

CCCXCI.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 11 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. È data comunicazione di una lettera con la quale l'onorevole Mangano si dimette dall'ufficio di deputato — Per proposta dei deputati Tajani e Romeo viene concesso invece all'onorevole Mangano un congedo di 3 mesi. — Seguito della discussione relativa al disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 16 parlano i deputati Rinaldi Antonio, Gabelli, Brunetti, Bianchi, Sanguinetti, Adamoli, Corvetto, relatore, Di Marzo, La Porta, Velini, Baccharini, i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura e commercio ed il presidente del Consiglio — Il presidente proclama il risultamento della votazione nominale sull'ultimo capoverso dell'articolo 16 — Approvasi l'articolo 16 — Sull'articolo 17 parlano i deputati Sanguinetti, Nerco, Corvetto, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvasi l'articolo 17. — Il presidente comunica due domande: una di interpellanza del deputato Mazza ed una di interrogazione dei deputati Roux e Sineo — Il presidente del Consiglio ed il ministro di grazia e giustizia si riservano di rispondere. — Il ministro delle finanze presenta un disegno di legge per la permuta e vendita di beni demaniali. — Il ministro di agricoltura e commercio presenta la relazione sull'andamento delle Banche di emissione.

La seduta comincia alle ore 2,15 pomeridiane.

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

Petizione.

3561. I Consigli comunali di Contallo, Margarita, Pancalieri e Fossano invocano provvedimenti legislativi a favore dell'industria agricola.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Dotto de' Dauli, di giorni 3; Mariotti Giovanni, di 8; Righi, di 10; Clementi, di 15; Di Belmonte Gaetano, di 8.

Per motivi di salute, l'onorevole Sagariga-Visconti, di giorni 15.

(Sono congedati.)

Comunicasi la dimissione da deputato dell'onorevole Mangano.

Presidente. L'onorevole Mangano ha fatto pervenire alla Presidenza la seguente lettera:

“ Onorevole presidente della Camera dei deputati.

“ Avendo più volte sperimentato che la lontananza dal mio clima nativo arreca gravissimo pregiudizio alla mia salute, mi sono determinato di rassegnare, come rassegno colla presente, le mie dimissioni da deputato del primo collegio di Catania. »

Tajani. Chiedo di parlare.

Romeo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tajani.

Tajani. Dorrebbe a tutti di vedere uscire dalla Camera un collega così intelligente ed operoso come è l'onorevole Mangano. E perciò che propongo che invece di accettare le dimissioni da lui date, e perchè la sua salute possa rinfrancarsi, gli si dia un congedo di mesi tre.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romeo.

Romeo. Ho chiesto di parlare per fare una proposta simile a quella dell'onorevole Tajani, alla quale mi associo.

Presidente. L'onorevole Tajani, a cui si associa l'onorevole Romeo, propone che invece di accettare le dimissioni da deputato dell'onorevole Mangano gli si dia un congedo di mesi tre.

Pongo a partito questa proposta.

(È approvata.)

Seguito della discussione relativa al disegno di legge sull'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.

Come la Camera rammenta, la discussione è rimasta sospesa all'articolo 16 del contratto, relativamente al quale furono presentate diverse proposte di emendamenti.

Per turno di iscrizione spetterebbe di parlare ora all'onorevole Visocchi.

(Non è presente.)

Non essendo presente, perde la sua volta. Spetterebbe poscia di parlare all'onorevole Corvetto; ma ha dichiarato di rinunziarvi.

Rinaldi Pietro. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Rinaldi, prima che Ella cominci a parlare, debbo farle notare che la Commissione propone una nuova dizione del penultimo e dell'ultimo capoverso dell'articolo 16: ne do lettura:

“ Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravità di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

“ Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato. ”

Gabelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha già parlato quattro volte su questo articolo, onorevole Gabelli.

Gabelli. Ma chiedo di parlare sull'aggiunta della Commissione.

Presidente. In questo modo non si andrà mai innanzi.

Onorevole Rinaldi ha facoltà di parlare.

Rinaldi Antonio. Poichè la Commissione, a quanto pare, ritiene l'ultima parte dell'articolo, così come era prima, aggiungendo soltanto la previsione del caso inverso, cioè quello della diminuzione della tassa, mi pare che non sia fuori luogo richiamare l'attenzione della Camera sulla questione sollevata ieri dall'onorevole Baccarini; questione gravissima, e che non ha scemato d'importanza anche dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze.

Il ministro disse ieri, che col patto convenuto nell'articolo 16° lo Stato non si privi del diritto di imporre nuove tasse o di aumentare le vigenti. E questo è vero; anzi io aggiungo che se ne fa espressa riserva. Senonchè a me pare che se non si fa chiara abdicazione del diritto di sovranità, si fa abdicazione esplicita della libertà necessaria per l'esercizio dei diritti di sovranità.

Chiarisco la mia idea.

Supponete che un giorno il ministro delle finanze si trovi nella necessità di aumentare di un milione le tasse erariali vigenti; egli calcolerà naturalmente che occorre un altro milione, o 500 mila lire, o una somma quale che sia, per rivalere lo Stato della perdita che esse verrebbero a subire per la diminuzione dei traffici derivante dall'aumento delle imposte. Quindi ci verrà dinanzi con una tassa raddoppiata, perchè una parte servirà per i bisogni dello Stato e un'altra parte per l'indennizzo alle Società; e noi alla nostra volta, riflettendo che non converrebbe allo Stato ricevere con una mano dai contribuenti il milione, per pagarlo con l'altra mano alle Società, saremmo costretti a raddoppiare la tassa, e votare 2 milioni per averne uno! E non è questa una abdicazione anticipata di quella libertà che è indispensabile nell'esercizio dei diritti di sovranità?

Io comprendo perfettamente che il Governo e la Commissione si sono decisi ad accettare, senza difficoltà, il patto proposto dalle Società. Si disse loro che ogni contratto dev'essere eseguito in buona fede, e se lo Stato è un contraente, deve necessariamente, quando esercita i diritti di sovranità, rivalere l'altra parte delle perdite che venisse

a soffrire. E veramente, a primo aspetto, non vi ha chi non si convinca di questo ragionamento; ma io prego l'onorevole ministro di riflettere a due cose. La prima è che il contratto, nella sua essenza, è aleatorio; si è provveduto il caso più odioso dell'aumento delle tasse, e non l'altro più sperabile della diminuzione, benchè ci abbia pensato in ultimo l'onorevole Commissione: confidino adunque le Società nell'alea, ch'è la parte sostanziale del contratto. La seconda osservazione è che il fatto del legislatore, che i pratici dicono il fatto del principe, è pareggiato ai casi fortuiti. Su quest'argomento l'onorevole ministro delle finanze ricordò il fatto della Regia cointeressata, o lo addusse ad esempio. Bello esempio in verità! Se la Regia fu errore, e se fu errore maggiore l'essersi data una rivalse per aumento d'imposte, come dimostrò l'onorevole Baccarini, errore massimo è quello di fare del compenso obbietto speciale di convenzione.

Io credo invece che gli esempi migliori si possano ricercare con maggior frutto nella giurisprudenza patria. Fu disputato, se avvenendo danni, pel mutamento delle leggi, possa il contraente danneggiato rivolgersi all'altro, per *id quod interest*; e la Corte di cassazione di Palermo, con sentenza del 7 gennaio 1868, ritenne che il fatto del principe è da reputarsi come un caso fortuito. Avemmo le delizie del macinato, e si questionò se i conduttori, assoggettatisi ai casi fortuiti, avessero dritto ai danni cagionati dalla nuova imposta per la diminuzione dell'avviamento e del profitto, e la Corte di cassazione di Torino, con sentenza del 9 dicembre 1870, la ritenne un caso di forza maggiore, della quale è irresponsabile l'altro contraente.

Lo stesso è a dirsi pel contratto con le Società, che vogliono divenire esercenti: nè mi si dica che nel contratto che stiamo discutendo sarebbe lo Stato medesimo l'autore di questo caso fortuito. Se questo mi si dicesse, io risponderci che è una contraddizione *in terminis* cercare l'autore di un caso fortuito.

Io voterò la soppressione proposta dall'onorevole Baccarini, disposto a sacrificar tutto innanzi al rigore dei principii. Nè mi fa peso, o signori, quello che ho inteso dire da alcuni, che la Camera sia un'assemblea politica, la quale, quando è chiamata ad approvare un contratto, può benissimo disfare le proprie leggi, e, nel caso nostro, io soggiungerò far getto della propria autorità. Se è richiesta l'approvazione del Parlamento è solo per garantire e tutelare meglio gli interessi dello Stato. Ma,

g'interessi dello Stato si svolgono nell'ordine superiore delle leggi.

Quando però la maggioranza della Camera andasse in opposto avviso, io la pregherei di portare attenzione alle cose dette ieri egregiamente da quella mente lucida che è l'onorevole Gabelli. Mancano i criteri della liquidazione dei danni: il collegio degli arbitri vagherebbe nell'indeterminato, e le sue decisioni non potrebbero non essere arbitrarie.

Altri, e certo nessuno me lo negherà, sono i prezzi dei trasporti, altre le tasse erariali. A ciascun prezzo di trasporto corrisponde una tassa erariale. Quindi, secondo quest'articolo, potrà avvenire che alcuni prezzi di trasporto saranno gravati dell'aumento della tassa, altri no: le Società potranno perdere sui primi articoli, ma potranno guadagnare sugli altri. Ora, è elementare che nel giudicarsi dei danni, si debba guardare l'insieme del negozio, e torna necessario esaminare se le Società, perdendo sopra un ramo della loro industria, possano compensarsi della perdita coi lucri che fanno sopra un altro ramo.

Ebbene, questo non mi pare risulti dall'articolo 16; anzi risulta perfettamente il contrario. In esso è detto: " Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovie o ne aggiungesse di nuove, la Società verrà compensata del danno che glie ne fosse effettivamente derivato, „ cioè, di quel danno che fosse direttamente derivato dalla diminuzione del traffico per effetto dell'aumento della tassa erariale.

Disse ieri l'onorevole Corvetto che nel computo della percentuale si tenne conto della tassa erariale; e disse benissimo: ma ricordiamo che si tenne conto della tassa erariale, in riguardo al prodotto ferroviario del 1882. Se il principio informatore di questo articolo è la reintegrazione delle cose e delle condizioni reciproche in cui sono attualmente le parti, è ineluttabile che si debba ritornare, nè più nè meno, che alla base della percentuale.

Quindi io proporrei un emendamento nel senso, che dopo le parole: " la Società verrà compensata del danno che glie ne fosse effettivamente derivato „ si aggiungessero le altre: " tenuta ragione di tutti g'introiti dell'esercizio, semprechè risulti dall'insieme un prodotto minore dell'iniziale. „

Da tre giorni, o signori, si discute su questo articolo, ed assennate osservazioni si sono fatte: tenga conto l'onorevole ministro del contributo che ciascuno coi proprii studii e con la propria esperienza ha portato in questa questione, e mo-

stri al paese che le discussioni che si fanno qua dentro non sono del tutto perdute.

Presidente. Trasmetta la sua proposta alla Presidenza, onorevole Rinaldi.

L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

Gabelli. Io non posso accettare la proposta della Commissione.

Ci si propone d'introdurre un patto di reciproca, il quale non elimina nessuna delle difficoltà che si sono rilevate esistere per l'attuazione del patto già proposto dal Ministero. Non solo anzi non si elimina alcuna delle difficoltà inerenti all'attuazione del patto proposto dal Ministero, ma quelle difficoltà si aumentano, si raddoppiano per le nuove proposte fatte oggi dalla Commissione.

Il conto delle somme da accreditarsi allo Stato, in conseguenza di una diminuzione di tassa, su quali criteri sarà fatto? E pel nuovo capoverso aggiunto (la stessa domanda feci per quello sul quale ieri ho parlato), il conto delle somme da pagarsi dallo Stato alle Società su quali criteri sarà fondato?

L'ipotesi dalla quale parte tanto la disposizione così come era nel primitivo capoverso, come in quello che viene ora proposto, è perfettamente la stessa. Si mantiene cioè costantemente la supposizione, per me completamente sbagliata, che gli aumenti o le diminuzioni di traffico abbiano la loro principale origine, anzi, secondo quanto è scritto qui, la loro esclusiva origine, negli aumenti o nelle diminuzioni delle tasse governative sui trasporti.

Ora questo non è assolutamente. La tassa governativa esercita pochissima, meschinissima influenza sull'aumento o diminuzione del traffico, il quale dipende da un'infinità di cause, tra le quali la tassa governativa è l'ultima, è la meno influente.

Mezzo centesimo o un centesimo di più o di meno d'imposta non porta nè diminuzione, nè aumento di traffico.

Sono tutt'altre le cause vere delle diminuzioni, e noi con questi articoli daremo modo alle Società di pretendere a compensi per diminuzioni di traffico da tutt'altro dipendenti che dagli aumenti che volessimo fare sull'imposta che grava i trasporti.

Supponete, per esempio, che in un dato anno si imponga un aumento di tassa, e che in quell'anno stesso venga per nostra disgrazia a rivisitarci il colera. Il colera porterà una diminuzione nei commerci, e conseguentemente una diminuzione del movimento ferroviario.

Ma siccome noi l'aumento di tassa lo avremo effettuato in quell'anno che coincide colla com-

parsa del cholera, è indubitato che le Società attribuiranno all'aumento della tassa e non alla epidemia ogni colpa della diminuzione d'introito. La prima causa e non la seconda giova loro di accusare, poichè per la prima e non per la seconda la legge accorda un compenso all'esercente. E così le Società molto probabilmente guadagneranno anche sulle nostre sciagure.

E non mi si opponga che nell'articolo è detto *il danno effettivamente causato dai rialzi di tariffa*. Questa parola *effettivamente* non risolve punto la difficoltà; poichè non è tolto per essa che la Società possa sostenere, che la diminuzione del traffico è dipendente appunto dall'aumento della tassa. Saremo così costretti a pagare un compenso più o meno lauto alle Società, perchè abbiamo avuto la disgrazia di una epidemia colerica.

Io non intendo la ragione di questo articolo, nè la sua opportunità; e non la intendo nè nella forma in cui esso era prima compilato, nè in quella datagli adesso dalla Commissione. Coll'aumentare la tassa lo Stato non può tendere ad altro che ad aumentare i suoi introiti. Riuscirebbe nell'intento?

