle 52 tariffe generali avete aggiunto n° 40 tariffe speciali, 29 tariffe locali, 20 di tasse speciali, la maggior parte delle quali contiene da 8 a 9 serie ciascuna, oltre la previsione di un maggior numero, che insieme potranno ascendere a 500, e in tutto questo lavoro non avete domandato consiglio a nessuno, ma avete voi stessi provveduto a tutto.

Invece, l'unificazione avrebbe dovuto consistere nel prendere a base la tariffa più mite fra le esistenti, e su di essa regolare quella di tutte le altre reti.

Era una riforma che richiedeva un grande coraggio, il coraggio ch'è generato dalle grandi idee, le quali, se attuate, arrecano utili benefici agli scambi commerciali.

L'unificazione così fatta vi avrebbe apportato forse nei primi anni un dissesto finanziario; ma nell'avvenire vi avrebbe ricompensato con un prodotto maggiore.

Ma se l'unificazione non può dirsi raggiunta, si può invece con animo sicuro ritenere che sia stata sanzionata l'immobilità delle tariffe.

Infatti nessuna disposizione provvede alla mobilità delle tariffe, nè alla revisione di esse, nè al modo di garantire la revisione medesima: avete in tutto lasciate arbitre le Società: e se una modificazione fosse possibile, essa sarà a nostro carico. Noi soccomberemo, le Società guadagneranno; a noi le perdite, alle Società i vantaggi.

La Camera ascoltò l'onorevole Luzzatti, il quale espose i danni che derivano per la formola racchiusa nell'articolo 44 del capitolato: io non ritorno sull'argomento, nè potrei ritornarvi, sfornito come sono di eguale competenza.

Ma la Commissione, per persuadere noi che danno non può derivare per la formola accettata, si abbandona a casi ipotetici, e in ispirito profetico ritiene mal prevedibile il caso che i ribassi possano determinare tale aumento di merci, da produrre, malgrado le scemate tariffe, un grosso aumento di guadagni.

Lasciamo le supposizioni, che d'ordinario sono divinazioni dello spirito dell'uomo, spesso fallaci e timide come lui, ed occupiamoci del fatto, di ciò che si vede, di ciò che si tocca, di ciò che si conta, di ciò che si misura, e di ciò che si passa.

L'assicurazione della Commissione può ritenersi giusta, unicamente perchè non vi potrà essere un ministro che assuma la responsabilità di proporre un ribasso di tariffe di transito: ed è così scongiurato il danno.

Ma ditemi: non è dunque vero che le Società nulla perdono? Non è dunque vero che i contribuenti sono chiamati non a rimborsare le Società delle perdite, ma a far loro dei regali?

E ora qualche parola circa ai trasporti interni.

Io comprendo che se noi avessimo un contratto di vero esercizio privato, cioè della proprietà esclusiva delle linee a favore delle Società con l'obbligo di esercitarle, in questo caso, le tariffe delle Società sarebbero una proprietà acquistata a titolo oneroso, dritto inviolabile, come la proprietà immobiliare; e le Società, restando moderatrici delle tariffe, il Governo non potrebbe esercitare in proposito nessuna ingerenza o dovrebbe avere l'obbligo di pagare la differenza, se volesse un ribasso sulle tariffe. Ma nei contratti in discussione, in cui le Società non sono che fittuarie, la cosa è diversa.

Infatti, a titolo soltanto di ricordo e non di osservazione, ricorro alla percentuale.

Essa è stabilita sul prodotto iniziale di 212 milioni, e quindi con la ripartizione del 62.50 per cento alle Società e del 27.50 per cento al Governo; ma se pei miglioramenti nell'esercizio, come sperate, il traffico aumenta, e il prodotto sale oltre alla somma stabilita, si rileva di leggieri che tanto il 62.50 per cento, quanto il 27.50 per cento dovranno dare un risultato maggiore. Per esempio sui 212 milioni il 27.50 per cento è di 58 milioni e 300 mila, ma se il prodotto salisse a 240 milioni, allora il 27.50 per cento darebbe invece 66 milioni, e quindi un beneficio di sette milioni e settecento mila lire; lo stesso è a dirsi per la quota dovuta alla Società.

Se dunque vi sarà un aumento nel prodotto della percentuale a base di un prodotto accresciuto, e accresciuto senza dubbio pel miglioramento nell'esercizio, perchè non riservarvi un'utile iniziativa nel volere un ribasso di tariffe? Chè se pure desse per conseguenza una diminuzione sul maggior prodotto, rimarrebbe però sempre inalterata la quota che spetta al Governo stabilita, com'è ora, in 58 milioni e 300 mila lire.

Ma si dirà che questo è un caso preveduto, e

che quando l'aumento del prodotto sarà maggiore di 50 milioni, allora il 6 per cento sarà destinato alla diminuzione delle tariffe.

È vero, ma quando vi si arriverà? È un'incognita; e poi con quali criterii provvederete alla diminuzione delle tariffe? Voi stabilirete i modi, ma del merito chi sarà giudice? Le Società, col vostro consenso: ma voi non potete nulla ordinare meno che pel modo; e se le Società vi rifiuteranno la diminuzione, o se questa non sarà creduta opportuna, avrete forza per costringerle?

Ecco il fatto importante da osservarsi nelle tariffe, di cui ci proponete l'approvazione.

Ma a tutti questi mali vi è una compensazione da contrapporre. Essa è racchiusa negli articoli 15 e 16 del disegno di legge, ed è la riduzione della metà della quota di concorso a carico delle provincie e di altri enti interessati, e la costruzione di 1000 chilometri di ferrovie. Ecco i vantaggi; ma sono essi eguali per tutti, come sono dannose per tutti le tariffe?

Da questo beneficio sono escluse le sovvenzioni, di cui è parola nell'articolo 31 della legge 29 luglio 1879 per le linee contemplate nella tabella annessa all'articolo 2 della legge medesima, e n'è escluso il concorso stabilito nella somma di lire 10,745,000 per linea al n° 8 della stessa tabella, la linea cioè Eboli-Reggio.

E poi vi possono essere provincie o enti che nulla dovrebbero, perchè di nulla hanno bisogno.

Vi è quindi disparità di trattamento nel beneficio, e non vi è compenso alcuno tra il beneficio medesimo e la maggior somma a cui sono soggetti i trasporti. Sta a voi il provvedere! (*Approvazioni*)

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

**Gabelli.** Io tratterò pochissimo la Camera.

Questo articolo 10 del contratto pone le basi del sistema delle tariffe nuove, le quali sono determinate, immutabili, salvo il solo caso che il Governo imponga una diminuzione. È questo un sistema, che io non credo conciliabile con una applicazione sincera (dico questa parola sincera a patto che non si attribuisca a volontà di uomini) del sistema dell'esercizio privato.

Quest'articolo 16 si riporta all'articolo 44, pel caso che lo Stato imponga la diminuzione per le merci destinate alla esportazione, e sia il Governo obbligato a sostenere i danni che, dalla diminuzione, vengano a risentire le Società.

L'onorevole Luzzatti, coll'autorità che tutti gli riconosciamo in questa materia, ha già rilevato il male della rigidità delle tariffe, e domanda che siano di tanto in tanto rivedute. Ma al mio amico

Luzzatti io debbo far considerare che il sistema di revisione presenta purtroppo pericoli abbastanza seri, e che egli non ha indicati alla Camera.

L'onorevole Luzzatti si è guardato dal dire a chi dovrebbe essere affidata la revisione delle tariffe. Dovrebbe essere affidata al Governo, e dovrebbe questo trattare colle Società indipendentemente dal Parlamento? In tal caso, sarebbe affidata al Governo un'eccessiva facoltà.