Pel contratto che abbiamo sotto gli occhi, lo Stato è interessato nei traffici, partecipando negli introiti per tutto quel tanto che avanza dopo aver pagata la percentuale alle Società e aver provveduto ai fondi di riserva. Se lo Stato mette una tassa che abbia per effetto di diminuire i traffici, tanto, forse, ricaverà dalla tassa, quanto, e forse più, dovrà rinunciare di incassi per quella parte di reddito che gli spetta. Non è, dunque, in nessuna maniera ammissibile l'ipotesi sulla quale si fonda e la proposta del ministro e l'aggiunta della Commissione.

Esposte queste brevissime osservazioni per giustificare la mia contrarietà alla addizione anche della nuova proposta della Commissione, torno a pregare il Ministero di voler abbandonare questo ultimo capoverso dell'articolo 16, il quale in nessuna maniera aggiunge garanzie alle Società. Queste sono già garantite dallo interesse che ha lo Stato di non diminuire la sua parte del prodotto lordo aumentando la tassa e diminuendo, per conseguenza, i traffici. Con quella disposizione si crea la possibilità di molte liti di difficilissima risoluzione.

Adunque non è in nessun modo utile, nè allo Stato, nè agli utenti, nè alle Società l'aggiunta di quest'ultimo capoverso, proposto dalla Commissione.

Io non so vedere per qual ragione il Governo voglia sostenerlo, dacchè non può trovar fonda-

mento che in una ipotesi, la cui verificaione è impossibile.

Io dunque progo ancora una volta il Governo di concedere che sia soppresso l'ultimo capoverso dell'articolo 16.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Non era per verità mio intendimento di parlare su quest'articolo; ma me n'è venuto il pensiero ascoltando le osservazioni testè fatte dall'onorevole Rinaldi.

L'onorevole Rinaldi diceva che egli vota l'omendamento Baccarini in omaggio alla legge ed alla giustizia. Mi permetterà l'onorevole Rinaldi che io, alla mia volta, gli dica che, in omaggio alla legge ed alla giustizia, io voto l'articolo del capitolato. (*Commenti*) E dimostrerò come questa mia convinzione sia in omaggio alla legge ed alla giustizia.

L'onorevole Baccarini ieri sollevava una questione di vero diritto pubblico, di diritto costituzionale. Egli credeva quasi menomato il diritto di sovranità nazionale d'imporre tasse sui trasporti, con questo articolo 16, di cui discutiamo.

L'onorevole di Rudini, invece, disse esservi, non un'offesa al diritto della sovranità nazionale, o, meglio, all'esercizio del diritto di sovranità, ma, notarvi un'alta sconvenienza, o, per lo meno, mancarvi quell'alta convenienza che si richiede allorchando lo Stato esercita i suoi diritti di sovranità. L'onorevole ministro per le finanze dette, secondo me, risposta adeguata: egli disse, giustamente, doversi distinguere l'esercizio del diritto di sovranità nell'imporre le tasse, dal diritto di regolarne gli effetti, e di transigere sugli effetti stessi che derivano da una legge.

L'onorevole ministro delle finanze aggiunse ancora una sottile osservazione, che in questa Convenzione cioè si tratti di una materia che forma l'obbiettivo delle imposte. Ma, per quanto siano adeguate queste due risposte dell'onorevole ministro delle finanze, mi permetterà che io gli dica, con franchezza, che l'una e l'altra riescono assolutamente insufficienti, senza un altro principio, senza quasi un postulato di diritto. Ed il principio a cui alludo è, che bisogna ben distinguere, tra lo Stato contraente, e lo Stato sovrano, che detta leggi ed impone delle tasse. Lo Stato contraente è una persona individuale, la quale ha tutti i diritti, tutte le attribuzioni di una persona reale. Esso, come tutti i corpi morali riconosciuti, ha tutti quei diritti individuali che sono riconosciuti alle persone reali, per effetto dell'articolo due del Codice civile del regno. Lo Stato contraente,

come qualunque persona contraente, vende, compra, dà in locazione, fa delle permuta, dà ad enfiteusi, esercita i diritti di credito e di debito, siccome qualunque altro cittadino; se non che, per questi suoi diritti di credito, lo stesso Codice civile per gli articoli 1956 a 1959, gli accorda dei privilegi che non sono consentiti agli altri cittadini. Lo Stato contraente adunque è una persona giuridica, individuale, diversa affatto dallo Stato sovrano. Se noi confondiamo le funzioni dello Stato, che esercita dei diritti nella ragione privata, con quelle dello Stato che esercita delle sovrane attribuzioni e fa delle leggi, noi confondiamo due funzioni, assolutamente diverse, disparate e talvolta contrarie.

Ora la questione è questa: allo Stato riguardato come persona, o come contraente qualunque, non è egli permesso di introdurre in un contratto una disposizione come quella proposta con l'articolo 16? Non ha egli il diritto di fare quello che potrebbe fare qualunque cittadino dello Stato? Questa è la questione; e coloro i quali confondono questo diritto e subordinano questa questione alla funzione sovrana dello Stato, alterano, snaturano la questione stessa.

Ora chi ha mai dubitato, o signori, che i privati, nonchè lo Stato, possano liberamente nei loro contratti disporre, anche derogando agli effetti delle leggi d'imposta? La deroga alle leggi d'imposta non riguarda lo Stato, perchè questo esige le sue tasse egualmente ed indipendentemente dai privati contratti che si fanno tra i singoli cittadini. La legge impone la tassa di ricchezza mobile al contribuente sull'interesse dei suoi crediti, ma egli può ben contrattare con chiunque, ed in virtù del contratto discaricarsi di questa tassa; lo Stato però esigerà sempre da lui nominalmente la tassa, ed egli avrà il diritto di rivalersi contro colui col quale avrà contrattato, vale a dire il debitore potrà assumere sopra se la tassa che è dovuta dal creditore, tuttochè questi risulti sempre debitore della tassa verso lo Stato.

Noi potremmo moltiplicare gli esempi; ma a che pro, se abbiamo le disposizioni preliminari del Codice civile del regno, le quali dichiarano i casi nei quali non si può mercè contratti derogare alle funzioni della legge?

L'articolo 12 delle leggi preliminari al Codice civile del regno dice che i privati non possono coi privati contratti derogare alle leggi proibitive, ed alle leggi che riguardano l'ordine pubblico ed il pubblico costume. Dunque tutte le volte che non si tratta di leggi proibitive, di leggi d'ordine pubblico, o concernenti il pubblico costume, ma di

semplici interessi, di semplici valori, di commutazione o di corrispettivo di valori, il Codice civile del regno espressamente consente di poter derogare all'effetto della legge. L'onorevole Di Rudini diceva: ma badate che, sebbene lo Stato contraente, lo Stato individuale sia in certa guisa distinto nelle sue funzioni dallo Stato che esercita il diritto di sovranità, pure la persona è la medesima, è sempre lo stesso Stato, che ha questa duplice funzione; da un lato l'esercizio del pubblico diritto, dall'altro l'esercizio del diritto privato.

Ebbene, onorevole Di Rudini, lei che ha invocato sapientemente la giustizia; lei che ha detto non poter concepire la sovranità senza il fondamento legittimo della giustizia, mi consentirà che io dica che precisamente perchè lo Stato ha questa duplice qualità, è giusto, eminentemente giusto che nell'interesse dei contraenti sieno messe delle disposizioni affinchè lo Stato non possa negare con una qualità e con una funzione quello che afferma con un'altra qualità e con un'altra funzione. Se fosse lecito che lo Stato si obbligasse in taluni limiti come persona civile, come semplice contraente, e fosse poi permesso allo stesso Stato, in qualità di esercente le più alte funzioni sociali, di violare, menomare, alterare o ferire in qualunque maniera gli interessi particolari dell'altro contraente, esso non farebbe che offendere il diritto privato indirettamente, mentre direttamente nol può. Quindi è proprio per questa duplice funzione e qualità, che lo Stato riveste, che è giusto mettere nei contratti tali clausole, e che lo Stato stesso ne sia talmente limitato, che esso non possa, con la sua qualità di sovrano, ferire quei vincoli, quegli interessi ai quali si è obbligato come persona, la quale tratta di negozi nell'ordine e nella ragione del diritto privato.

L'onorevole Baccarini poi, dotto qual'è nella legislazione ferroviaria (ed io dichiaro apertamente che ne so molto più di me), diceva che non vi sono esempi di queste condizioni nei contratti.

Se l'onorevole Baccarini riduce la sua proposizione alle imposte sui trasporti, io dico che esempi in Italia non ve ne sono; ma aggiungo che non ve ne potevano essere; perchè le tasse sui trasporti non son mica molti anni che furono introdotte.

Non è già dal principio dell'esistenza del nuovo regno d'Italia che queste tasse dei trasporti esistono. Ed è per questo che, in tutti i contratti i quali precedono il 1870, non avendo queste tasse avuto esistenza, non possono esservi articoli di legge, di convenzione, o di capitolato, che ad esse

si riferiscano. Posteriormente vi sono state delle riforme, delle modificazioni, dei rimpasti di questa legge. Noi ne abbiamo avuti nel 1865, nel 1870, nel 1881. Ed era naturale che, essendo mancata la controversia su questo capo, fossero mancate anche delle disposizioni, che questa materia più particolarmente regolassero.

Ma l'onorevole Baccarini, dotto, ripeto, nella legislazione ferroviaria, dovrà consentirmi però che in questa legislazione ferroviaria noi non troviamo solamente imposte che riguardano trasporti.

Nella legislazione ferroviaria abbiamo anche altri e maggiori diritti contemplati nel rapporto ai contribuenti, abbiamo i diritti d'imposta sui terreni, abbiamo i diritti d'imposta sui fabbricati, abbiamo i diritti doganali, abbiamo infine la ragione generale dei tributi.

Se l'onorevole Baccarini avesse ricordati tutti i contratti che si sono succeduti, non dalla costituzione del regno d'Italia, dal 1860 fino ad ora; ma dacchè esiste il regno subalpino a forma costituzionale, dal 1848, avrebbe veduto che in tutti i contratti ferroviari in qualunque forma eseguiti, à forfait o per via di concessioni o di partecipazione, vi sono sempre stati degli articoli, coi quali si sono limitati gli effetti della legge sulle imposte, non sulle imposte dei trasporti, perchè allora non esistevano, ma sulle imposte delle dogane, dei terreni e degli altri tributi del regno.

Ora io domando: ma, se è diritto di sovranità l'imporre delle tasse sui trasporti, ma non è maggiore, non è più eminente diritto di sovranità quello di imporre tributi all'importazione ed all'esportazione, i quali tributi colpiscono non solo i cittadini del regno, ma anche i forestieri, e che costituiscono una parte non di diritto interno, ma di diritto internazionale? Se è diritto di sovranità l'imposta sui trasporti, ma non è maggiore diritto la facoltà di imporre dei tributi su tutti i terreni del regno? Ebbene, l'onorevole Baccarini se prenderà, per esempio, la legge del 5 maggio 1852 per la linea Savigliano-Cuneo, troverà che i diritti doganali sui ferri o sulle macchine introdotte dall'estero ad uso esclusivo dell'intera linea da Torino a Cuneo furono a vantaggio della Società ridotti per i ferri fusi all'ottavo, per i ferri di prima lavorazione al quinto, per le macchine alla metà; troverà che tutti i contratti ed atti che si fanno nell'esecuzione di questa convenzione vengono esentati da ogni diritto proporzionale di insinuazione.

Se l'onorevole Baccarini ricorderà la legge del 6 febbraio 1855 per la strada ferrata Savigliano-Saluzzo, in essa troverà ripetute letteralmente

queste stesse convenzioni; così nella legge dell'11 luglio 1852 per la linea Mortara-Vigevano all'articolo 16 del capitolato troverà un diritto speciale di entrata ridotto a lire 4 per i ferri di prima lavorazione, a lire 2 per il ferro fuso, e per le macchine ed altre ferramenta all'uno per cento del loro valore; e nella legge per la linea Bracavallermaggiore, all'articolo 19 del capitolato, troverà le stesse esenzioni.

Andiamo ancora più innanzi; nella legge 29 gennaio 1853 per la strada Genova-Voltri, allo articolo 38 della convenzione per i diritti doganali troverà disposizioni identiche; così nella legge per la strada Torino-Pinerolo del 26 giugno 1853 agli articoli 23 e 24 troverà disposizioni uguali a quelle stabilite per la Savignano-Cuneo; nella legge dell'11 maggio 1854 per la linea Vercelli-Casale-Valenza, all'articolo 48 delle convenzioni troverà perfettamente le stesse esenzioni e gli stessi favori; per la linea Torreberetti-Gravellona, presso Pavia, la legge 16 ottobre 1859 all'articolo 66 del capitolato stabilisce particolari favori per l'assoluta franchigia su tutto che può servire di materiale fisso o mobile delle ferrovie; la stessa esenzione totale troverà anche per la linea dal confine francese a Massa per la legge 27 ottobre 1860, articoli 60 e 61 delle convenzioni; la stessa franchigia assoluta, illimitata, incondizionata tanto delle imposte doganali, quanto delle tasse di registro e bollo troverà per la linea Torino-Susa in virtù della legge 14 giugno 1852, articoli 19 e 20 delle convenzioni; la stessa esenzione assoluta troverà nella convenzione del Talbot per le ferrovie dell'Italia centrale, legge dell'8 luglio 1860, articolo 27 del capitolato, nonché la esenzione della imposta sulla rendita.

Troverà la stessa esenzione assoluta per la linea Roma-Ancona-Bologna, decretata il 21 maggio 1856 in virtù dell'articolo 35 di quel capitolato. Troverà ancora nella legge per le ferrovie Meridionali e Siciliane del 28 luglio 1861, la esenzione completa alle Compagnie, dei diritti di dogana.

Poi venendo più in giù nella legge complessa del 14 maggio 1865 troverà, per la strada ferriata Maremmana, negli articoli 100 e 101 l'esenzione assoluta da ogni tassa di registro e da ogni diritto doganale. Troverà ancora che nella stessa legge del 1865 si sono dati alla Società delle Meridionali 10 milioni di beni demaniali; e con ciò si è fatta una eccezione alla legge generale di contabilità, che non permette di dare a trattativa privata dei beni demaniali.

Nella legge del 1870 allegato 9, strada Man-

tova-Modena, oltre le suddette esenzioni v'è un articolo speciale, cioè l'articolo 25, che riguarda l'imposta sui terreni in base ai catasti vigenti; sicchè quei terreni non potevano mai esser colpiti da qualunque legge posteriore che nuove tasse imponessero sui terreni. Di più i terreni stessi erano esenti dalle imposte per 5 anni dal dì dell'apertura all'esercizio.

Nella legge del 1862 con le Meridionali, all'articolo 41 del capitolato abbiamo la franchigia da ogni dazio di dogana; è la stessa franchigia per l'imposta sui terreni che ho indicata per la linea Mantova-Modena.

Finalmente v'è una legge alla quale ha posto mano lo stesso onorevole Baccarini (anzi ne fu l'autore), ed è la legge del 23 luglio 1881 che approva le convenzioni del 23 aprile di detto anno colle Meridionali. Ebbene, nell'articolo 5 di questa legge l'onorevole Baccarini di suo pugno ha sottoscritto che sono esenti le Meridionali dalle imposte doganali per materiale di armamento, per materiale fisso, per i meccanismi, per tutte le macchine, per tutto ciò insomma che riguardava materiale mobile e materiale fisso delle ferrovie.

Ebbene, onorevole Baccarini, quando in tanti modi abbiamo una completa legislazione, la quale crede di poter regolare non il diritto di sovranità che resta illeso, come ben disse il ministro delle finanze; non la facoltà d'imporre le tasse, la quale resta integra, illimitata, non diminuita da alcuna legge o da alcun contratto, perchè qualunque contratto sarebbe nullo se questa facoltà violasse; ma quando noi abbiamo una intera e completa legislazione, la quale regola i contratti coordinando i prodotti di questa tassa, mettendoli anche come equivalenti nel bilancio dei corrispettivi reciproci che l'uno e l'altro contraente si ricambiano, noi, onorevole Baccarini, credo che abbiamo più che sufficienti esempi nella nostra legislazione per dimostrare: 1° che il diritto di sovranità non resta punto leso o menomato; 2° che lo Stato stesso, il quale come sovrano impone delle tasse, può come semplice contraente rinunciare ad una parte di questa tassa, come l'altro contraente accetta altri patti. (*Benissimo! Bravo!*)

Anche le ferrovie venete per la legge del 1864, mi dice l'egregio ed onorevole Trompeo, hanno le stesse condizioni.

Io non ho altro da aggiungere, o signori. E perciò che, come l'onorevole Rinaldi in omaggio alla giustizia crede di votare l'emendamento Baccarini, io pure con profondo convincimento ed in omaggio alla legge ed alla giustizia credo di votare quest'articolo.

Ma, signori, che faremmo noi, se lo Stato con una mano stringesse un vincolo e si obbligasse a qualche patto, eppoi coll'altra si lasciasse la libertà di poter contravvenire a questo contratto, di potere offendere quegli interessi che egli, come semplice individuo, come semplice contraente, disse di volere intatti ed inviolati? No; la sovranità dello Stato deve essere non solo giusta, onorevole Di Rudini, ma deve essere soprattutto leale.

Es sarebbe non solo un'ingiustizia, ma un tratto di vera slealtà, se lo Stato venisse indirettamente a fare quello che direttamente la giustizia e la ragione del diritto non vogliono. Ed io, signori, voglia a questo proposito ricordare una tornata solenne, memorabile negli annali del Parlamento. In questa tornata, in Firenze, quando si discusse se conveniva imporre un'imposta speciale sulla rendita iscritta, io ricordo dal suo stallo, quell'uomo di grande ed onorata memoria, di carattere integro, di alta e severa mente, qual'era l'onorevole Pescatore, fulminare contro questa teoria. Egli dimostrò apoditticamente come, se allo Stato conviene, e ne ha il diritto, di potere imporre delle tasse generali, come la tassa sulla ricchezza mobile, sarebbe una vera, una flagrante violazione di diritto, se allo Stato fosse consentito d'imporre una tassa speciale sulla rendita iscritta.

Perchè allora, non potendo direttamente ridurre l'interesse del 5 per cento che paga sulle casse del Tesoro, lo ridurrebbe indirettamente a mezzo d'una tassa speciale che lo colpisse. Ebbene, la parola dell'onorevole Pescatore fu religiosamente ascoltata, e la Camera fece oco a quelle parole le quali venivano dall'alto; come quelle che venivano dalla bocca non solamente di un grande legislatore, ma di un probo, di un integerrimo, irreprensibile magistrato; e il concetto della tassa speciale non fu ammesso. E non fu ammesso in omaggio al diritto ed alla giustizia, non fu ammesso in omaggio alla lealtà con la quale uno Stato libero e civile deve esercitare i suoi diritti sovrani. E in omaggio alla giustizia, al diritto, alla lealtà che deve avere lo Stato coi contraenti, dobbiamo ammettere anche questo articolo del capitolato che tutela assolutamente le ragioni di coloro coi quali noi facciamo delle stipulazioni.

Si è detto, ed è giusto, ed in questo sono perfettamente dell'opinione dell'onorevole Gabelli, che è difficile il trovare dei criteri che determinino i danni che derivano alle Società dalla diminuzione del traffico, perchè è difficile stabilire

qual'è la diminuzione del traffico che deriva dall'aumento dell'imposta.

Ciò è vero, ed è una questione che risorgerà anche all'articolo 44 del capitolato.

Ma, onorevole Gabelli, perchè un diritto riesce un poco difficile a tradursi in cifre, cessa forse per questo di essere un diritto o una ragione? Ma forse che nelle contestazioni civili tutti i diritti e tutte le ragioni sono dal Codice di commercio e dal Codice civile regolate in modo che si possano anticipatamente vedere i criteri precisi, come li vorrebbe un ingegnere, per determinare alcuni danni? Al contrario il Codice civile e quello di commercio ordinariamente lasciano impregiudicate le questioni delle quantità, e le lasciano all'apprezzamento degli uomini tecnici, dei periti; ma non negano mai il diritto, per quanto sia difficile il liquidarlo.

Dunque, onorevole Gabelli, la questione stà qui: non vi è alcuna via di mezzo. Io comprendo l'onorevole Baccarini e l'onorevole Rinaldi, ma non comprendo lei, onorevole Gabelli; perchè l'onorevole Baccarini dice: non dobbiamo nulla, si cancelli l'articolo; mentre io dico che dobbiamo tutto e che l'articolo deve rimanere. Ma lei, onorevole Gabelli, si pone in un termine di mezzo; non lo disconosce, eppure il vorrebbe cancellare. Ella espone delle difficoltà; ma queste difficoltà relative alla liquidazione tolgono forse il diritto?

Quindi io dico: se il diritto non c'è, sta bene che si neghi; ma se il diritto c'è, non dobbiamo fare questione di liquidazione. Le liquidazioni si fanno dagli uomini tecnici, si fanno con gli arbitranti; e, secondo il capitolato che abbiamo, si fanno appunto dal collegio degli arbitri, il quale potrà valersi anche degli ingegneri se crede; o potranno anche, se avranno facoltà di aggiustare le vertenze come amichevoli compositori, tirare una linea media approssimativa che concili gli interessi delle parti.

Io, o signori, non ho altro da aggiungere. Domando anzi venia di essermi dilungato di troppo; ma credo che siffatto argomento meritava di essere esaminato. (*Vive approvazioni*)

Presidente. Onorevole Visocchi, Ella si era iscritto per parlare. Intende di parlare su questa questione?

Visocchi. Intendo di parlare sul quarto e quinto capoverso dell'articolo 16.

Presidente. Ma non le parrebbe meglio di riservare la questione all'articolo 39 del capitolato, che tratta dello stesso argomento, per non ingenerare confusione nella discussione?

Visocchi. Onorevole presidente, nell'articolo 16 del contratto si parla di tariffe locali, come obbligatorie per la Società.

Nell'articolo 39 del capitolato si parla di altre tariffe locali, che le Società hanno facoltà di proporre in avvenire.

Ora a me importa di stabilire l'obbligatorietà di quelle vigenti; e quindi io credo che il mio discorso sarebbe fuor di proposito all'articolo 39 del capitolato, mentre è perfettamente al suo luogo qui.

Presidente. Io sono del parere opposto, onorevole Visocchi. Ma siccome si è già fatta molta confusione in questa discussione, tanto vale seguirlo nello stesso sistema.

Visocchi. Se l'onorevole presidente crede che io non debba parlare...

Presidente. No, onorevole Visocchi, Ella è in diritto di parlare. Parli pure.

Visocchi. Allora io mi riserverò di parlare sull'articolo 39 del capitolato.

Presidente. Veda, onorevole Visocchi; io credo che l'articolo 39 del capitolato porga occasione più diretta alle osservazioni che Ella intende di fare, ed alle proposte che Ella potrebbe avere in animo di sottoporre alla Camera relative alle tariffe locali. A parer mio i capoversi 4 e 5 di questo articolo, non pregiudicano punto la questione. Ad ogni modo Ella potrebbe chiedere ora alla Commissione una semplice dichiarazione, riservandosi piena libertà d'azione per il momento nel quale dovranno risolversi le questioni attinenti all'articolo 39 del capitolato.

Del resto, se crede, io le do facoltà di parlare, onorevole Visocchi.

Visocchi. Benissimo. Onorevole presidente, Ella sa che non abuso della tolleranza della Camera.

Or dunque dà occasione al mio discorso quel che l'onorevole relatore ci disse ieri. Egli, ragionando delle tariffe locali come di cosa la quale non fosse assolutamente da discutere in questo capitolato, fece menzione molto cortesemente di una proposta presentata da me e da altri miei colleghi. Disse di trovarla giusta, ed aggiunse che egli faceva voti perchè essa venisse accettata. Ora, onorevoli colleghi, io trovo codesto linguaggio non molto consentaneo al capoverso quarto dell'articolo 16, che dice: " Sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazionale. "

Ora, onorevoli colleghi, il momento in cui noi discutiamo questo contratto con cui le Società assumono l'obbligo di far quanto si può per sviluppare e migliorare il traffico, non è appunto il momento opportuno per far presenti al ministro, alla Commissione ed alla Camera quei provvedimenti che crediamo necessari non solo per migliorare il traffico, ma anche per rendere meno nociva l'applicazione delle tariffe che sono in discorso?

E come potremmo noi prendere sul serio quest'obbligo che si fa alle Società concessionarie se ora nè la Commissione nè il ministro credono poter fare la tenuissima diminuzione di tariffa locale che io raccomandava?

Io domando al ministro che voglia considerar la cosa e dirmi quale sia la sua opinione al riguardo.

Ma io passo, o signori, ad un ordine di osservazioni anche più importante. Come ho detto, le parole dell'onorevole relatore mi fecero nascere ieri alcuna dubbio, che d'altronde mi veniva nell'udire quello che alcuni oppositori di questo disegno di legge hanno detto oggi in quest'Aula, ed anche fuori, vale a dire che le tariffe locali sono ora promesse per una lustra; che le tariffe locali sono ora consentite per contentare alcuni desiderii o giusti o indiscreti, ma che esse non sono obbligatorie per le Società concessionarie.

Il tenore dell'articolo 16 che discutiamo mi rassicurava da questi discorsi, ma ieri le parole dette dall'onorevole relatore, e qualche cosa che ha detto l'onorevole presidente della Camera, facendomi osservare come non sono nemmeno da leggere, nemmeno da tenere come allegato le tariffe locali che la Commissione ci ha esibite nel V volume dei documenti, tutto questo ha destato nell'animo mio tale dubbio che ho creduto necessario di domandare degli schiarimenti alla Commissione ed al ministro, per stabilire convenientemente questa cosa, alla quale si collegano interessi gravissimi.

Signori, nel capoverso quinto dell'articolo 16 è detto: " Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore nelle singole reti. " Ora io dico: quando noi avremo approvato quest'articolo, con questo capoverso, restano o non restano ferme ed obbligatorie per le Società le tariffe locali ora vigenti? E queste tariffe locali che l'articolo dichiara obbligatorie sono o non sono quelle che veggiamo in ultimo del V volume della relazione?

Considerate, o signori, che se tale punto non sarà ben chiarito, dopo sei mesi noi potremmo

vedere le Società concessionarie abolire le tariffe locali pei trasporti dei tubi da Terni a tutte le città d'Italia, dei marmi da Massa e Carrara, dei viaggiatori da Capua a Napoli, e via discorrendo, mentre noi fidando su quelle tariffe credevamo che si fosse ben provveduto a vitali interessi della nostra industria.

Ora a me pare che non sia inutil cosa che il ministro e la Commissione dichiarino alla Camera se queste tariffe locali ora vigenti, e di cui ci si è dato notizia negli allegati della relazione, restano obbligatorie o no, infino al momento in cui il Ministero ne approverà delle altre.

A seconda delle risposte, la Camera potrà regolarsi se debba o no approvare l'articolo com'esso è concepito.

Presidente. Onorevole Visocchi; senza entrare nel merito della questione che Ella ha sollevata, sulla quale io sono tuttavia d'opinione che sia meglio parlarne all'articolo 39, io rispondo subito ad un appello da Lei fatto a dichiarazioni mie riferentisi a tariffe locali, contenute nel volume quinto degli allegati, che accompagnano questo disegno di legge.

Ora io nuovamente dichiaro che, siccome veruna disposizione del disegno di legge, veruna disposizione del contratto, veruna disposizione del capitolato si riferisce a quelle tariffe, in modo da far sì che le medesime siano parte integrante o del disegno di legge, o del contratto o del capitolato, così queste tariffe pubblicate solo a titolo di documento, io ho il dovere di non porle in discussione.

Questa è la dichiarazione che feci e che ripeto; e che servirà di norma per gli altri oratori, che dovranno parlare.

Visocchi. Io proporrò allora un'aggiunta al capoverso 5° dell'articolo che si discute.

Dopo le parole: "Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti..." proponerei di aggiungere: "allegato nel volume 5° della relazione."

Ed in tal modo verrebbero esse a far parte del contratto.

Presidente. Trasmetta alla Presidenza la sua proposta, onorevole Visocchi.

Onorevole Sanguinetti, Ella aveva chiesto di parlare. Le ne do facoltà.

Sanguinetti. Credo opportuno di far osservare all'onorevole mio amico personale Visocchi, che nel fascicolo degli emendamenti stampati troverà due mie proposte che sono precisamente

identiche a quelle che egli ha dichiarato di voler fare.