Oppure la revisione dovrebbe essere fatta intervenendo anche il Parlamento, cioè a dire che dovrebbe il Governo trattare con le Società, e poi di tutte queste revisioni di tariffe render conto alla Camera, e domandarne l'approvazione? E in questo caso, di tanto in tanto si ripeterebbero le lunghe discussioni che ora facciamo intorno alle tariffe, discussioni che sono infine le più serie e le più vitali pei contratti ferroviari.

L'onorevole Luzzatti ha suggerito, come un mezzo per lo studio e la revisione, l'instituzione di un Consiglio delle tariffe quasi associato al Consiglio delle strade ferrate. Noi avremmo così un'altra autorità consulente, quasiché non ne avessimo già abbastanza di queste autorità puramente consulenti le quali non ad altro portano che a diminuire la responsabilità ministeriale.

Se davvero si vuole attuare sinceramente l'esercizio privato, deve essere lasciato alle Società il determinare le variazioni di tariffe che meglio corrispondano ai bisogni del commercio.

Io intendo che questo diritto non può esser lasciato interamente alle Società; capisco che una certa ingerenza bisogna necessariamente concedere allo Stato.

Ma se noi lasciamo intera questa ingerenza allo Stato, come in questo contratto si fa, noi facciamo giudici dei necessari cambiamenti delle tariffe quell'ente che meno d'ogni altro ha attitudine a conoscere i bisogni del commercio.

L'articolo 44, al quale si riferisce questo articolo 16 del contratto, determina i modi coi quali si debbono calcolare le somme da accreditarsi alle Società nel caso che lo Stato imponga, non annuente le Società di esercizio, diminuzioni di tariffe.

Io credo che lo spirito dell'articolo del capitolo dovrebbe essere questo: che la Società fosse rimborsata dei danni che la diminuzione delle tariffe avesse apportati al suo esercizio.

Ma per determinare i danni risentiti dalla Società da un ribasso di tariffe, due conti occorrono: il conto del prodotto lordo, ed il conto delle spese che, per ottenere quel prodotto, sono state erogate dalla Società medesima.

Ora, il capitolato, delle spese non parla; e tiene

conto unicamente del termine prodotto. Non è adunque, secondo il capitolato, il danno che si compensa alla Società; col capitolato si assicura, si garantisce invece alla Società tutto quel guadagno che avrebbe avuto coll'applicazione della tariffa primitiva.

Il capitolato guarentisce alla Società la percentuale intiera sopra tutta la somma che si ottiene applicando ad un traffico maggiore la tariffa che sarebbe stata applicata a quello minore, verificatosi con tariffe più alte.

Supponiamo, ad esempio, che con una certa tariffa si ottenga un traffico di 100 mila, e che, abbassando di metà la tariffa, si ottenga un traffico doppio di quantità ed uguale di prodotto.

La Società, pei patti del capitolato, introiterà una somma commisurata sopra un traffico doppio, compensato con tariffa doppia di quella realmente incassata. È dunque intieramente guarentita la Società, non dei danni che ha, perchè la spesa non è calcolata, ma di tutti intieri i guadagni sopra il traffico maggiore e le spese dell'aumento le quali sono per intero sostenute dallo Stato.

Io credo difficile di proporre modificazioni che rendano questo patto meno oneroso per lo Stato. Ma, se non vedo il modo di rimediare al male che è conseguenza del patto che ci viene proposto, non per questo sono in dovere di accettare il male. Ho creduto mio debito di segnalarlo alla Camera. Nel seguito della discussione delle tariffe, credo che avrò campo di estendermi in altre osservazioni. *(Bene!)*

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

**Randaccio.** Io parlerò, per ora, solamente sulle tariffe stabilite per i trasporti internazionali in ispecie attraverso i valichi alpini.

Per aprire questi valichi, l'Italia ha speso oltre a 200 milioni, e a questa somma bisogna aggiungere un'altra di 70 milioni circa; spesa per ingrandire ed ordinare, secondo le esigenze del commercio moderno, i porti di Savona, di Genova, di Napoli, di Brindisi e di Venezia; spesa che fu in gran parte fatta per attirare ed agevolare i traffici internazionali. Qual frutto ne ha cavato l'Italia? Quale Genova in particolare, primo porto commerciale italiano, e che per avere quei valichi, ha pagato direttamente parecchi milioni? Lo sanno tutti: la Francia da una parte, l'Austria dall'altra, ci dimostrarono come ciò che decide in materia di traffico ferroviario non sia la distanza geografica, ma la distanza economica.

Fu una delusione, un'amara delusione che un

chiarissimo nostro collega ha narrata e spiegata maestrevolmente in un suo notissimo opuscolo.

C'è ancora un rimedio al male? Si può ancora sperare che almeno il Gottardo, la così detta via maestra delle genti, riesca profittevole al nostro paese, e specialmente a Genova, suo naturale obiettivo?

Questa è la questione gravissima che sorge da sé nella discussione dell'articolo 16 che si sta esaminando. *(Conversazioni e rumori)*

**Presidente.** Facciano silenzio; non è possibile che gli oratori possano parlare in mezzo ai rumori.

**Randaccio.** È opinione di molti che l'Italia dovrebbe intanto, per le linee che mettono ai valichi alpini, ribassare le sue tariffe sino a che non discendano al disotto delle spese di trazione.

Io so che a questo proposito si è fatto notare che i tratti di ferrovie italiane, i quali mettono ai valichi alpini, sono troppo brevi in confronto a quelli che conducono ai grandi empori centrali dell'Europa, onde i ribassi di tariffe che da noi si facessero, non potrebbero esercitare che poca influenza sulle correnti generali del commercio. Ma ciò non toglie, secondo me, che sia debito del Governo di fare quanto sta in lui per giovare così al commercio veramente nazionale come a quello di solo transito, che pure interessa grandemente i nostri porti.

Gia, sulle tariffe ora vigenti, si riscontrano gravi anomalie. Un egregio negoziante di Genova, in una lettera, pubblicata poco tempo indietro sopra un giornale della capitale, faceva notare che, per esempio, lo zucchero greggio in carri completi da dieci tonnellate è tassato sulle linee svizzere, austriache e germaniche in ragione di tre centesimi per tonnellata-chilometro, senza contare le riduzioni di prezzo accordate per forti quantità.

Lo stesso zucchero paga invece sulle linee italiane da Pino a Sampierdarena (chilometri 223) centesimi 8 per tonnellata-chilometro, e da Peri a Sampierdarena (chilometri 324) centesimi 6, pure per tonnellata-chilometro.

Così stando le cose, è spiegato perchè la Germania preferisca Trieste a Genova. Non bisogna tassare i trasporti da e per la Svizzera, Austria e Germania, più di quanto sono tassati sulle loro linee; altrimenti si rende sempre difficile, spesso impossibile l'importazione e la esportazione.

Queste sono dunque riforme di tariffe, che si possono e si devono fare subito, e che sarebbe stato più che opportuno, necessario che fossero comprese nelle presenti convenzioni. Ad ogni modo, io chiedo all'onorevole ministro dei lavori pub-



blici: riconosce egli la necessità di ribassare subito più che sia possibile, le tariffe dei trasporti di merci sulle ferrovie, le quali mettono ai valichi alpini?

Quali sono le idee del Governo intorno al modo di rendere i nostri valichi alpini più profittevoli al commercio nazionale? Ha egli già iniziato trattative su questo argomento? Insomma domando: qual'è la politica del Governo circa ai nostri valichi alpini! Poichè io credo con l'onorevole Luzzatti che sia ormai giunto il tempo di elevare a questione principale di Stato questo tema dei servizi cumulativi ferroviari internazionali, e non considerarlo più oltre come affare da risolversi tra delegati di imprese ferroviarie.

Attenderò dalla cortesia dell'onorevole ministra una risposta, udita la quale vedrò se sia il caso di presentare una proposta.

**Nervo.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Nervo.** Intorno al disposto dell'articolo 16 del contratto, l'onorevole Luzzatti ha sollevato con molta opportunità la questione della interpretazione data all'articolo 416 del Codice di commercio, per la revisione delle tariffe...

**Presidente.** Ma, onorevole Nervo, io ho già dichiarato ripetutamente che gli allegati *D* ed *E* sono riservati, che rimangono impregiudicati, e che li discuteremo capitolo per capitolo.

Quindi la prego di non anticipare la discussione.

**Nervo.** È precisamente in seguito a questa riserva che io proporrei di fare una aggiunta a quest'articolo.

Nel secondo alinea si parla di tariffe generali e speciali. Ora, se noi approviamo quest'articolo così com'è formulato, pregiudichiamo la questione.

**Presidente.** Permetta; non viene punto pregiudicata nessuna questione.

**Nervo.** Io la prego di dirmi, onorevole presidente, se si può fare qualche proposta di variante ai comma di questo articolo.

**Presidente.** Se Ella intende di fare qualche proposta, ne ha tutto il diritto.

**Nervo.** Io allora osserverò all'onorevole ministro che il secondo e il terzo alinea di quest'articolo, sono concepiti in modo da dare la facoltà al Governo di variare le tariffe dell'allegato *E*.

Ora, come già ebbe ad osservare l'onorevole Luzzatti, questa facoltà data al Governo è enorme; ed io credo si debba stabilire che non possano essere variate se non per legge le tariffe dell'allegato *E*, imperocchè la Camera sa che l'al-

legato *E* comprende tutte le tariffe speciali a grande e piccola velocità con tutte le agevolazioni di peso e di percorrenza.

Le tariffe speciali comprendono 636 voci; quindi, per queste 636 voci che formano più della metà di quelle comprese nella tariffa generale, il Governo e la Società avrebbero la facoltà, se fosse approvato l'articolo come è proposto, di aumentare queste tariffe senza il consenso preliminare del Parlamento.

A me pare, onorevoli colleghi, che tale questione meriti tutta la considerazione della Camera. Se non è questa la sede opportuna di sollevarla, io finisco di parlare; ma poichè già fu fatta questa osservazione dall'onorevole Luzzatti, io credo debito nostro di approfondire l'argomento; imperocchè, una volta che questo articolo fosse approvato, noi metteremo il paese in balia della volontà del Governo per l'applicazione delle più importanti tariffe che il commercio e l'industria sogliono applicare, ben sapendo tutti che i quattro quinti del commercio ferroviario si fa in base alle tariffe speciali.

C'è poi un'altra osservazione da fare sul terzo e sul quarto comma di quest'articolo, dai quali apparirebbe che gli aumenti non debbano essere approvati dal Governo, mentre in un altro alinea si dice che non possono esser fatti aumenti senza autorizzazione del Governo. Io desidero che sia ben chiarita la questione se abbia facoltà il Governo di aumentare le tariffe dell'allegato *D*.

Dappoichè ammetto volentieri, come si dice nell'articolo, la facoltà al Governo, d'accordo con la Società, di diminuire le tariffe; ma non potrei consentire che vengano aumentate, quando noi, con tanta solennità e con tanto interessamento per il paese, ci diamo pensiero di stabilire tariffe che possano essere adattate alle esigenze delle nostre condizioni economiche.

Egli è per queste considerazioni, che mi permetto di proporre le seguenti modificazioni a questo articolo:

Surrogare il 2° e 3° alinea coi seguenti:

“ Le tariffe degli allegati *D* ed *E* non potranno essere aumentate che per legge.

“ Esse potranno però essere ridotte per decreto reale.

“ Non potranno eziandio essere variate che per legge le condizioni generali e speciali contenute in questi allegati per l'applicazione delle sudette tariffe.

“ Ogni variazione tanto delle tariffe, quanto delle condizioni dei trasporti stabilite negli alle-

gati *D* ed *E*, dovrà essere notificata in tempo debito al pubblico.

“ Nel 6° alinea dopo le parole “ sulle basi poi delle tariffe generali ” aggiungere la parola “ differenziali. ”

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Sarei molto tentato di seguire passo passo l'importante e lucido discorso dell'onorevole Luzzatti, il quale ha sollevato, intorno alla questione delle tariffe, alcune idee generali, e accennato, per ora solo in embrione, ad alcune soluzioni meritevoli di considerazione. Ma l'obbligo di fare la discussione del contratto articolo per articolo, non mi permette di assecondare questo mio desiderio, e dovrò per conseguenza limitarmi a rispondere oggi, soltanto in parte, alle osservazioni dell'onorevole Luzzatti, riservandomi di rispondere alle altre, man mano che se ne presenterà l'occasione, nel corso della discussione.

E intanto vengo agli altri oratori.

L'onorevole Lanzara nell'atto stesso che mi assolve da un rimprovero fattomi nella discussione generale mi crede invece meritevole di un altro, affermando che in luogo di consultare le Camere di commercio e gli altri corpi che potevano dare notizie giuste e precise intorno alla materia delle tariffe, io mi sono, secondo lui, chiuso in me stesso, facendomi arbitro delle tariffe ferroviarie. Ma sappia l'onorevole Lanzara, che il fatto non sta punto così. L'attuale ministro trovò le tariffe ferroviarie già fatte e presentate alla Camera insieme ad un disegno di legge che era stato formulato dopo aver sentito il parere dei corpi più interessati. Senza risalire al tempo in cui l'inchiesta ferroviaria provocò risposte e notizie da tutte le Camere di commercio, dalle associazioni commerciali e da quelle persone che più si erano occupate di questa materia, mi basterà osservare che le tariffe, prima di esser presentate alla Camera, furono esaminate lungamente, e dopo la presentazione mandate a tutte le Camere di commercio, le quali ebbero quasi due anni di tempo per fare le loro osservazioni.

E se su questo punto sembra che non siano ancora paghi alcuni degli onorevoli nostri colleghi, ai quali è parso che, anche col voto consultivo di queste associazioni non si sia ottenuto colle tariffe, tanto da poter soddisfare l'interesse di tutti, la cosa non mi fa meraviglia perchè credo impossibile che *a priori* si possano preparare tariffe, le

quali soddisfino ai desiderii incessanti e spesso contraddittori del commercio.

Quello che basta a me di stabilire si è questo, che lo stesso onorevole Luzzatti, il quale pure desidera che le tariffe possano essere studiate sotto il punto di vista economico ferroviario, e anche doganale, non crede che coi mezzi di cui ora dispone, lo Stato possa raccogliere e vagliare abbastanza tutte le notizie relative a questo argomento e desidera che siano per ciò organizzati speciali Corpi consultivi. Se il Governo non ha soddisfatto tutti, è però innegabile che ha fatto quanto poteva coi mezzi di informazione che oggi esistono i quali sono: le ferrovie da un lato, e dall'altro i corpi che rappresentano il commercio e l'agricoltura e le persone competenti nella materia.

Ma oltre questa si sono mosse anche altre critiche alle tariffe presentate, e di fronte alla nostra affermazione che esse portano nel complesso una diminuzione, si pretende di aver dimostrato che invece esse produrranno un sensibile aumento.