La prima delle mie proposte concerne l'articolo 16 del contratto, e l'altra l'articolo 37 del capitolato. Queste due mie proposte sono appunto intese a conseguire questo scopo, di far dichiarare contrattuali le tariffe locali che si trovano inserite nel volume V.

Presidente. Ma sull'articolo 16 propriamente, Ella non ha fatta alcuna proposta. Vi ha una sua proposta che allude bensì all'articolo, ma che non ha necessaria connessione con esso.

Sanguinetti. Vi è, onorevole presidente.

Presidente. Non mi pare, onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Onorevole presidente, se Ella vorrà compiacersi di aprire il fascicolo, troverà a pagina 9 la mia proposta che è questa, di sostituire, cioè, nel capoverso, alle parole: *negli allegati D ed E* — le seguenti: — *negli allegati D, E ed E bis*. Imperocchè è mio intendimento di segnare colla lettera *E bis* le tariffe locali che si trovano in fine del V volume.

Ora con l'aggiunta che propongo all'articolo 16 del contratto, e con l'altra che propongo di fare all'articolo 37 del capitolato, io mi propongo precisamente lo scopo di far diventare contrattuali le tariffe locali del volume V; le quali del resto, come spiegai ieri, sono come contrattuali considerate dalla Commissione.

Presidente. Io credo che sia impossibile venire alla fine di questa discussione, se uno parla delle tariffe locali ed un altro dell'articolo che compensa le Società dell'aumento delle tasse.

Io ripeto che la questione delle tariffe locali deve essere trattata quando saremo alla parte che riguarda specialmente le tariffe.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Tenendo conto delle sagge osservazioni dell'onorevole presidente mi restringerò a parlare esclusivamente dell'articolo 16 che è ora in discussione. Giacchè credo anch'io che a voler entrare a proposito di quest'articolo nell'esame delle parti più minute delle tariffe, comprese quelle che non sono sottoposte al voto della Camera, si rischia di fare una grande confusione e non venire a capo di nulla. Risponderò dunque solamente a quelle osservazioni fatte ieri ed oggi che riguardano l'articolo 16, lasciando stare le altre.

L'onorevole Visocchi ha chiesto una spiegazione intorno al paragrafo di quest'articolo, che dice:

"Fino a che le nuove tariffe locali non saranno

introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti. »

Mi pare che questa disposizione sia molto chiara e molto semplice: finchè altre tariffe locali non si sostituiscono alle attuali, quelle esistenti rimangono in vigore.

Tutti sanno che secondo questa disposizione e le altre che discuteremo più tardi, le tariffe locali, così pel passato come pel futuro, sono stabilite d'accordo fra gli esercenti delle strade ferrate ed il Governo, ma non hanno bisogno di un voto del Parlamento; ed è perciò che non sono annesse ai capitoli come le tariffe che devono essere approvate dalla Camera.

Questo non vuol dire che non diventano contrattuali. Lo diventano perchè occorre per introdurle e per modificarle il consenso del Governo e delle Società.

L'onorevole Baccarini ha osservato che sulle linee in esercizio e che costituiscono la rete Mediterranea, non ci sono soprattasse per i tratti in pendenza, onde la relativa disposizione di questo articolo che avrà applicazione sulla rete Adriatica, non è però applicabile alla Mediterranea di cui ora solamente si parla. Gli pare quindi che sia in questo contratto una disposizione oziosa, che sarebbe meglio fosse tolta per non lasciar dubitare che possa dare appiglio a qualche nuova soprattassa.

E il Governo non ha difficoltà di aderire alla proposta soppressione del periodo che riguarda le soprattasse per i tratti *acclivi* nel contratto colla Società Mediterranea, riservandosi però di mantenerlo tal quale nel contratto con l'Adriatica.

All'onorevole Nervo non piace la facoltà che con questo articolo si lascia al Governo di modificare, d'accordo colle Società, le tariffe speciali, per portarvi non solo dei ribassi, ma eventualmente anche qualche rialzo. Osservo all'onorevole Nervo che, in generale, quando si modificano le tariffe speciali, è quasi sempre per ribassarle; anzi questa è la norma ordinaria: e solo in via di eccezione per correggere una tariffa e per farne un'altra nel suo complesso più favorevole al commercio, occorre fare talora qualche rialzo parziale per una zona o l'altra.

Togliendo questo diritto al Governo si fa più danno che vantaggio alle nuove tariffe speciali, che, una volta introdotte, non si potrebbero più ribassare; e si rendono inoltre più difficili, se non inutili affatto, le esperienze di nuove tariffe.

Che gioverebbe sperimentare se poi non si potesse ragionevolmente modificare? Del resto questa facoltà non è nuova; è riprodotta dalla legge dei lavori pubblici, che all'articolo 272, ultimo capoverso, permette di elevare il prezzo delle tariffe purchè restino sempre al disotto del massimo stabilito dal legislatore. Più in su non si può andare mai; ma sotto il massimo si può modificare in più o in meno la tariffa, se ciò porti in complesso qualche vantaggio.

L'onorevole Nervo ha fatto anche un'altra osservazione, alla quale si è unito l'onorevole Lualdi, e parmi pure l'onorevole Gabelli, circa l'esercizio cumulativo. In quest'articolo si stabilisce il diritto del Governo di chiedere l'applicazione ed il miglioramento dell'esercizio cumulativo così fra le strade ferrate italiane, come fra le italiane e le straniere, e fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione. Ora si chiede se questi servizi cumulativi devono essere fatti in modo da cumulare le distanze anche con altre Società ferroviarie, oltre quelle tre colle quali il Governo ha stipulato i contratti di esercizio presentati alla Camera; e inoltre si domanda se, come obbligo del servizio cumulativo, vi sarà anche quello di istradare le merci per la via più breve.

Pregherei gli onorevoli colleghi di rimandare queste questioni a quando si discuteranno i modi del servizio cumulativo. L'articolo 16 stabilisce solo questo: che il Governo può chiedere ed, occorrendo, anche ordinare che vengano introdotti miglioramenti nei servizi cumulativi. Quanto alle condizioni, queste dipenderanno dai contratti speciali. Si potrà anche fra le Società concordare che si applichino le tariffe identiche, che si sommino i percorsi, e che si percorra la linea più breve; ma questo sarà regolato, ripeto, da contratti speciali. Noi non potremmo ora, in viagenerale, stabilire che la merce percorrerà necessariamente sempre la linea più breve. Innanzi tutto non è vero che la linea più breve sia sempre la più economica; molte volte può costar più che la più lunga. In secondo luogo poi, perchè obbligare le merci, che sono sulle reti dello Stato, a percorrere reti che non appartengono allo Stato ma ad altri, e che, forse, vengono create apposta per sottrarre alle reti dello Stato il traffico che loro appartiene? Prima dunque di venire a conclusioni siffatte è necessario di rendersene ben conto, e quindi non mi è assolutamente possibile di accettare ora in questo senso nessuna modificazione all'articolo; ma nelle singole convenzioni che si faranno per regolare i servizi cumulativi, saranno regolate anche queste questioni della tariffa da

applicarsi e della linea che la merce dovrà percorrere.

Qualche osservazione fu fatta sulle tariffe locali anche dall'onorevole Prinetti; ma mi pare di avergli implicitamente già risposto rispondendo dianzi all'onorevole Visocchi. Le tariffe locali vigenti rimangono in vigore sino a che non siano sostituite dalle nuove.

Resta a vedersi quali saranno le tariffe locali nuove. E quando saremo nella discussione del capitolato, se la Camera desidera delle spiegazioni dal Governo intorno a questo punto, il Governo sarà lieto di poterle dare. Per ora coll'articolo 16 non si fa che stabilire una massima; e quindi, attenendomi a quel modo di discussione che l'onorevole presidente, secondo me, molto ragionevolmente ci ha consigliato di seguire, per adesso mi fermo; riservandomi di rispondere alle altre osservazioni speciali a quei punti dove di certo saranno nuovamente riprodotte. (*Bene!*)

Presidente. Dunque procediamo per ordine: il primo comma si riferisce agli allegati *D* ed *E* che concernono le tariffe, ma questi due allegati, come ho già dichiarato, sono tenuti sospesi e quindi impregiudicati.

L'onorevole Sanguinetti però avrebbe fatto una proposta, e cioè, che alle parole "negli allegati *D* ed *E*", siano sostituite le seguenti: "negli allegati *D*, *E* ed *E bis*". Secondo l'onorevole Sanguinetti, si comprenderebbero in quest'ultimo allegato le tariffe locali del volume V.

Ora mi preme di nuovamente dichiarare che ciò che è contenuto nel volume V, io non lo considero se non come uno schiarimento fornito dalla Commissione alla Camera, perchè i documenti contenuti in quel volume non furono presentati dal Governo, nè furono presentati dalla Commissione come aggiunta, nè alcuna disposizione di legge si riferisce ai documenti medesimi.

Se vi fossero deputati i quali credessero, valendosi della facoltà che loro dà il regolamento, di presentare proposte affinchè le tariffe sieno considerate come un'appendice alle altre tariffe, lo potranno fare, chè la questione è, e rimane impregiudicata.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sanguinetti. Con questa intelligenza che a me sia concesso di proporre che le tariffe locali siano riunite sotto la lettera *E bis* come allegato, e possa farle comprendere nell'articolo 39, con questa intelligenza, dico, io non ho difficoltà di ritirare la proposta di aggiunta che feci all'articolo 16 del contratto.

Presidente. Non solo all'articolo 39, onorevole Sanguinetti, ma quando saranno esauriti tutti gli allegati *D* ed *E* si potrà allora aggiungere una disposizione per la quale altre determinate tariffe siano contrattuali ed obbligatorie. Se la Commissione è di quest'avviso si potrà procedere oltre.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Siamo d'accordo.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. Dopo la dichiarazione dell'onorevole presidente della Commissione, che conferma quella del nostro egregio presidente, io ripeto che non ho difficoltà di ritirare l'emendamento che proposi all'articolo 16; e mi riservo di fare poi un'altra proposta concreta per rendere contrattuali le tariffe locali.

D'accordo poi colla Commissione e col Ministero troveremo il posto dove collocarle, quando sia approvata la mia proposta. Quindi ritiro l'aggiunta che proposi all'articolo 16.

Presidente. Ogni deputato si riserva i diritti che crede. Onorevole Visocchi, anch'Ella ritira la sua proposta?

Visocchi. Onorevole presidente, io crederei che sarebbe molto opportuno di fare le aggiunte proposte da me e dall'onorevole Sanguinetti.

Presidente. Ed io dichiaro che queste aggiunte ora non le posso ammettere; perchè non posso occuparmi che delle proposte fatte o dal Ministero o dalla Commissione, o da deputati, sempre quando sieno fatte regolarmente. Ora i documenti, a cui Ella ha accennato, non fanno parte integrale nè del contratto nè della legge, ma sono semplici schiarimenti che la Commissione ha pensato bene di dare.

Quando essi saranno presentati a termine del regolamento dal ministro o saranno presentati dai deputati, in sede opportuna, sotto forma di emendamenti, allora li prenderò in considerazione; ma per ora non posso accettare la sua proposta.

Visocchi. In omaggio alla sua autorità io ritiro la mia proposta; per altro dichiaro che la rinoverò in altra occasione opportuna, perchè il Ministero pur ora ha dichiarato che appunto nella lettura di questi documenti sarebbe stato possibile a ciascun deputato di fare le proposte che avrebbe creduto opportune.

Ora io credo che facendo la proposta di allegare al contratto questi documenti al tempo in cui accetta di parlarne l'onorevole Sanguinetti, cioè dopo la discussione delle tariffe generali e speciali, non ci sarà possibile di ottenere dalla

Camera quella paziente attenzione che a tale bisogno occorre.

Del resto io ripeto che mi uniformo al suo desiderio; e che cercherò modo di ripresentare, e nella forma che Ella crederà accettabile, la proposta d'inserire questi documenti, affinchè vengano una buona volta ad essere allegati al contratto che discutiamo.

Adamoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Adamoli. Prendo atto anch'io delle parole dell'onorevole presidente che si potrà discutere cioè delle tariffe locali, quando si saranno discussi gli allegati *D* ed *E*.

Presidente. Sempre quando però se ne faccia una presentazione regolare.

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Corvetto, relatore. Non supponga l'onorevole Visocchi che non possa venire l'occasione di sostenere le sue tariffe locali. Le tariffe locali potranno esser sostenute quando si parlerà delle tariffe speciali a cui si riferiscono.

Anche la proposta che ha annunciato di fare l'onorevole Sanguinetti, e che io spero la Camera non vorrà accettare, qualora non venisse in discussione, quando si discuteranno le tariffe speciali, egli potrà fare tutte quelle proposte e raccomandazioni che si riferiscono alle tariffe locali, delle quali naturalmente il Governo terrà il conto che crederà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. La dichiarazione dell'onorevole Corvetto è venuta a turbare la nostra intelligenza, perchè egli ha detto che noi potremo discutere sulle tariffe locali...

Corvetto, relatore. Non ho detto discutere.

Sanguinetti. ... quando verranno in discussione le tariffe speciali, perchè, egli ha detto quelle a queste si connettono. La sua affermazione, mi permetta l'onorevole Corvetto di dirglielo, non ha valore, e non può essere da me accettata; perchè non c'è nessuna relazione tra le tariffe locali e quelle speciali: sono cose affatto distinte.

Io ho detto e dichiaro che accetto la proposta dell'onorevole presidente della Camera, con questa intelligenza, che mi sarà permesso di proporre come emendamenti le tariffe locali contenute nel V volume.

Presidente. Senta, onorevole Sanguinetti: se

vuol mantenere il suo emendamento lo mantenga, la Camera deciderà; ma se si discute per discutere si fa cosa vana.

Sanguinetti. Non è per discutere inutilmente che parlo; voglio bensì che resti bene inteso che l'approvazione dell'articolo 16 e dell'articolo 37 del capitolato come si trovano, non debba precludere a me, e ad altri, di far sanzionare come contrattuali le tariffe locali. E questa riserva era ed è necessaria, ad evitare che mi si opponga poi la questione pregiudiziale.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, io le ripeto che ogni deputato è libero di fare quelle proposte che crede!

Onorevole Di Marzo, ha facoltà di parlare.

Di Marzo. Io credo che la questione relativa alla stabilità delle tariffe speciali e locali si risolva col votare il secondo capoverso dell'articolo 16; il diritto che il Governo si riserva di poter aumentare le tariffe dell'allegato *E*, sempre che lo creda, non rassicura che i prezzi ora stabiliti da queste tariffe rimarranno invariati.

Non so trovar la ragione ch'è, mentre col capoverso secondo si dà facoltà al Governo di poter aumentare le tariffe speciali per decreto reale; si è poi limitato il diritto al Governo di poterle diminuire; poichè all'articolo 6 della legge è detto che se il Governo vuole diminuire le tariffe segnate nell'allegato *D* deve farlo per legge; quelle dell'allegato *E* per decreto reale, salvo a convertirlo in legge. Quindi il Governo non può diminuire le tariffe degli allegati *D* ed *E* senza il consentimento del Parlamento, e ciò per garantire l'interesse delle Società esercenti; ma niente gli impedisce di aumentare le tariffe dell'allegato *E* con danno dei contribuenti.

Per tranquillizzare la mia coscienza e nell'interesse del mio paese io domando delle spiegazioni al Governo su questa facoltà ch'esso avrebbe di aumentare le tariffe senza il consentimento del Parlamento.

Presidente. Io vorrei pregare nuovamente la Camera che si procedesse, come già dissi, comma per comma, e non si confondessero le diverse questioni sollevate intorno a queste tariffe. Altrimenti non si potrà procedere.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma, onorevole Nervo, Ella ha già parlato due volte ed ha già svolto la sua proposta.

Nervo. Ma l'onorevole ministro ha risposto a me, e mi occorre...

Presidente. Il suo emendamento l'ha svolto.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

Nervo. Io...

Presidente. Onorevole Nervo, Ella non ha facoltà di parlare.

Nervo. Guadagnino pure tempo: ed io voterò contro tutti gli articoli. (*Rumori*)

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Io prego la Camera di accettare il metodo di discussione e di votazione proposto dall'onorevole nostro presidente.

Votando l'articolo 16 non si pregiudica per nulla la questione.

Intanto dichiaro fin d'ora che queste tariffe locali allegate al volume V sono tariffe contrattate tra Governo e Società, e che non si possono variare senza l'intervento del Governo... (*Commenti e rumori a sinistra*)

Presidente. Facciano silenzio.

Velini. Vorrei domandare sul comma sesto dell'articolo 16 un semplice schiarimento; vorrei domandare cioè all'onorevole signor ministro se la votazione del comma sesto pregiudichi la questione sollevata coll'articolo aggiuntivo all'allegato E dall'onorevole Gabelli, sul cumulo delle distanze per le tariffe differenziali applicate alle linee non appartenenti alle grandi reti...

Presidente. Onorevole Velini, ma l'articolo in discussione non si riferisce a ciò ch' Ella dice.

Velini. ...perchè in questo caso domanderei che fosse sospeso l'articolo 16.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Io seguirò anche questa seconda volta il consiglio autorevole dell'onorevole presidente della Camera, e comincerò dal comma primo per passare poi al secondo. Il comma primo dell'articolo 16 dice semplicemente: "Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati D ed E." Ora gli allegati essendo riservati, questo comma diventa una specie d'indice.

Viene quindi il comma secondo il quale dice: "Le tariffe dell'allegato D non potranno essere aumentate se non per legge..."

Presidente. E qui c'è l'emendamento dell'onorevole Nervo il quale vorrebbe che le une e le altre non potessero essere aumentate che per legge.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* E con questo non si fa che seguire le norme che da quando esistono strade ferrate, si sono sempre seguite tanto in Italia che fuori. Le tariffe generali si stabiliscono per legge e i loro massimi sono insuperabili. La seconda parte del comma riguarda invece le tariffe speciali — quelle dell'allegato E — e stabilisce che si possono aumentare per decreto reale. Anche questo è sempre stato fatto ed ha il suo riscontro e la sua ragione nell'articolo 272 della legge sulle opere pubbliche. Non è dunque una innovazione, ma la conseguenza di una legge esistente.

L'onorevole Di Marzo domanda: se per diminuire le tariffe occorre al Governo l'approvazione per legge, come mai può fare degli aumenti senza cotesta approvazione?

Rispondo all'onorevole Di Marzo che per diminuire le tariffe il Governo e gli esercenti non hanno bisogno di nessuna approvazione per legge. Diminuzioni di tariffe se ne fanno quotidianamente e se ne sono sempre fatte, senza chiedere l'approvazione del Parlamento; perchè questo è un diritto che appartiene al potere esecutivo, d'accordo coll'esercente delle strade ferrate. Perciò quando si ritiene utile, nell'interesse dell'azienda ferroviaria, o del commercio — perchè le tariffe hanno essenzialmente un carattere commerciale — di ribassare una tariffa per vincere una concorrenza nuova che vi fa o il cabotaggio, o un *tramway*, o un'altra strada ferrata, o un mezzo di trasporto qualunque sia, si fa il ribasso, senza bisogno dell'autorizzazione del potere legislativo.

Ma in questo contratto, e precisamente all'articolo 44, si prevede un caso non preveduto finora, il caso cioè di ribassi per difendere le nostre esportazioni e i nostri commerci di transito contro la concorrenza straniera. È un concetto di protezionismo nuovo che non c'era fino ad ora nella legislazione italiana, e vi penetra ora per la prima volta con questa legge, perchè oggi si discute di ferrovie. Se invece si fosse discussa la tariffa doganale, ci sarebbe entrato per quella via e sarebbe stato meglio perchè quella è la via maestra, e questa delle tariffe ferroviarie una strada indiretta e inusitata.

Ora, dato il caso che si voglia fare uno di questi ribassi non consentiti nè consigliati da ragioni ferroviarie, la Società dirà certamente: ma io non ho nessuna ragione di farlo, anzi non ne avrei

che danno. Ed allora per l'articolo 44 lo Stato può ordinarle di farlo non per tanto, ma deve compensarla del danno che ne sente. Questo evidentemente è un danno finanziario, ed è perciò che il Governo viene davanti alla Camera e dice: della facoltà dell'articolo 44 mi sono valso in questo modo, con questo effetto finanziario; approva la Camera ciò che è stato fatto?

Ma per quanto riguarda le modificazioni alle tariffe speciali fatte d'accordo fra Governo e Società che rimangono sempre al disotto dei massimi stabiliti dalla tariffa generale, è necessario per il Governo di avere una certa libertà d'azione, una certa latitudine, che non gli resterebbe più quando accettasse il concetto dell'onorevole Nervo e di un altro onorevole collega, i quali vogliono bensì accordargli la facoltà di ribassare, d'accordo colle Società, le tariffe, ma gli negano quella di aumentarle anche quando si tratta di tariffe già prima ribassate.

Ora, è bensì rarissimo il caso, che una tariffa ribassata si debba poi rialzare; ma non si può escluderlo in via assoluta; perchè alle volte, per correggere una tariffa speciale, è necessario come, ho già detto, di portare un qualche aumento in una zona o nell'altra. E se non ci date questa facoltà, voi otterrete uno scopo affatto opposto a quello a cui mirate. Senza queste facoltà anche quando il Governo e le Società sarebbero inclinati a fare un ribasso di tariffa non lo faranno punto; perchè fatto una volta diventa irrevocabile, e si limiteranno perciò a quei pochissimi ribassi a cui saranno necessariamente costretti. Invece, quando c'è un po' di libertà d'azione e si possono vedere anche gli effetti dell'esperienza (di questa benedetta esperienza che invociamo ogni giorno, ma di cui non vorremmo poi seguire gli ammaestramenti) il Governo e le Società ne potranno profittare per regolare meglio le tariffe speciali.

E riassumendomi dirò: i prezzi della tariffa generale sono insuperabili; essi non si possono che diminuire, e per elevarli è necessaria una legge; le tariffe speciali invece si possono sempre modificare, ma con un decreto reale, vale a dire con una garanzia maggiore di quella che oggi abbiamo, perchè oggi basta un semplice assenso del ministro. Ecco come stanno le cose: onde mi pare che non vi sia nulla a temere. Le tariffe locali, poi, non si possono nè introdurre, nè togliere dalle Società senza il consenso del Governo.

Non so se sono riuscito a farmi intendere; e il dubbio è lecito, perchè da quando esistono Parlamentari, credo che sia questa la prima volta che si discutono tariffe ferroviarie, e non sarebbe me-

raviglia se questa discussione, che sarà necessariamente lunga, non riuscisse sempre a tutti chiarissima. Gli è certo che il linguaggio tecnico a coloro che sono abituati a sentirlo ogni giorno rappresenta nitido alla mente il pensiero. A chi non c'è abituato, può darsi che anche dopo la discussione che si è fatta, abbia lasciato ancora qualche dubbio nella mente.

All'onorevole Velini dirò che il sesto comma dell'articolo 16 non pregiudica punto la questione che gli sta a cuore. Qui non si fa che attribuire il diritto al Governo di ordinare i servizi cumulativi. Quali saranno poi le forme, le misure, i compensi, lo vedremo a suo tempo.

Spero, con questo, di aver sodisfatto e chiarito gli onorevoli colleghi.

Presidente. Crede dunque la Camera che si debba venire ai voti?

Voci. Sì! sì!

Di Marzo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. L'onorevole ministro ha fatto un lungo discorso per dimostrare la latitudine che deve avere il Governo nello stabilire le tariffe concordate, e su di ciò non cade questione. Egli poi, fra le altre cose, ha detto: noi abbiamo contemplato il caso di poter diminuire le tariffe di cui nell'articolo 44 del capitolato; poichè abbiamo voluto riservare allo Stato il diritto di ribassarla, onde se ne possa servire come arma di difesa della produzione nazionale, ed anche per poter agevolare la esportazione. Mi pare che questo sia il concetto del Governo. Noi ancora non siamo a discutere l'articolo 44, sul quale mi riservo di portare le mie riflessioni; ma, secondo l'onorevole ministro, pare che davvero il Governo miri ad immobilizzare le tariffe. Poichè queste si possono aumentare, diminuirle mai. Ecco quello che si sanzionerebbe con queste convenzioni.

Voci dal banco della Commissione. È l'opposto.

Di Marzo. No, che non è l'opposto; poichè il ribasso delle tariffe generali e speciali è ammesso soltanto nei casi contemplati all'articolo 44, cioè per facilitare l'esportazione dei prodotti nazionali. Le tariffe speciali rappresentano una grande differenza di prezzo con i massimi stabiliti con la tariffa generale.

Il contratto si è stabilito con un prodotto lordo, calcolato su queste tariffe degli allegati D ed E; ora il Governo, con la facoltà riserbata col capoverso in discussione, potrà aumentare i prezzi dei trasporti della tariffa speciale; e di conseguenza vi avrà un aumento di prodotto lordo, cioè

un vantaggio certo alla Società esercente, perchè i lucri saranno maggiori. Chi ne soffrirà poi i danni? Certamente il commercio, il pubblico!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma facciamo degli altri ribassi compensativi.

Di Marzo. E se volete aumentare la tariffa speciale e portarla fino al massimo della tariffa generale, chi ve lo impedirà?

Quale guarentigia hanno le popolazioni che il Governo non si varrà di questa facoltà se esso è interessato ad avere il maggiore introito e le Società il maggiore utile?

Qual valore hanno questi allegati quando si possono distruggere con decreto reale senza alcun controllo del Parlamento? Quando non è stabilito che per legge debbonsi fare gli aumenti sia nelle tariffe speciali, come nelle tariffe locali, qual garanzia si avrà che per misure fiscali non si aumentino ora, che con la legge in discussione si stabilisce il monopolio nello Stato dei trasporti ferroviari? Anzi si è certi che queste tariffe, sempre che i bisogni della finanza lo esigano, saranno aumentate, e tutte le discussioni che ora si fanno, non mirano ad altro scopo se non a fissare i minimi prezzi di queste tariffe, che non potranno essere ribassati; e ciò per tutelare gl'interessi della Società, ma non per tutelare in alcun modo gl'interessi del paese.

Io quindi vorrei che, trattandosi d'un interesse gravissimo, questi aumenti delle tariffe speciali si facessero pure per decreto reale, ma da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge.

Presidente. Onorevole Di Marzo, vuol dire che Ella parla in appoggio dell'emendamento dell'onorevole Nervo?

Di Marzo. Precisamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Signori, qui c'è un grande equivoco, e giova che sia chiarito; giova per noi, oppositori dei contratti, e giova anche per voi che alle convenzioni siete disposti di dare il vostro suffragio.

Io ho sollevato, nella seduta di ieri l'altro, la questione relativa alle tariffe locali del V volume. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella seduta di ieri l'altro, ha dichiarato che le tariffe locali del V volume ci furono presentate per ammaestramento.

Nella seduta di ieri l'onorevole Corvetto, a nome della Commissione, dichiarava che faceva sua la dichiarazione dell'onorevole ministro. Il nostro egregio presidente, onorevole Biancheri,

ha dichiarato oggi in modo chiaro ed esplicito che, riguardo alle tariffe locali, non ha trovato accenno alcuno nel disegno di legge, nel contratto...

Presidente. Non le conosco.

Sanguinetti. ... e nel capitolato, e che quindi non le avrebbe messe in discussione ed in votazione.

Ma testè sorse l'onorevole La Porta, presidente della Commissione, ed a nome di essa, ha dichiarato che esso ritiene che le tariffe locali del V volume (sono parole che ho raccolte) sono contrattuali.

Adunque abbiamo le dichiarazioni dell'onorevole ministro e quelle del relatore Corvetto confermate dal parere autorevole dell'onorevole presidente della Camera, che sono in contraddizione con quelle dell'onorevole La Porta, presidente della Commissione. Ora cosa sono queste tariffe? Sono contrattuali, o non lo sono? Dobbiamo o non discuterle? Ecco l'equivoco che è necessario di chiarire.

E l'oscurità si fa più densa per una dichiarazione testè emessa dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; il quale dichiarava che la Società non può adottare nè sopprimere le tariffe locali senza il consenso del Governo. Ora questa dichiarazione dell'onorevole ministro è in perfetta contraddizione coll'articolo 39 del capitolato, perchè a tenore di quest'articolo la Società non può applicare tariffe locali senza il consenso del Governo; ma, trascorso un anno, essa può abolirle senza questo consenso; basta, per abolirle, che ne dia un preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico.