Risponderò in primo luogo che le tariffe sono state fatte secondo i voti espressi anche dalle Camere di commercio, prendendo a base il criterio dell'unificazione che naturalmente ha portato di necessità aumenti da una parte e diminuzioni dall'altra. Non so quale degli oratori ha detto che l'unificazione doveva esser fatta, in base ai minimi prezzi di ciascheduna amministrazione ferroviaria. Ma la Camera già sa qual danno ne sarebbe venuto alla finanza dello Stato seguendo questo sistema; epperò fu necessario cercare di mettere d'accordo l'economia del paese col bilancio dello Stato, adottando un sistema intermedio, che è quello appunto che si sta discutendo.

Fra coloro che si lagnano delle tariffe vi sono quelli che non vogliono aumenti; vi sono quelli che vogliono maggiori diminuzioni; vi sono, infine, quelli che desiderano sian chiariti o risolti diversamente alcuni dubbi giuridici. Queste sono le tre categorie che l'onorevole Luzzatti nel suo discorso ci ha posto dinanzi. Il Circolo industriale fu citato, segnatamente dall'onorevole Sanguinetti, come quel corpo il quale ha fatto uno studio minuto delle tariffe ferroviarie ed è riuscito a dimostrare che queste presentano piuttosto un aggravio, anche per l'Alta Italia, anzi che una diminuzione.

Veramente, il Circolo industriale non venne a questa conclusione; ma si limitò a fare dei confronti. E come li fece? Con circa 1100 esempi, secondo gli uni, o 2000, secondo gli altri, di varie merci che immagina partite da un punto e destinate ad un altro, accanto alle quali mette l'indi-

cazione del prezzo relativo secondo la vecchia e la nuova tariffa. Ebbene, da questa maniera di confronti non si può trarre nessuna conclusione, se non limitata a quel confronto speciale che si è fatto. Il Circolo industriale non che estendere i suoi confronti a tutte le voci, non ha tenuto sempre nel debito conto, nemmeno per quelle che ha confrontato, due capitali elementi, che sono la varia percorrenza delle merci e la loro quantità in tonnellate.

Così, per dare un concetto del metodo che ha tenuto, dirò che pel materiale tessile gli esempi sono stati 161; pei cereali, invece, solamente 14. E per le materie tessili, benchè abbia trovato che, su moltissime percorrenze, ci sono delle diminuzioni, pure perchè su altre ci è qualche aumento, ha concluso a dirittura che la tariffa proposta è più gravosa che la vigente. Quanto ai cereali, vi ha già detto l'onorevole Luzzatti, che ci sono delle diminuzioni sull'Alta Italia; diminuzioni che pel riso sono notevolissime. Ma per questi quanti esempi ha fatto il Circolo industriale? Soltanto 14. Se avesse voluto dai suoi esempi trarre conclusioni precise e definitive avrebbe dovuto fare pei trasporti dei cereali 1610 esempi; ed allora si sarebbe potuto istituire un esatto paragone fra gli esempi dei trasporti delle materie tessili e quelli dei cereali.

E se non bastano questi fatti vi è un'altra ragione che deve persuadere gli onorevoli colleghi ad usare con riserva del lavoro del Circolo industriale; ed è che esso è caduto in parecchi errori d'interpretazione delle tariffe; errori scusabilissimi del resto per la novità della cosa. Così, per esempio, ha supposto che la tariffa speciale con un minimo di peso di sei tonnellate non si applicasse se non quando ci fossero proprio le sei tonnellate precise, e queste potessero capire esattamente dentro il vagone; onde dato il caso che il negoziante mandasse invece di sei nove tonnellate, solo alle prime sei si applicasse la tariffa speciale, e alle altre tre la tariffa generale che come tutti sanno è più alta della speciale. Oggi non si fa così e nemmeno si farà così per l'avvenire.

Questo basti per dimostrare l'erroneità dei calcoli fatti dal Circolo industriale.

**Prinetti.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Del resto mi duole (e lo dissi anche a quei gentiluomini che vennero a rappresentare il commercio milanese) che il Circolo abbia indugiato tanto a compiere il suo lavoro, del quale il Governo si sarebbe giovato volentieri più largamente di quello che abbia potuto fare per varie osservazioni in esso contenute.

L'onorevole Gabelli critica la immobilità e la rigidità delle nostre tariffe; ma, veramente, l'articolo che sta discutendosi, dimostra il contrario, poichè in esso si stabilisce che il Governo, d'accordo colle Società, potrà fare diminuzioni di tariffe, precisamente come si fa ora. L'articolo 44 poi stabilisce che si possano fare ribassi di tariffe per agevolare ed assicurare la esportazione all'estero e il commercio di transito, anche senza l'accordo colle Società.

L'onorevole Nervo vorrebbe che fosse data facoltà al Governo solamente di ribassare le tariffe, non di aumentarle; ma io lo prego di ricordarsi che qui non si tratta più di tariffe generali, perchè i massimi delle tariffe generali sono insuperabili. Qui si tratta di tariffe speciali, che sono fatte, molte volte, provvisoriamente per vedere quale effetto producano. Può darsi che una merce oggi abbia bisogno di essere diminuita con una tariffa speciale, e che invece domani si trovi in condizioni da poter sopportare qualche maggiore aumento, che va invece a beneficio di un'altra. La proposta dell'onorevole Nervo credo che non risponda ai veri bisogni dell'industria. Perchè il commercio non va preso *voce per voce*, ma in tutto il suo complesso. E apparirebbe più chiara la verità di questo mio concetto se invece di fare ora una discussione minuta, *voce per voce*, si facesse una discussione un poco più complessiva delle varie tariffe. Chi vuol giudicare delle tariffe in rapporto, poniamo, alla industria tessile, non deve prendere solo un esempio e vedere se per una zona di tante centinaia di chilometri ci sia o non ci sia un leggero aumento, ma esaminare se tutti i trasporti relativi a questa industria, quindi le materie prime, il carbone e le spedizioni de'suoi prodotti che si fanno effettivamente — non già quelle ipotetiche — sono colle nuove tariffe avvantaggiati oppure aggravati. Che cosa importa, se per una determinata zona ci è talora un aumento? L'aumento viene dal mutato sistema delle zone, non che da altre minori condizioni; e non bisogna partire dal concetto che in nessun punto, mai, ci debba essere il benchè minimo aumento.

Col sistema dell'onorevole Nervo sarebbe molto difficile il fare le tariffe speciali, le quali sono spesso anzi continuamente invocate dal commercio.

Quindi questa facoltà del modificare le tariffe speciali io credo che sia sostanziale; senza di questo io non approvarei le tariffe; anzi credo che se c'è un inconveniente, nel portare davanti alla Camera le tariffe, sia quello appunto di irrigidirla.

Ma col nostro sistema si superano molte diffi-

coltà, perchè i ribassi si possono fare e si può modificare in qualche parte una tariffa speciale.

Ora, l'onorevole Luzzatti a questo proposito faceva un'osservazione molto giusta. Sta bene, egli dice: durante il contratto si faranno delle diminuzioni e variazioni di tariffe, essendo necessario seguire il movimento economico, perchè ciò che è vero oggi, può cessare di essere vero fra due o tre anni, e una concorrenza nuova che nasca, una strada ferrata che si apra in Italia o fuori, una nuova linea di navigazione sussidiata può indurci a variare le nostre tariffe. Dunque le variazioni di tariffe sono necessarie. Ma sapete voi quali saranno gli effetti del sistema longitudinale che si adotta?

Ora, essendo impossibile prevederli tutti, è necessario pensare fino da oggi a una revisione.

Io sono perfettamente d'accordo con lui: e mi pare d'aver già detto in uno dei troppi discorsi che ho fatto alla Camera durante questa discussione, come io credo indispensabile di aspettare a giudicare le tariffe dall'esperienza perchè se c'è cosa che difficilmente si possa giudicare *a priori* è appunto cotesta. Le tariffe ferroviarie sono molto più complicate che non le tariffe doganali; poichè esse comprendono tutti gli elementi industriali delle spese e dei trasporti, ed anche gli elementi contrattuali, quando in base ad esse è stato stipulato un contratto; onde per giudicare bene degli effetti che avranno sull'industria e sul commercio italiano, nessun lume potrà essere migliore di quello dell'esperienza.