Io che ho sollevato questa questione delle tariffe locali, che ho dimostrato come la Commissione nella sua relazione abbia considerato queste tariffe come contrattuali, perchè nella relazione è ripetutamente dichiarato che con le tariffe locali la Commissione intendeva di attenuare i gravi aumenti che per le ferrovie Meridionali si riscontrano tanto nella tariffa generale a grande ed a piccola velocità, quanto nelle tariffe speciali comuni, io dico essere necessario che l'equivoco, nel quale siamo avvolti, sia chiarito.

Io credo non sia interesse del Governo nè della Commissione di far votare l'articolo 16 del contratto e gli articoli 37 e 39 del capitolato, senza che noi sappiamo che cosa siano le famose tariffe locali del quinto volume, intorno alle quali sono così disaccordi i pareri.

Presidente. Riserviamo la discussione a quegli articoli.

Sanguinetti. Adunque l'onorevole Genala, e

l'onorevole Corvetto da una parte, e l'onorevole La Porta dall'altra, si mettano d'accordo, dacchè le loro dichiarazioni sono in aperta contraddizione; e ci dicano se dobbiamo o no considerare come contrattuali le tariffe locali che ci hanno tanto impensieriti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sanguinetti col suo discorso non ha chiarito nulla, ma piuttosto ha confuso una cosa coll'altra. *(Si ride)*

Infatti, l'onorevole Sanguinetti vuol rimettere ora in discussione l'articolo 39. Io avrei potuto quando fu discusso rispondere largamente alle osservazioni da lui fatte. Ma siccome l'onorevole Sanguinetti acconsentendo all'invito dell'onorevole presidente, si era riservato di fare le sue proposte dopo discussi gli allegati *D* e *E*, così io per seguire pure il consiglio dell'onorevole presidente, mi sono limitato a parlare del comma 2° dell'articolo 16. Ora l'onorevole Sanguinetti fa una confusione fra tariffe locali e tariffe speciali...

Sanguinetti. No.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sì, onorevole Sanguinetti. Ora si stava discutendo coll'onorevole Di Marzo ed altri delle tariffe speciali; e per conseguenza le cose da me dette a queste e non ad altro si devono riferire. Quando saremo alle tariffe locali dimostrerò - e ciò mi sarà facile - che l'onorevole Sanguinetti ha torto, evidentemente torto. Ma se vogliamo venire a capo della discussione, non si devono assolutamente mescolare insieme e confondere cose ben distinte fra loro. Io quindi persisto a seguire il sistema consigliato dall'onorevole presidente e non esco, checchè ne dica l'onorevole Sanguinetti, dal comma secondo. Ed a proposito di questo comma dirò ancora all'onorevole Di Marzo che con esso non s'introduce nessuna innovazione. Anche oggi si fa così: il Governo non consente mai aumenti sopra le tariffe speciali dell'allegato *E*, se non quando ci sono già state fatte delle riduzioni più efficaci o sopra la voce stessa o sopra altre voci. Quindi non si fa che conservare al Governo quella libertà d'azione che ha sempre avuto. Se la Camera poi vorrà negare al Governo, che deve procedere d'accordo colle Società, quella facoltà di cui si è sempre valso e sostituire il voto suo a quello del Governo, vuol dire che sarà la Camera che amministrerà le strade ferrate. Anche l'onorevole mio predecessore, quando presentò queste tariffe, le presentò nello stesso modo; e anche allora le tariffe locali non furono confuse con le speciali, e anzi

nemmeno presentate alla Camera, appunto perchè hanno natura e carattere diverso. Se si vuol regolare questa materia, bisogna non cercar di sconvolgere ciò che la natura e l'esperienza han creato, ma invece secondarle e volgerle al miglioramento dei nostri commerci e della nostra azienda ferroviaria.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, acconsente dunque Ella al sistema di discussione da me proposto?

Sanguinetti. Acconsento purchè sia interamente riservata la questione da me sollevata.

Presidente. Onorevole Visocchi?

Visocchi. V'accosento anch'io.

Presidente. Onorevole Adamoli?

Adamoli. Sì, v'accosento.

Baccarini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Accenni il fatto personale.

Baccarini. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che il suo predecessore aveva presentate sotto la stessa forma le tariffe, vale a dire: non aveva parlato di tariffe locali. È vero; e per di più ho dichiarato già nella discussione generale che le tariffe locali, per l'indole loro, non possono far parte di nessuna legge. Ma la differenza è questa, che le tariffe locali, secondo le spiegazioni della Commissione, sono state introdotte quasi per dimostrare che sono una correzione delle tariffe speciali. Siccome nella Commissione era nata opposizione a molti aumenti delle tariffe speciali, così la Commissione stessa, proponente, mi pare, l'onorevole Vacchelli, fece dei quesiti al Ministero, e domandò in che modo avrebbero potuto migliorarle con tariffe locali, specialmente per le regioni più colpite dagli aumenti.

Da ciò l'origine di quell'allegato di tariffe locali, che fu posto in aggiunta quasi ad illustrare la relazione. Molti però, le hanno considerate come cosa che dovesse essere contrattuale, non pensando che così perderebbero il significato di tariffe locali.

Ma io non voglio complicare questa questione. Se sarà necessario, dirne di più, lo farò in altra occasione.

Presidente. A suo tempo.

Baccarini. Però su questo articolo vi sarebbe una cosa sola da fare, quella di chiarire che cosa si intenda per tariffe locali. Perchè, come accennai nella discussione generale, fra quelle tariffe, ve ne sono parecchie di favore, che non hanno nulla a che fare coll'indole delle tariffe locali. Ho già ricordato che vi sono persino delle tariffe locali per il trasporto dei viaggiatori. Ora, io non ho mai saputo come possa esistere una tariffa locale per i viaggiatori: per questi può esistere una ta-

riffa di andata e ritorno, una tariffa di riduzione, insomma una tariffa di favore; ma in Italia, a meno che vi siano in qualche luogo i bianchi ed i neri, (*Si ride*) parmi che i viaggiatori siano tutti della stessa specie.

Presidente. Prego ora la Camera di prestarmi un po' di attenzione.

All'articolo 16 furono presentate diverse proposte. Innanzitutto vi è l'ordine del giorno sospensivo dell'onorevole Miceli.

Quando quest'ordine del giorno fosse dalla Camera approvato, sarebbe naturalmente sospesa qualsiasi discussione concernente quest'articolo, come gli altri articoli successivi, che si riferiscono alle tariffe.

Ove poi l'ordine del giorno dell'onorevole Miceli non fosse approvato, verrebbe l'emendamento dell'onorevole Nervo.

L'onorevole Nervo vuole che non solamente le tariffe generali non possano essere aumentate che per legge, ma che ciò debba essere anche per le tariffe speciali.

Poi verrebbe la proposta dell'onorevole Baccarini al terzo comma, cioè di sopprimere le parole:

“ La Società resta frattanto autorizzata a mantenere i vigenti supplementi di prezzo sui tratti acclivi. ”

La Commissione ha dichiarato di accettare quest'emendamento, tenendo però impregiudicata la questione per la rete Adriatica; quindi questo emendamento rimane accettato.

Finalmente vi è l'emendamento dell'onorevole Baccarini che sopprime il quarto comma; a questo emendamento si unisce l'onorevole Gabelli, il quale avrebbe fatto la stessa proposta.

L'onorevole Rinaldi Antonio poi, qualora non fosse approvata la proposta dell'onorevole Baccarini, proporrebbe che si aggiungessero alle ultime parole dell'articolo le seguenti “ tenuto ragione di tutti gli introiti dell'esercizio, e semprechè risulti dall'insieme un prodotto minore dell'iniziale. ”

Quando la proposta dell'onorevole Baccarini non fosse approvata, verrebbe l'aggiunta della Commissione della quale l'onorevole Sanguinetti ha proposto una formula diversa.

Onorevole Sanguinetti, accetta la proposta della Commissione o insiste nella sua?

Sanguinetti. Insisto nella mia perchè la mia è diversa.

Presidente. Dunque l'onorevole Sanguinetti vorrebbe che si dicesse:

“ Qualora lo Stato diminuise od abolisse le

vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia la Società indennizzerà lo Stato delle somme perdute. ”

Vi sarebbe infine la proposta dell'onorevole Roux: la ritira?

Roux. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Roux. Non posso consentire nella proposta della Commissione, però desidererei avere da essa alcune spiegazioni, perchè mi pare che colla sua proposta si sia duplicato l'inconveniente, ch'io ieri accennava. L'onorevole Gabelli ha dimostrato la difficoltà di verificare il danno effettivamente derivato; ora quando noi a questa verificaione aggiungiamo anche la verificaione del vantaggio, che può derivare effettivamente, mi pare che si raddoppi l'inconveniente.

La mia proposta mi pareva molto più semplice; io diceva solamente, “ che le Società si obbligano a fare una riduzione equivalente sulle tariffe dei trasporti. ” Ora diminuite il 5 o il 10 per cento delle tasse alle Società, e le Società diminuiscono il 5 o il 10 per cento sopra le tariffe.

Non ci era dunque nella mia proposta questione di calcolo o di concidenza di allegati, di dimostrazioni; sono tutte cose queste che non hanno niente a che fare coll'alterazione delle tariffe; e mi pare che colla mia proposta si risolvesse molto meglio questa questione e ovviasse a tutti gli inconvenienti ammessi eziandio dalla Commissione.

Presidente. Dunque, Ella, onorevole Sanguinetti, insiste nella sua proposta di cui ho dato lettura. L'avverto però che quella della Commissione ha la precedenza.

Sanguinetti. Anzitutto io dovrei ringraziare la Commissione per questo, che essa, colla proposta che ci presenta oggi, avrebbe accettato e fatto suo un concetto che svolsi nella tornata di ieri: cioè a dire che si doveva prevedere anche il caso che le imposte speciali sui trasporti ferroviari siano attenuate od abolite; e che, verificandosi questo caso, dovesse la Società indennizzare il Governo della perdita. Imperocchè se la Società volle prevedere l'ipotesi di un aggravamento di quelle tasse, o riservarsi gli opportuni compensi, era d'uopo che la ipotesi contraria fosse prevista, e lo Stato avesse a sua volta i necessari compensi, per il vantaggio che alla Società deve derivare per l'alleviamento od abolizione delle imposte in discorso.

Debbo in secondo luogo aggiungere che la proposta della Commissione è troppo indeterminata.

nata e generica; perchè non sarà facile il determinare quale sia il vantaggio della Società, e quale debba essere il compenso dovuto allo Stato.

Gli è per queste considerazioni che feci un emendamento alla proposta odierna della Commissione. Il quale consiste in ciò, che quando le imposte speciali siano diminuite od abolite, la Società debba rivalere della perdita lo Stato.

Mi auguro che il mio emendamento possa essere accettato dalla Commissione e dal Ministero, ed approvato dalla Camera; quindi lo mantengo.

Presidente. Anzitutto metterò ai voti la proposta dell'onorevole Miceli; quando questa non fosse accettata ...

Miceli. Chiedo di parlare.

Presidente. Per mantenerla o ritirarla? perchè non potrei ammettere che si aprisse una nuova discussione.

Miceli. Io la mantengo; unicamente dichiaro alla Camera che i raffronti che feci ieri per mostrare il danno che deriverà ad alcune provincie dalle tariffe locali, che sono proclamate come la panacea universale, come le mitigatrici dell'asprezza delle tariffe speciali, sono esatti. La Camera sia avvertita di questo, che anche applicate le tariffe locali, i danni saranno enormi; onde io prego la Camera di impedire, che questo danno venga inflitto al paese; che non si faccia questo passo nel buio e che non si metta il paese nel caso di ricorrere, chi sa a quali sacrifici per riparare ai danni, che voi senza badarvi gli infliggete!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Fino da ieri, dacchè l'onorevole Miceli si era fermato principalmente sull'aggravamento che ha supposto delle tariffe, in rapporto a quelle vigenti nella parte meridionale d'Italia, io aveva prefisso di rispondere, come potrei rispondere anche in questo momento, a tutte le sue osservazioni, nessuna esclusa od eccettuata. Se ieri non l'ho fatto e se non lo faccio oggi, è perchè l'onorevole presidente ha rimandata questa questione, come a sede più opportuna, al tempo in cui verranno in discussione gli allegati *D* ed *E*.

L'onorevole Miceli, ora, senza aspettare contraddizioni le quali non per mancanza di volontà, ma unicamente perchè non è il luogo di farle, non furono messe innanzi, viene a dire alla Camera in una forma quasi assiomatica, che tutto quello che egli ha detto è vero, e che quindi il

votare l'articolo 16 costituirebbe la rovina di una gran parte d'Italia.

Io sarò franco e leale come lo fui nella discussione generale per limitare nel loro vero aspetto i lamenti, e per dimostrare che buona parte degli aumenti non esistono, e quelli che esistono sono quasi in tutto compensati dai vantaggi. Questa dimostrazione la feci in forma generica nella discussione generale: mi riservo di farla più speciale, a tempo debito, e ne prendo impegno fin d'ora, sopra ciascuno degli appunti fatti dall'onorevole Miceli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. Mi consenta la Camera qualche altro breve schiarimento sull'ultimo inciso dell'articolo 16 che ha dato luogo a così animata discussione.

Alle parole che ieri ebbi l'onore di dire alla Camera varii egregi oratori replicarono e ieri ed oggi.

L'onorevole Nervo scoprì una grande insidia in quest'ultimo inciso, cioè il deliberato proposito del Governo di aumentare la tassa sui trasporti ferroviari, e ciò con grande detrimento dell'economia del paese. Io non so come l'onorevole Nervo possa mettersi d'accordo coll'onorevole Baccarini e coll'onorevole Di Rudini, i quali ragionarono in un senso del tutto opposto ravvisando nella stessa disposizione una remora alla facoltà sovrana dello Stato di aumentare l'imposte.

Una cosa sola è vera, che cioè non ha fondamento alcuno il timore dell'onorevole Nervo, e non è esatta l'affermazione degli altri onorevoli avversari.

Io dissi e ripeto oggi che parmi non solo improbabile, ma quasi impossibile un aggravamento della tassa sui trasporti ferroviari. Io dissi e ripeto oggi che la clausola che tanto è stata discussa in questi giorni, non può in nessuna guisa menomare la libertà sovrana dello Stato di variare, aumentare o diminuire l'imposta.