Obbligatevi dunque, dice l'onorevole Luzzatti, a presentare una revisione delle tariffe.

Io non sono in grado di precisare il tempo e il modo con cui sarà proposta cotesta revisione, ma frattanto accetto la massima, salvo a vedere in qual forma e con quali garanzie essa dovrà essere compiuta.

L'onorevole Luzzatti ed altri hanno parlato lungamente anche dell'articolo 44, che si connette intimamente con questo. Ma intorno all'articolo 44 io dovrò intrattenere molto lungamente la Camera per dimostrare quale ne è il vero valore (ed in questo sono stato già per gran parte prevenuto dall'onorevole Luzzatti), e per trattare altresì l'altra grande questione della facoltà che l'onorevole Luzzatti vorrebbe data al Governo di ribassare le tariffe, senza l'accordo delle Società, non soltanto come l'articolo 44 stabilisce, per difendere le nostre esportazioni ed i transiti, ma anche per agevolare all'interno il movimento del traffico e lo sviluppo delle industrie nazionali. Mi pare quindi più conveniente,

anche per il metodo della discussione, che io lasci da parte per ora quest'argomento.

All'onorevole Cairoli ho risposto implicitamente parlando, sul principio, del Circolo industriale e commerciale di Milano, e all'onorevole Sanguinetti risponderò una sola parola. Egli ha detto che le tariffe locali non sono contrattuali e che quindi nel volume quinto figurano tariffe delle quali la Camera potrebbe non tener conto in questa discussione. Mi permetto di osservargli che l'articolo che si discute stabilisce che le attuali tariffe locali sono tutte in vigore fino a tanto che non siano sostituite da nuove tariffe locali. Ora tutte le tariffe, anche locali, debbono essere stabilite col consenso del Governo; quindi noi abbiamo già cominciato a stabilire delle tariffe locali che sono unite al contratto e portate innanzi alla Camera negli allegati.

E credo indovinare il pensiero dell'onorevole Corvetto dicendo che, quando egli parlò della diminuzione di 3 milioni che si presume deriverà dalle nuove tariffe, lo fece perchè egli aveva incluso nel calcolo l'effetto delle tariffe locali.

**Corvetto, relatore.** È naturale.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** E questo fatto è naturale che porti una diminuzione di cui venne tenuto conto allorquando fu fatto il contratto. Le tariffe locali vigenti adunque non possono esser soppresse, se non siano sostituite da altre equivalenti che nell'insieme migliorino lo stato attuale.

Di molte altre cose hanno poi ragionato gli onorevoli preopinanti. Si è parlato della responsabilità delle Società, in quanto concerne le spedizioni che vengono fatte mediante tariffe speciali; e si è espresso autorevolmente il voto che talune materie agrarie — segnatamente le materie prime, come concimi, paglia, fieno e simili — vengano trattate con tariffe più eque, in modo che si migliorino le condizioni della nostra agricoltura. Giacchè se quando non esistevano le ferrovie, le spedizioni lontane si limitavano solamente ai prodotti agricoli e non comprendevano le materie prime; ora, invece, anche di queste può avvenire uno scambio attivo tra luogo e luogo, ove il trasporto non superi quel prezzo che esse possono sostenere, tenendo conto della circostanza che il loro volume in generale è grande e piccolo, relativamente, il loro valore.

Questo voto veramente merita di essere preso nella massima considerazione. Intanto già posso dire che già nelle tariffe proposte si è pensato all'agricoltura cercando di agevolare quanto si poteva i trasporti che la interessano e principal-

mente il trasporto dei contadini, ciò che sarà molto utile, segnatamente nei luoghi malsani.

Infine l'onorevole Luzzatti ha parlato del carbone che è una materia di un'importanza grandissima. E, siccome la questione è principalmente finanziaria, anche su questo punto non posso dire se non che mi riservo di prenderla in considerazione, per fare dei calcoli, i più approssimativi che sarà possibile, affinché la Camera possa giudicare quali sarebbero gli effetti derivabili dal ribassare piuttosto in un modo, che nell'altro, questa tariffa.

Quanto all'altro desiderio dell'onorevole Luzzatti, che per la revisione delle tariffe sia intanto organizzato un servizio speciale destinato a raccoglierne e studiarne gli elementi, gli posso dire (come mi pare di avergli già detto in altra occasione) che io pure stimo necessario di organizzare al Ministero un Consiglio delle tariffe (che si chiami Osservatorio, o Consiglio, ciò non monta), il quale raccolga all'interno ed all'estero tutte le notizie che possano giovare a questo proposito.

Ma l'onorevole Luzzatti ha espresso anche un'altra idea che è forse più nuova e più larga, quella cioè di organizzare come in Germania anche nel paese dei Consigli elettivi diretti principalmente dalle persone interessate, i quali possano esprimere i propri voti, e quelli dei commercianti. Egli vorrebbe cioè sostituire in certa maniera dei corpi nuovi a quelle Camere di commercio, ed a quei Comizi agrari ai quali ci eravamo rivolti, ma dai quali non abbiamo avuto tutta quella copia di notizie e di osservazioni che si potevano desiderare. Ora assicuro l'onorevole Luzzatti che anche di ciò il Governo terrà conto. Ma egli dal canto suo si persuada, che se questa sua idea merita di essere presa in considerazione, deve esser anche molto meditata prima che il Governo possa esprimere un giudizio sicuro intorno ad essa.

Infine l'onorevole Randaccio ha domandato quali sono gli intendimenti del Governo circa le tariffe internazionali e soprattutto circa quelle che interessano i valichi alpini, come egli ha detto. Benchè questa materia riguardi piuttosto l'articolo 17 che l'articolo 16, nondimeno dirò che le tariffe internazionali stanno molto a cuore al Governo; ma è molto difficile il poterle combinare se prima non abbiamo una base salda di tariffe all'interno, perchè per i valichi alpini bisogna fare gradatamente con le tariffe internazionali un servizio cumulativo con le ferrovie estere; e per concordare le tariffe in servizio cumulativo è necessario di sapere che cosa noi possiamo offrire agli altri per ottenere

un ricambio di tariffe sulle loro linee, e agevolare quindi soprattutto le nostre esportazioni ed il nostro commercio di transito.

Ed allora il Governo per provvedere su questa parte impiegherà tutte le sue forze; oggi ci troviamo quasi in istato di crisi, e per il cambiamento d'opinioni economiche, avvenuto da tre o quattro anni in Europa, noi sentiamo un contraccolpo di cui si vedono i segni anche in molti articoli di questo contratto, per esempio, nell'articolo 21 e nell'articolo 44.

Questa poi non è soltanto una questione di ferrovie, ma abbraccia un movimento più largo di interessi da cui per altro non possiamo escludere l'elemento ferroviario dei trasporti, delle cui spese occorre tenere grandissimo conto.

Ma già prevedendo in qual condizione ci troveremo visto l'ambiente favorevole ad un protezionismo che potrebbe compromettere l'avvenire delle nostre esportazioni, noi desideriamo tenerci aperta la via di proteggere i nostri prodotti specialmente quando vediamo che gli altri fanno lo stesso. E siccome la protezione porta in sé il germe della guerra, noi abbiamo cercato di armare lo Stato per questa guerra coll'articolo 44.