L'onorevole Baccarini osservò che io confondo due cose distinte, la tassa sui trasporti col prezzo del trasporto. Ma evidentemente il prezzo del trasporto ferroviario consta appunto di questi due elementi, del montare della tassa e della tariffa, cioè del prezzo remuneratore del servizio che si presta dalla strada ferrata. Sono questi due elementi inscindibili. Onde è che io ben mi apposi dicendo che un aumento della tassa sui trasporti equivale sostanzialmente ad un aumento delle tariffe ferroviarie. Il viaggiatore, il trasportatore delle merci non si distingue quanta parte

paga di tassa e quanta parte paga di nolo per il servizio che gli rende la strada ferrata; paga un prezzo solo in cui tutto è inscindibilmente compreso e compenetrato, la tassa di trasporto è il prezzo del servizio reso. Sicchè tanto vale aumentare la tariffa del trasporto ferroviario, quanto aumentare la tassa che pesa sul trasporto medesimo: l'effetto economico è perfettamente lo stesso.

E se ciò è vero, e se non può disconoscersi da nessuno che in base al contratto attuale non sarebbe lecito allo Stato di aumentare le tariffe solo a suo beneficio e col danno delle Società, egualmente non deve esser lecito allo Stato, in base a questo contratto, aumentare indirettamente le tariffe con l'aumento della tassa di trasporto, arrecando un ingiusto danno alle Società esercenti.

La mia tesi dunque è vera. Io non confondevo cose distinte; io parlavo del prezzo del trasporto costituito da due elementi: aumentate o diminuite qualunque di questi due elementi, o la tassa o il prezzo ferroviario, il risultato sarà sempre lo stesso.

Vengo all'onorevole Gabelli. Egli dice: che l'aumento della tassa di trasporto non porterà diminuzione di traffico, nè arrecherà danno alcuno alle Società. Ed io rispondo: tanto meglio; così le Società non accamperanno pretesa alcuna d'indennizzo verso lo Stato. Il suo argomento non prova nulla contro l'articolo che si discute. Ma egli si affrettò a soggiungere che l'articolo stesso accorda alle Società il diritto all'indennizzo in qualunque caso, anche quando non risentano alcun danno, per il solo fatto dell'aumento della tassa.

E questo, onorevole Gabelli, è un gravissimo errore. Basta leggere il testo dell'articolo per persuadersene. Infatti esso chiude colle seguenti parole: " la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato. "

Si tratta dunque di un compenso eventuale e subordinato alla condizione che il danno si sia effettivamente verificato.

Non è l'aumento della tassa che fa nascere il diritto della Società ad un indennizzo, ma l'effetto di cotesto aumento, quando risulti di danno alle Società.

Soggiunge l'onorevole Gabelli che le Società sanno bene il fatto loro, che esse hanno le fila in mano, e possono benissimo costruire un edificio di danni ipotetici, sorprendendo il Governo, ed ingannando i giudici, per ottenere indebiti lucri.

Ma, o signori, è forse il Governo disarmato? Non ha le stesse contabilità e le sue mani; le

stesse statistiche; non conosce gli stessi fatti; non è spettatore degli stessi avvenimenti? Si può egli dire che il Governo sia una forza cieca, bruta, inattiva di fronte all'attività delle Società, intente soltanto a lucrare indebitamente contro lo Stato? Le armi sono uguali.

Evocò l'onorevole Gabelli lo spettro delle liti interminabili, degli ingegneri e degli avvocati.

Io non posso, per verità, rassegnarmi a giudicare della bontà intrinseca del contratto supponendo una lotta continua tra lo Stato e le Società. Questo stato di guerra credo che non dobbiamo presumerlo, perchè è contrario assolutamente alla natura dello stesso contratto, e contrario anche alla qualità delle persone contraenti collo Stato.

Ma poi è proprio in questo caso che si può temere una lotta armata, una sequela di liti, di giudizi, di arbitrati, come diceva l'onorevole Gabelli?

Si tratta di un caso ipotetico che difficilmente potrà verificarsi, ed io anzi credo che non si verificherà.

Ed in questa ipotesi assai lontana, bisognerà sempre si sia verificato il danno di una diminuzione del traffico; e che quella diminuzione abbia avuto per unica causa l'aumento della tassa sui trasporti.

Se, verificatesi queste condizioni, un equo accordo non sarà possibile, giudicheranno gli arbitri.

L'onorevole Gabelli ha insistito assai sopra un altro argomento. È difficile, egli ha detto, provare che la diminuzione del traffico sia derivata unicamente dall'aumento della tassa di trasporto: può essere derivata da altre cause.

È difficile, lo so anch'io. Ma la prova dovrà essere chiara ed evidente; e questo è tutto a carico della Società. In ogni modo se l'accertamento del diritto leso è difficile, non si può negare per questo il diritto stesso.

Noi qui stabiliamo diritti e obblighi contrattuali, e dobbiamo riconoscere gli uni e gli altri secondo l'equità e secondo la giustizia. I giudici faranno poi il loro dovere.

Se non che, traendo argomento da ciò che l'aumento della tassa non si effettuerebbe se non in momenti assai difficili per la finanza pubblica, l'onorevole Baccarini diceva: in quel momento le Società guadagneranno sulla sventura pubblica. Ma, onorevole Baccarini, nei tristi momenti ai quali Ella alludeva, non sono, forse, esposte le Società ai più gravi danni, ai più gravi rischi, esse che impegnano in quest'impresa il loro onore, il loro credito, la loro fortuna, i loro capitali? E si può dire

che le Società lucrino indebitamente quando domandano il risarcimento di un danno in un tempo in cui sono esposte a danni assai maggiori, a causa, appunto, di calamità e di pubblici disastri?

Io dovrei, in ultimo, rispondere parecchie cose all'onorevole Di Rudinì; ma mi limito a poche parole. L'onorevole Di Rudinì mi rivolse parole gentili, delle quali lo ringrazio; ma tosto si affrettò a dire che il mio ragionamento era un sofisma.

Or bene, o signori, io dissi che lo Stato sovrano è libero di aggravare le imposte; ma, poichè qui si tratta di una imposta speciale sui trasporti ferroviari, che tocca proprio all'entità della cosa locata, io soggiunsi che lo Stato contraente deve sottostare alle conseguenze dei patti stabiliti. Quale fu, invece la tesi dell'onorevole Di Rudinì? Egli disse: « Poichè lo Stato ha il diritto sovrano di regolare anche le imposte speciali, questo suo diritto prevale a qualunque vincolo contrattuale. Onde è che, da una parte, può essere obbligato come contraente; ma, dall'altra parte, nella sua qualità di sovrano, può esimersi dall'obbligo che come contraente abbia contratto. »

Ora, quale di queste due teorie è la vera? Dove è il sofisma? Ne lascio giudice la Camera.

Potrei invocare la pratica costante. Sono noti i capitolati, per esempio, del Ministero della marina, approvati anche dal Consiglio di Stato, nei quali, mentre si dice che l'accollatario ha a suo carico i dazi, si soggiunge che, se questi dazi vengano variati in più, od in meno, si terrà conto delle conseguenze ponendole a vantaggio o a carico dell'appaltatore. Riservando all'alta sovranità dello Stato di regolare i dazi, si determinano le conseguenze contrattuali delle variazioni dei dazi medesimi.

Potrei citare un esempio più autorevole, la legge del 14 maggio 1865, per il riordinamento delle strade ferrate del regno.

Nell'articolo 105 del capitolato, approvato con quella legge, è stabilito:

« La Società non sarà ammessa a portare reclami per fatto di modificazioni che potessero venire introdotte nei diritti di pedaggio o nelle tariffe doganali attualmente in vigore, e che potessero pure stabilirsi in seguito. »

Coloro che compilarono quel capitolato, ed il Parlamento che l'approvò, ritenevano che le Società potessero aver diritto a portare reclami anche per le variazioni delle imposte generali: il che io non credo. Tanto più implicitamente am-

mettevano il diritto a reclami ne' casi d'imposte speciali.

Si escludeva in fatti il reclamo per le variazioni alle tasse generali, ma non per le variazioni alle tasse speciali.

La coscienza umana, disse l'onorevole Di Rudinì, si ribella contro i privilegi. E sta bene: ma si chiamerà privilegio il diritto d'essere risarciti di un danno in base ad un contratto? E come si chiamerebbe il fatto dello Stato che si sottracesse alle conseguenze di un obbligo contrattuale allegando una legge da esso medesimo emanata come Sovrano?

Non parliamo adunque di privilegio; facciamo la giustizia a tutti.

La sovranità è giustizia, disse l'onorevole Di Rudinì; ed io aggiungo: la giustizia è al disopra anche dello Stato, il quale deve essere il primo ad osservarla se vuole avere l'autorità necessaria per farla osservare. Io dico anzi di più: che la potenza morale dello Stato vale assai più della sua potenza economica, e che lo Stato non ha diritto di esistere, se non è giusto.

Ora, se questo è vero, io prego la Camera di esaminare con calma e serenità di coscienza se essa farebbe atto di giustizia, respingendo l'ultimo capoverso dell'articolo 16 del contratto. *(Bene! Bravo!)*

Presidente. Dunque verremo ai voti.

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Baccarini, Ella ha già parlato quattro o cinque volte, ed ora la discussione è chiusa. Se Ella potesse ancora parlare, il ministro avrebbe diritto di rispondere, ed allora non si verrebbe mai alla conclusione.

Prego la Camera di prestarmi attenzione. Ora porrò a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Miceli. Quando questa non sia approvata, non essendo stati presentati emendamenti al primo capoverso dell'articolo 16, metterò a partito l'emendamento dell'onorevole Nervo al secondo capoverso. Sui capoversi successivi non vi sono proposte di modificazioni, avendo la Commissione accettata quella dell'onorevole Baccarini, di sopprimere l'ultimo inciso del quarto capoverso.

Arriveremo quindi all'ultimo capoverso del quale l'onorevole Baccarini chiede la soppressione. E quando la proposta dell'onorevole Baccarini non sia approvata, metterò a partito la proposta aggiuntiva dell'onorevole Rinaldi; quindi l'aggiunta proposta dalla Commissione all'articolo 16, la quale è più larga delle aggiunte proposte dagli onorevoli Roux e Sanguinetti.

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Ho chiesto di parlare per fare una semplice dichiarazione. Il Ministero accetta la soppressione delle parole che riguardano i tratti acclivi, proposta dal deputato Baccarini, perchè crede che veramente queste parole non si riferiscono alla rete della quale stiamo discutendo i contratti e i capitoli, e però reputa che si debba accettare la proposta anche per stare più strettamente nella verità.

Dichiaro inoltre che il Ministero, per sentimento di giustizia, non ha alcuna difficoltà di accettare la proposta aggiuntiva all'ultimo comma presentata dalla Commissione, ma non può accettare nessun'altra proposta.

Non accetta la proposta dell'onorevole Miceli, e lo si comprende facilmente, perchè essa importerebbe un ritardo nella discussione della legge, e il ritardo avrebbe tale conseguenza, da produrre probabilmente il rigetto della legge, perchè la discussione non potrebbe essere finita nei termini fissati.

Il Ministero ne fa quindi una questione essenziale, così che quando fosse accettata la proposta dell'onorevole Miceli, il Ministero sarebbe costretto di prendere una deliberazione e di vedere quello che gli convenga di fare.

Voci. Forte! forte!

Depretis, presidente del Consiglio. Sanno che sto poco bene; stiano zitti ed udranno facilmente.

La stessa dichiarazione debbo fare riguardo agli altri emendamenti presentati, e più specialmente riguardo alla proposta soppressiva dell'ultimo comma dell'articolo 16, proposta difesa ieri con vigorosa lena dagli onorevoli Baccarini e Di Rudini.

Il Ministero è profondamente convinto che questo comma è conforme a quello spirito di equità e di giustizia che informa tutti questi contratti che sono avanti alla Camera; ed è appunto il caso di impedire allo Stato, per servirmi delle parole del poeta:

Che ingiusto faccia sè contro sè giusto.

Qui non si tratta che di una disposizione pienamente conforme ai principii di equità e di giustizia, dai quali il Ministero non intende assolutamente dipartirsi.

E naturalmente, se la soppressione proposta fosse accettata, se una maggioranza in questa Camera accettasse la proposta soppressiva, ciò fa-

rebbe vedere al Ministero che non ha l'onore di godere la fiducia della Camera.

Presidente. Onorevole presidente del Consiglio, accetta Ella l'aggiunta proposta dall'onorevole Rinaldi Antonio, all'ultimo capoverso dell'articolo 16 in questi termini? « tenuta ragione di tutti gli introiti dell'esercizio e sempre che risulti nell'insieme un prodotto minore dell'iniziale. »

Depretis, presidente del Consiglio. È impossibile che il Ministero accetti nemmeno la proposta dell'onorevole Rinaldi Antonio, quantunque meno grave delle altre.

Presidente. Onorevole Rinaldi, mantiene o ritira la sua proposta?

Rinaldi Antonio. La mantengo.

Presidente. Verremo dunque ai voti. Innanzi tutto porrò a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Miceli che rileggo:

« La Camera, vista la necessità di mantenere provvisoriamente le tariffe ferroviarie attuali, invita il Governo a completare gli studi e le esperienze per riformarle, a beneficio del commercio e delle industrie nazionali. »

(Dopo prova e controprova la proposta dell'onorevole Miceli non è approvata.)

Il primo capoverso dell'articolo rimane come è proposto; il secondo è così concepito:

« Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell'allegato *E* se non per decreto reale. »

L'onorevole Nervo propone di sostituirlo col seguente:

« Le tariffe degli allegati *D* ed *E* non potranno essere aumentate che per legge, esse potranno però essere ridotte per decreto reale. »

Metto a partito la proposta dell'onorevole Nervo.

(Dopo prova e controprova non è approvata.)

Al quarto comma rimane approvato l'emendamento dell'onorevole Baccarini, ossia la soppressione delle parole:

« La Società resta frattanto autorizzata a mantenere i vigenti supplementi di prezzo sui tratti acclivi. »

Questa proposta è stata accettata dal Ministero e dalla Commissione, senza pregiudizio della stessa disposizione per quanto ha tratto alla rete Adriatica.

L'onorevole Baccarini ha proposto di sopprimere l'ultimo capoverso, che è il seguente:

« Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravità di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato. »

La Commissione invece mantiene questo capoverso coll'aggiunta di cui ho già dato lettura.

Quando esso venga mantenuto, porrò a partito l'aggiunta dell'onorevole Rinaldi Antonio.