Lascio da parte la questione tecnica del compenso e non voglio dire se quello accordato dall'articolo 44 sia troppo o troppo poco (questo lo vedremo in seguito), ma è un fatto che la nostra di libertà d'azione l'abbiamo conservato nell'articolo 44. Noi cercheremo di combinare le tariffe cumulative internazionali con le strade ferrate straniere, difendere quanto più sarà possibile l'esportazione ed il commercio di transito italiano; ma ove pur dovessimo in qualche parte, passatemi l'espressione, andare a capo rotto, potremo rimediare a quello che non si è potuto ottenere colle tariffe doganali mediante un'applicazione migliore dell'articolo 44.

Mi conceda la Camera che per ora io non la trattenga più a lungo intorno a ciò, perchè ora si tratta di discutere l'articolo 16. Certo è che sino a quando le tariffe non saranno mutate, vivranno quelle che oggi sono in vigore.

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

**Prinetti.** Ho chiesto di parlare, avendo sentito dire che, se la petizione del Circolo industriale di Milano fosse stata presentata prima, il Governo avrebbe potuto prenderla in considerazione con maggiore efficacia di quella che possa ormai ottenersi.

Ora io intendo di scagionare questo Circolo

industriale, che è uno dei più importanti sodalizi della città di Milano, dall'accusa di essere arrivato troppo tardi.

Il Circolo industriale di Milano ha compiuto il suo lavoro con una attività febbrile; ma non potè cominciarlo se non il giorno in cui ebbe conoscenza delle tariffe, quali sono proposte nelle attuali convenzioni ferroviarie.

Poichè ho facoltà di parlare, io vorrei fare delle dichiarazioni generali rispetto alle tariffe presenti; ma siccome non modificarei alcuna opinione di quanti siedono qui dentro, mi limiterò a poche osservazioni, anche per non tediare la Camera.

Io dico francamente, (lo dissi anche nello scorso dicembre) in teoria, non crederei utile che le tariffe facessero parte integrante della legge; perchè le tariffe, a mio modo di vedere, dovrebbero essere qualche cosa di immensamente malleabile, di immensamente pieghevole alle varie esigenze che mano mano si svolgono, e mano mano cessano nella vita commerciale di un paese. Ma questo concetto non sarebbe forse stato accettato dalla Camera, e, non giova illudersi, nemmeno dal paese; perchè quest'ultimo è trascinato da un cumulo di sentimenti e di tradizioni a mostrare una certa diffidenza, che io del resto credo eccessiva, verso il potere esecutivo; e quindi difficilmente avrebbe voluto lasciargli intero il compito di dar forma concreta alle massime che fossero state sancite dal potere legislativo. Per la qual cosa questa è semplicemente una teoria mia, che mi tocca lasciare da parte.

Io debbo limitarmi a considerare se posso dare il mio voto a questo sistema di tariffe, senza timore che esso debba avere conseguenze dannose per l'industria e per il commercio del mio paese. E qui debbo fare un'altra parentesi.

Se io avessi avuto il mezzo di far sorgere nella Camera una persuasione analoga alla mia, sarei stato contrario a tutto quel cambiamento che ci fu proposto. Io credo che già esistano oggi studi sufficientemente perfetti della questione per potere avere in merito a tutto questo sistema nuovo di tariffe, che ci è presentato, un concetto positivo indiscutibile del bene e del male che ne può derivare.

Per parte mia avrei preferito una formula più modesta: avrei mantenuto le antiche tariffe; e poichè dalla Commissione e dal Governo è ammesso che le tariffe nuove producono una diminuzione di 1,600,000 lire, avrei stabilito che il Governo dividesse questa diminuzione nelle voci più importanti nell'interesse dell'industria e del commercio ita-

liano. Del resto questa proposta io non la faccio perchè non risponde nemmeno a quel sentimento di novità vaga ed indeterminata che è una delle cause del malessere che affligge la vita italiana.

Vengo dunque ad esaminare brevemente le tariffe che ci sono proposte.

L'onorevole Genala ha fatto delle dichiarazioni che mi hanno in gran parte tolto molti degli scrupoli che io avrei avuto; e prima tra tutte è quella che il Governo, nella forma che sarà stabilita, accetta il criterio della revisione, proposta dall'onorevole Luzzatti.

Io dico il vero, senza questa revisione non avrei proprio la coscienza molto tranquilla su questo articolo; raccomando perciò caldamente al Governo la proposta dell'onorevole Luzzatti, e spero che si troverà una formola che accenti i desideri di tutti. Ma altre spiegazioni vorrei avere dal mio amico, l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per esempio, si dice che le tariffe locali s'intendono mantenute in vigore in quanto non sono sostituite dalle nuove tariffe locali allegate al disegno di legge; ora io vorrei sapere dall'onorevole ministro che cosa veramente intenda per tariffe locali, poichè attualmente quelle che servono all'industria ed al commercio italiano sono molte, e le varie amministrazioni che esistono in Italia le hanno a poco a poco accumulate fra loro in modo che noi abbiamo presentemente delle tariffe locali che vanno, per esempio, da Milano a Napoli. Non so se queste si possano chiamar tariffe locali; ma sono tariffe che servono a commerci e a industrie affatto peculiari e che hanno una grande importanza. Ora esse non trovano il loro equipollente nelle tariffe locali che sono allegate al disegno di legge. Perciò io domando al ministro se rimangono in vigore, e se, in questo caso, le industrie, il commercio del nostro paese si troveranno nelle medesime condizioni in cui si trovano ora? È una questione che esige di esser chiarita, perchè essa può modificare sensibilmente il criterio che ciascuno di noi si forma del sistema di tariffe che ci è proposto.

Anche riguardo ai minimi di peso domanderei una spiegazione; perchè nelle tariffe presentate si combina il minimo di peso col minimo di volume, secondo una disposizione che credo sia in vigore sulle ferrovie Romane, ma non certo sulle ferrovie dell'Alta Italia, in cui le tariffe speciali sono condizionate ai minimi di peso. Ora il voler combinare il minimo di peso col minimo di volume mi par cosa molto grave.

Prendiamo per esempio il caso dei cappelli di

paglia. Come si può far stare in un vagone 5 o 6 tonnellate di questa merce?

Ora io chiedo: quando praticamente sarà dimostrata l'impossibilità che queste due condizioni contemporaneamente si raggiungano, diventerà nulla la tariffa speciale che fa parte integrante del disegno di legge e in base alla quale noi daremo il nostro voto? O forse le Società assumendo e condizionando queste tariffe speciali al cumulo dei due minimi hanno inteso dire con questo che esse s'incaricheranno di soddisfare a queste due condizioni? O quando non vi soddisfino, dovrà ciò rimanere a carico del mittente? O constatata l'impossibilità pratica di sodisfarvi, sono obbligate le Società a rinunciare a questo vincolo a cui esse hanno condizionato le loro tariffe speciali? Sono dichiarazioni esplicative che io aspetto dal ministro dei lavori pubblici e che spero tranquilleranno l'industria nazionale sopra un argomento che ha per essa un'importanza grandissima, forse maggiore di quello relativo agli aumenti o alle diminuzioni delle tariffe, intorno alle quali forse combatteremo aspramente nelle prossime sedute.

Vorrei ora trattenermi sul punto che riguarda la diminuzione della tariffa del carbon fossile, a cui ha già alluso il mio amico Luzzatti.

Ma poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che egli avrebbe studiata questa questione e che si riservava di parlarne in una futura tornata e di esporne alla Camera i dati finanziari, io mi limito ad aggiungere una calda parola di raccomandazione al ministro perchè voglia studiar seriamente l'importante questione col vivo desiderio di soddisfare a dei voti che non sono meno ardenti di quelli che si fanno per l'interesse generale del paese.

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

**Visocchi.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa come, da parecchio tempo, tanto io quanto gli altri deputati della mia circoscrizione, nella quale trovansi numerosi stabilimenti per la fabbricazione della carta e dei pannilani, abbiamo domandato che egli provvegga perchè non avvenga quel che ora si ha ragion di temere, cioè che le tariffe che ci son proposte portino un rincaro nei grandi trasporti che quelle industrie hanno a fare. Per render facile il compimento di questo nostro desiderio, espressione di un sentito bisogno di molti industriali, chiedevamo la diminuzione di una tariffa locale ora vigente in quella regione e riprodotta nel disegno di legge che discutiamo al n° 405.

Ma dico sinceramente ch'io temeva molto che l'onorevole ministro allegando le pastoie finanziarie in cui egli trovasi stretto colle presenti convenzioni, non avrebbe di leggeri condisceso alle nostre sollecitazioni comunque giuste, se non che da questo triste pensiero venne a sollevarmi quello che l'onorevole ministro disse poc'anzi, cioè che nei 3 milioni che l'onorevole relatore Corvetto menziona come perdita che produrranno le tariffe ora proposte, era computata la diminuzione di prodotto che reca l'applicazione delle tariffe locali presentate nel disegno di legge, o che verranno in seguito proposte.

Dunque, onorevole ministro, non vi sono danni finanziari a temere, ed Ella è libero di promuovere ragionevoli modificazioni alla suddetta tariffa locale; e dirò brevemente le ragioni che a ciò la debbono indurre.

Una tariffa locale pel trasporto delle materie occorrenti all'industria della carta e all'industria lanaria, e dei prodotti di queste industrie fu concessa dalle ferrovie Romane nei primissimi tempi in cui vennero installate, cioè nel 1862; e fu concessa perchè non era possibile altrimenti di battere la concorrenza della industria dei trasporti ordinari.

Ma in seguito, furono concesse tariffe speciali, ancora più vantaggiose di quella tariffa locale, e quindi il conservare questa per quelle industrie significa conceder loro, di nome, una tariffa di favore, mentre nel fatto non lo è.

Ora io non posso credere che le cose debbano rimanere in tale stato, perchè e la Commissione ed il ministro affermano che le tariffe proposte portano una perdita di prodotti dovuta in parte ai ribassi delle tariffe locali; dunque queste hanno ad esser più basse delle ordinarie. Dall'altro lato nel medesimo senso mi affida l'articolo 16 che stiamo discutendo nel quale io veggo che, *sulla base delle tariffe di cui all'allegato D, sarà obbligo del concessionario proporre delle tariffe locali che meglio valgano a sviluppare il traffico.*

Egli è chiaro che queste tariffe locali debbano portare una diminuzione alle tariffe comprese nell'allegato D; altrimenti non ci sarebbe alcuna ragione per cui esse dovessero esser proposte.

Quindi, onorevole ministro, da una parte prendendo atto della sua dichiarazione, dalla quale risulta che nel computo del prodotto iniziale si è tenuto conto della diminuzione che posson cagionare le tariffe locali vigenti o da proporsi; e dall'altra parte pensando che Ella veglierà sollecitamente alla esecuzione dell'obbligo che le Società assumono, col comma 4° dell'articolo 16,

di proporre cioè tariffe locali od altre utili allo sviluppo del traffico interno ed internazionale, mi auguro che dalle industrie della valle del Liri sarà allontanato il danno che le tariffe in discussione loro minacciano.

Il rincaro che le tariffe proposte porterebbero sulle attuali non è di grandissimo momento (sarebbe cotesto un aumento di 50 o 60 centesimi per tonnellata); pure questo lieve aumento, moltiplicato per la gran massa di trasporti che a quelle industrie abbisogna, recherebbe ad ognuno di quegli stabilimenti un dispendio annuo di 5 a 10 mila lire di più di quello che pagano ora; e nelle strettezze in cui le industrie son ridotte dalla concorrenza, dalle tasse di consumo che impongono i comuni e da quelle governative che gli agenti del ministro delle finanze vanno ogni dì più aggravando, crede Ella, onorevole ministro, che convenga fare il soprassello colle tariffe ferroviarie?

E noi che discutiamo ed approveremo le convenzioni, come potremo aver la coscienza d'aver compiuto l'obbligo nostro se con le nuove tariffe lungi dal procurare alle nostre industrie facile e discreto movimento recheremo disagio e maggiore spesa?

Nè vale, onorevole ministro, dire ai nostri fabbricanti che le tariffe proposte per i trasporti a grandi distanze offrono più discreta ragione di prezzi, imperocchè poco o nulla hanno essi a profittare di questi trasporti lontani. L'Alta e la Media Italia hanno industriali tanto valorosi e solerti che, lungi dal lasciare che i prodotti della nostra industria possano trovar luogo in quelle regioni, vengono anzi a fare seria concorrenza nei nostri mercati. Il nostro commercio è dunque limitato alle città di Napoli e Roma, quindi nelle prime zone, e però il buon mercato dei trasporti lontani non ci giova punto.

Nè meno è a dire che le nostre industrie domandano favori che le altre simili non chieggono, imperocchè non è da dimenticare la scarsezza delle ferrovie nelle provincie nostre, la quale fa sì che gli stabilimenti di produzione trovansi sempre a 20, a 30 chilometri lontani dalla stazione ferroviaria.

Comunque insomma si consideri la questione, trovansi ben sempre ragionevole che le nuove tariffe non rincariscano i trasporti alle dette industrie; e ciò potrà farsi diminuendo la tariffa locale numero 405, a 6 centesimi per tonnellata e chilometro ed estendendola fino a Roma.

Io prego l'onorevole ministro di darmi affidamento ch'egli intenda di discendere a questa

proposta mia e de' miei colleghi, che parmi per ogni ragione, giusta ed accettabile.

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

**Nervo.** Io ho chiesto di parlare per pregare l'onorevole ministro, (il quale non ammette la proposta da me fatta che non si lasci al Governo la facoltà di aumentare le tariffe speciali dell'allegato E), di considerare, che si possono benissimo (come già osservò l'onorevole Luzzatti) applicare alle tariffe ferroviarie, in quanto riguarda le loro modificazioni, gli stessi criteri che sono applicati ed adottati in tutti gli Stati per le modificazioni delle tariffe doganali.

Ora se si sottraggono l'industria, il commercio e l'agricoltura ad eventuali ed improvvise variazioni nelle tariffe doganali, perchè queste innovazioni potrebbero produrre gravi inconvenienti, per qual ragione non si potrebbe adottare lo stesso sistema per le tariffe ferroviarie?

L'onorevole ministro faceva però osservare che i bisogni del commercio e dell'industria possono talvolta richiedere dei ribassi di tariffa e che, per compensare il minor prodotto derivante da questi ribassi, è bene che le Società e il Governo abbiano la facoltà di aumentare il prezzo di trasporto di altre merci.

Io credo che ciò sarebbe ingiusto, poichè se è riconosciuta la necessità di un ribasso per agevolare il commercio e l'industria di qualche prodotto estero, per qual ragione si deve far sopportare la conseguenza di questo ribasso ad altre merci soltanto perchè esse hanno un valore maggiore? A me pare che questa teoria non possa reggere, se esaminata con imparzialità e con larghezza di vedute.

Un'altra ragione per cui non ammetto questa gravissima facoltà nel Governo di aumentare per decreto reale la base iniziale delle tariffe comprese nell'allegato D, sta nella grande elevazione dei prezzi iniziali delle tariffe ora proposte. Voi avete vedute che abbiamo tariffe che partono da 40 centesimi per tonnellata-chilometro, mentre il prezzo del trasporto non è che di 2 centesimi per tonnellata-chilometro. Abbiamo poi la tariffa differenziale, numero 75, che oltre a 500 voci comprende eziandio le otto classi delle merci, che furono divise in quel modo per agevolare l'applicazione di prezzi che fossero più convenienti al loro valore. Ebbene, questa tariffa numero 75 ammette per le due prime zone il prezzo della tariffa generale. Ora questi prezzi, partendo da 16 centesimi a tonnellata-chilometro per la prima classe, sono talmente elevati che non si può capire come po-



trebbero essere ancora aumentati con decreto reale.

Onorevole Genala, Ella che è tanto intelligente e che, come relatore e segretario della Commissione d'inchiesta, ha certo meglio di me studiata la questione delle tariffe, ammetterà che il sistema delle zone di percorrenza, la quale, può essere in Italia di oltre mille chilometri, ha imposto ai compilatori delle convenzioni l'obbligo di tenere elevati i prezzi delle due o tre prime zone al punto che si giunge solamente all'ultima zona con un prezzo che abbia l'apparenza di una grande riduzione.

Ma, siccome la percorrenza media, come la Camera ben sa, non oltrepassa i 250 chilometri, succede che, con il sistema delle zone, la maggior parte dei trasporti verrà a costare di più al paese.

Ora, concludendo; per le tariffe doganali non è concessa al Governo la facoltà di aumentarle e di cambiarle; l'elevatezza dei prezzi impedisce, e rende, si può dire, non necessario l'aumento proposto dei prezzi iniziali; in fine il sistema che prevale anche in Francia stà in mio favore poichè colà il Parlamento ha stabiliti dei massimi, quale concessione, ma questi non possono essere aumentati che mediante una disposizione legislativa.

Per queste ragioni, adunque, io insisto nella mia proposta; e spero che la Camera vorrà almeno prenderla in considerazione.

**Presidente.** La Commissione intende parlare ora, o si riserva di farlo domani.

*Molte voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Allora rimanderemo il seguito di questa discussione a domani.

### Discussione sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Devo annunziare alla Camera che gli onorevoli Randaccio e Palizzolo hanno fatto questa proposta sull'ordine del giorno, che, cioè, il disegno di legge per provvedimenti relativi alla marineria mercantile sia messo nell'ordine del giorno delle sedute pomeridiane, o mattutine, subito dopo esaurita la discussione delle convenzioni ferroviarie, o quella della questione agraria. (*Movimenti*)

Ma, siccome questo disegno di legge si trova già iscritto col numero 4 nell'ordine del giorno per le sedute pomeridiane, mi pare che la proposta degli onorevoli Randaccio e Palizzolo si possa dire già accolta.

**Ravenna.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Ravenna.** Ho chiesto di parlare per associarmi

alla proposta degli onorevoli Randaccio e Palizzolo.

**Presidente.** Sta bene.

**Randaccio.** Chiedo di parlare.

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

**Randaccio.** Con la nostra proposta vorremmo anche approfittare delle sedute mattutine, ove la discussione della questione agraria fosse esaurita prima di quella relativa all'esercizio delle ferrovie che occupa le sedute pomeridiane; onde noi insistiamo nella nostra proposta.

**Presidente.** Onorevole Randaccio, va bene questa è la sua opinione, però l'avverto che la Camera può sempre deliberare; ad ogni modo Ella può riservarsi sempre ogni libertà di azione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

**Savini.** Io mi immagino che non sarò d'accordo con nessuno, come mi accade sempre (*ilarità*), ma mi basta essere d'accordo con me stesso.

Permettete, signori, poche parole; niente di nuovo sotto il sole, e questo lo dico affinchè i miei egregi colleghi che hanno parlato sulla questione agraria, o che sono ancora iscritti per parlare su tale argomento non credano che io possa essere con loro scortese.

Signori, ormai da Numa, che ha insegnato il modo di cuocere il grano, si son pubblicati prima senza la stampa, poi, dopo Guttemberg con la stampa, una catasta di volumi sull'agricoltura.

Quindi credo che il Governo sia illuminatissimo su questo punto.

Ora io faccio questa domanda: dobbiamo noi continuare con altri 67 oratori a trattare la questione agraria? In questo caso io, per parte mia preferisco le *egloghe*.

Io vorrei che il Governo, per quanto può esser comportabile con le condizioni delle popolazioni, e con gli obblighi che può avere, ci dicesse quali siano quei miglioramenti, quelle riforme che potrebbe accettare, o non accettare, perchè diversamente, egregi colleghi, si finirà per rendere nullo il sistema parlamentare, e per creare delle illusioni, le quali troppo accarezzate non vorrei che finissero per divenire pericolose. (*Bene! Bene!*)

**Presidente.** Intanto domattina alle 10 seduta pubblica. (*ilarità generale*)

**Savini.** Onorevole presidente, io desidero sapere che cosa ne pensa il Ministero.

**Presidente.** Onorevole Savini, Ella vede in quali condizioni si trovi la Camera. Del resto parli pure.

**Savini.** Siccome mi è sembrato che la Camera non abbia fatto cattivo viso alla mia proposta, e

tutti credono che non si debba continuare in una discussione troppo accademica, io vorrei che l'onorevole presidente, con la usata sua cortesia mi desse una qualunque risposta.

**Presidente.** Onorevole Savini, se dovessi risponderle, avrebbe ragione, ma è il Governo che deve rispondere.

**Depretis, presidente del Consiglio.** La proposta dell'onorevole Savini ha un certo grado di parentela con altre proposte di rinvio che furono presentate precedentemente.

Il Ministero ha fatto una proposta riguardo alle interpellanze sulla crisi agraria, e crede impegnata la sua parola a mantenerla, tranne che per deliberare altrimenti avvenisse unanime il consenso di tutti gli onorevoli deputati che vogliono prender parte alla discussione, ed eccettuato soprattutto il caso che gli interpellanti facciano proposte diverse, nel quale caso il Governo vedrà se gli convenga mutare la sua.

Riguardo a quella parte della proposta dell'onorevole Savini, nella quale egli manifesta il desiderio che il Governo, per dire così, succosamente, in poche parole, con una specie di *consummé* (*ilarità*) dica addirittura quello che può fare, e quello che non può, io osservo all'onorevole Savini, che in una questione così grossa, nella quale sono impegnati oratori illustri ed eminenti, si deve permettere che anche il Governo aspetti ancora qualche giorno per potersi illuminare. Finora non hanno parlato che quattro oratori, e io credo che non abbiano nemmeno sfiorata la questione, almeno nelle varie parti manifestate nei numerosi ordini del giorno che furono presentati.

Abbia pertanto un po' di pazienza, onorevole Savini; creda che per parte sua anche il Governo affretterà più che sia possibile questa discussione, e dichiarerà i suoi intendimenti.

**Savini.** Quantunque io abbia sacrificato a tutte le Divinità, meno che alla pazienza, pure cedo alla preghiera dell'onorevole presidente del Consiglio ed avrò pazienza.

**Presidente.** Domattina alle 10 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6,50.

*Ordine del giorno per le tornate di domani.*

Seduta antimeridiana.

1° Svolgimento di una interrogazione del deputato Pavesi al ministro di agricoltura e commercio.

2° Seguito della discussione sulla risoluzione proposta dal deputato Lucca relativamente alla crisi agraria.

Seduta pomeridiana.

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° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

3° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

4° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

5° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

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

7° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

9° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

10° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

11° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

12° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

13° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

19° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

20° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

21° Istituzione della riserva navale. (198)

22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)  
23° Disposizioni sul divorzio. (87)  
24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)  
25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)  
26°-27° Convalidazioni di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese impreviste per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)  
28° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

29° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271) (*Urgenza*)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Capo dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).

---

---