Metterò dunque a partito l'ultimo capoverso dell'articolo 16; non potendo porre a partito la proposta negativa dell'onorevole Baccarini.

Sopra questa proposta hanno chiesto la votazione nominale gli onorevoli: Nervo, Simeoni, Gallotti, Rinaldi P., Cerulli, Bajocco, Scarselli, Favale, Roux, Capone, Vetere, Petriccione, Dotto, Serra e Vollaro.

Avverto gli onorevoli deputati che, quando la Camera aprirà questo capoverso, bisognerà votare l'aggiunta dell'onorevole Rinaldi, e quella della Commissione; prego quindi i signori deputati di non allontanarsi dall'Aula.

Si farà dunque la chiama. Quegli onorevoli deputati che sono favorevoli alla proposta Baccarini risponderanno *no*, e quelli che sono contrari ed approvano la proposta della Commissione risponderanno *sì*.

Vollaro. Non capisco come la chiama si incominci sempre dalla lettera *A*; bisognerebbe qualche volta cominciarla dalla *Z*. (*ilarità*)

Presidente. Mediteremo su questa osservazione. (*Nuova ilarità*)

Quartieri, segretario, fa la prima e la seconda chiama.

Risposero *sì*:

Acquaviva — Agliardi — Antoci — Arnaboldi.

Baccelli Augusto — Baldini — Balestra — Barazzuoli — Bastèris — Borelli Bartolomeo — Borgatta — Borromeo — Brin — Brunetti — Brunialti — Buano.

Caetani Onorato — Cardarelli — Carmine — Casati — Castelli — Cavalletto — Cavallini — Chiaia — Chiapusso — Chiaradia — Chimirri — Chinaglia — Cibrario — Codronchi — Cofari — Colaianni — Colonna-Avella — Coppino — Cordopatri — Corleo — Correale — Correnti — Corvetto — Curcio Giorgio — Curioni.

De Bassecourt — De Blasio Luigi — De Bla-

sio Vincenzo — De Cristofaro — De Lieto — Della Marmora — Del Vasto — De Pazzi — Depretis — De Rolland — De Saint-Bon — De Zerbi — Di Balme — Di Belmonte Gioachino — Di Blasio Scipione — Dini Ulisse — Di San Giuseppe.

Elia — Ercole.

Faina Eugenio — Faina Zeffirino — Falconi — Ferrati — Ferri — Fili-Astolfone — Fornaciari — Franchetti — Franzi — Franzosini — Frola — Fusco.

Gangitano — Genala — Giardina — Giolitti — Giordano Ernesto — Giordano Giuseppe — Giudici — Grassi — Grassi-Pasini — Grimaldi — Guicciardini.

Inviti.

Lacava — La Porta — Levi — Lorenzini — Lucca — Luciani — Lugli — Lunghini — Luporini.

Maery — Maldini — Maranca Antinori — Marcatili — Marchiori — Marselli — Martelli-Bolognini — Martini Ferdinando — Martini Gio. Batt. — Mascilli — Mattei — Maurogò nato — Mazza — Melchiorre — Mezzanotte — Minghetti — Miniscalchi — Monzani — Morana — Morandi — Mordini — Moscatelli.

Narducci

Oliva — Orsini.

Palizzolo — Pascolato — Pasolini — Pelloux — Penserini — Peruzzi — Pozzolini — Prineti — Pugliese Giannone — Pallè.

Quartieri.

Raffaele — Ricotti — Rocco Pietro — Romanin-Jacur — Romeo — Rosano — Ruggiero Ruspoli.

Salaris — Sani Giacomo — San Martino — Saporito — Schiavoni — Serafini — Sineo — Sola — Solidati-Tiburzi — Solinas Apostoli — Sonnino Giorgio — Sonnino Sidney — Sormani-Moretti — Spirito — Suardo.

Tajani — Tartufari — Taverna — Tegas — Tenani — Testa — Teti — Tittoni — Tondi — Torrigiani — Trevisani — Trompeo — Turbiglio.

Vallegia — Valsecchi — Vayra — Vigna — Vigoni — Visconti-Venosta — Visocchi.

Zeppa — Zucconi.

Risposero *no*:

Adamoli — Alario — Anadei — Angeloni. Baccarini — Bajocco — Basetti Gio. Lorenzo — Basini — Bertani — Bertolotti — Billi — Bonacci — Bonajuto — Boneschi — Borghi — Bosdari — Branca.

Cagnola — Cairoli — Canzi — Capilongo —
Capo — Capone — Castellazzo — Cavalli —
Cerulli — Chigi — Comin — Comini — Com-
pans — Cordova — Costantini.

Del Balzo — Del Giudice — Della Rocca —
Delvecchio — Del Zio — De Seta — Di Bre-
ganze — Di Rudini.

Fabrizj Paolo — Farina Nicola — Favale —
Ferrari Ettore — Finocchiaro.

Gabelli — Gallo — Gallotti — Gandolfi —
Gerardi — Guala.

Indelicato.

Lanzara — Lazzaro — Lualdi — Luzzatti.

Marazio — Marcora — Marescalchi — Mariotti
Filippo — Mariotti Giovanni — Mazziotti Mat-
teo — Merzario — Miceli — Mori.

Nervo — Nicotera — Nocito.

Pais — Palomba — Panizza — Parenzo —
Parodi — Parpaglia — Pavesi — Pavoni —
Petriccione — Picardi — Pierotti — Polti.

Riccio G. B. — Rinaldi Antonio — Rinaldi
Pietro — Riolo — Rogadeo — Romano — Ron-
chetti — Rossi — Roux — Ruggieri.

Saladini — Sanguinetti — Sani Severino —
Scarselli — Seismit Doda — Serra — Simeoni
— Spaventa.

Toaldi — Toscanelli — Trincherà.

Vastarini-Cresi — Venturi — Vetere — Vol-
laro.

Zanolini.

Dichiara di astenersi:

Roncalli.

Presidente. Partecipo alla Camera il risultato della votazione nominale circa l'approvazione dell'ultimo comma dell'articolo 16.

Presenti	281
Votanti	280
Risposero sì	174
Risposero no	106
Si astenne	1

(La Camera approva l'ultimo comma dell'articolo 16 proposto dalla Commissione.)

Ora viene l'aggiunta dell'onorevole Rinaldi Antonio, del tenore seguente: " tenuto conto delle entrate dell'esercizio e semprechè risulti dall'insieme il prodotto minore dell'iniziale. "

Non è a partito quest'aggiunta. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Non è approvata.)

La Commissione ha poi proposto un'aggiunta

all'articolo 16, che è accettata dal Ministero. È la seguente:

" Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali 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 gliene fosse effettivamente derivato.

" Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato. "

Questa aggiunta della Commissione, ispirandosi ad un concetto più largo delle proposte degli onorevoli Roux e Sanguinetti, ha la precedenza nella votazione; quindi la pongo a partito. Coloro che l'approvano vogliano alzarsi.

(È approvata.)

Presidente. Metterò ora a partito l'articolo 16 nel suo complesso. Lo rileggo:

Voci. A domani! Avanti! avanti!

Presidente. " Art. 16. Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti, dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati D ed E.

" Le tariffe dell'allegato D non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell'allegato E se non per decreto reale.

" Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati D ed E quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

" Sulla base delle tariffe di cui agli allegati D ed E sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali che meglio valgono a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazionale.

" Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

" Sulle basi poi delle tariffe generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto colle amministrazioni ferroviarie italiane e straniere, quanto con Società di navigazione.

" Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

“ Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali 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 gliene fosse effettivamente derivato.

“ Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato. ”

(È approvato.)

“ Art. 17. Le tariffe internazionali saranno presentate all'approvazione del Governo dalle due Società esercenti delle reti Mediterranea e Adriatica, le quali avranno entrambe il diritto di essere rappresentate alle relative conferenze, tanto all'interno, quanto all'estero.

“ Le proposte del Governo e quelle dei terzi che pervenissero al Governo saranno da questo comunicate ad ambedue le Società. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. A me pare che il Governo, trattandosi delle tariffe internazionali, debbariservarsi la facoltà di contrattarle, quando lo creda, egli stesso. Perchè può avvenire che la Società concessionaria non abbia interesse a contrattare le tariffe internazionali. Il traffico internazionale interessa tutto il paese; racchiude un interesse di ordine superiore.

La Società concessionaria avrà sempre convenienza a tutelare questo interesse di ordine superiore? È cosa di cui è lecito dubitare. Quando questo dubbio fosse fondato, i nostri traffici internazionali, che sono tanta parte del movimento economico, sarebbero sacrificati.

Quindi a me pare che l'articolo debba essere modificato, e giovi includervi un inciso per facultizzare il Governo a trattare le tariffe internazionali colle Società ferroviarie estere. Ben inteso che le trattative debbano procedere di conserva e coll'accordo, se vuolsi, delle nostre Società concessionarie.

Con questa facoltà che il Governo si riservasse, si ovvierebbe al pericolo, cui accennai, che le Società concessionarie siano riluttanti ad accettare le tariffe internazionali.

La questione si collega coll'articolo 44 del capitolato. Io non intendo di sollevare ora la poderosa questione dei traffici internazionali; la sollevò sull'articolo 44 del capitolato. Ma ho creduto mio dovere di richiamare l'attenzione della Commissione e del Ministero sull'articolo 17, che non

mi pare completo; affinché vedano se non sarebbe conveniente di dare facoltà al Governo di trattare direttamente le tariffe internazionali e di intervenire alle conferenze che, naturalmente, si dovranno tenere tra le nostre Società, e le Società ferroviarie estere.

Per ora non faccio alcuna proposta. Aspetto le dichiarazioni della Commissione e del Ministero.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Debbo anch'io chiedere uno schiarimento alla Commissione. Come ben disse l'onorevole Sanguinetti, le tariffe internazionali possono avere un'importanza assai grande, massime nel favorire l'esportazione dei prodotti italiani. Ora, il regolare questa materia mi pare che debba essere anche di competenza del Parlamento.

Si tratta, onorevoli colleghi, di questioni in cui le tariffe internazionali possono essere la base di accordi diplomatici, possono essere un mezzo potente nelle mani del Governo per favorire la sua politica; e parmi quindi prudente di non concedere facoltà al Governo di stabilire queste tariffe internazionali come meglio crede, senza chiedere preventivamente l'avviso del Parlamento.

È noto che oggidi le altre potenze, col giuoco delle tariffe internazionali, fanno percorrere a mite prezzo molte centinaia di chilometri ai loro prodotti, mentre i prodotti similari italiani non possono godere di eguale beneficio.

Io quindi prego la Commissione di volermi dire se essa abbia portata la sua attenzione anche sopra il numero e la qualità delle tariffe internazionali che ora sono in vigore, e se non abbia nulla da proporre alla Camera per regolare questa materia la quale, ripeto, è di una grandissima importanza.

Io ho letto la relazione del congresso che si tenne a Berna a proposito delle questioni attinenti alle tariffe internazionali, ed ho veduto che i delegati delle potenze estere si riservarono di riferirne ai loro Governi, i quali poi avrebbero consultati i Parlamenti dei loro paesi.

Noi abbiamo speso, come già fu detto, centinaia di milioni pei valichi alpini; abbiamo la linea Adriatica che deve mettere in celere contatto ciò che viene da Brindisi con la ferrovia del Gottardo; dobbiamo sostenere una lotta continua con le grandi compagnie straniere che ci combattono colle tariffe differenziali e colle tariffe doganali.

Quindi, il voler rimanere estranei all'organamento di queste tariffe, mi pare che non sarebbe buona politica ferroviaria, come non saprei con-

sentire che queste trattative avvenissero senza la preventiva approvazione del Parlamento.

Io aspetto perciò, dalla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, qualche spiegazione anche su questo argomento.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. C'è una differenza sostanziale fra le tariffe doganali e le tariffe ferroviarie.

Le tariffe doganali sono una vera e propria imposta, e quindi è necessario che il Parlamento la deliberi preventivamente. Invece le tariffe ferroviarie hanno un carattere commerciale ed industriale, e quindi devono poter essere variate con molta prontezza e facilità. Così per le tariffe interne, come per quelle internazionali, è assolutamente necessario di riservare al Governo la libertà di cotali mutazioni.

L'onorevole Nervo non intende, è vero, di negargli tale facoltà per le tariffe interne, ma desidera che le tariffe internazionali abbiano prima l'approvazione della Camera. Ora questo non è possibile. La Camera può sempre domandar conto al Governo delle tariffe interne o internazionali da lui approvate; ma il sindacato del Parlamento, che può essere assiduo e costante sull'opera del Governo, non deve trasformarsi in una misura preventiva e nell'obbligo al Governo stesso di chiedere l'autorizzazione del Parlamento per fare una tariffa internazionale.

Quando il Parlamento vincolasse il Governo in questa maniera, credo che non si riuscirebbe più a stipulare nessuna tariffa ferroviaria internazionale.

E qui ripeto ancora una volta che le tariffe doganali e i trattati di commercio hanno una natura perfettamente diversa, e che non bisogna confondere una cosa coll'altra. E finisco dichiarando che non posso accettare alcuna modificazione a questa parte dell'articolo, che conserva tale qual'è il nostro diritto ferroviario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti datimi. Sono del suo avviso circa al lasciare al Governo la libertà d'azione necessaria per prendere coi Governi stranieri quegli accordi che siano richiesti dalle condizioni del nostro paese. Ma è bene che il Parlamento non rimanga estraneo a cotali accordi, per la grande attinenza che queste tariffe internazionali hanno col movimento economico del paese.

Quindi mi riservo, quando verrà in discussione

il disegno di legge, di proporre una disposizione in forza della quale il Governo sia obbligato a presentare annualmente alla Camera una relazione del suo operato circa alle tariffe internazionali.

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare.

Nervo. Inoltre esprimo il mio rincrescimento, che la Commissione non abbia fatto conoscere alla Camera quali siano le odierne condizioni rispetto ai vincoli che l'Italia ha già colle compagnie estere, per queste tariffe internazionali. Una breve relazione di alcune pagine su questo argomento sarebbe stata, parmi, utilissima, e mi avrebbe evitato la necessità di chiedere schiarimenti in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Corvetto, relatore. All'onorevole Nervo ha risposto l'onorevole ministro. Io mi permetterò solamente di soggiungere che la Commissione non ha creduto di riferire sull'argomento dall'onorevole Nervo accennato, perchè non sarebbe stato prudente di far pubbliche fin d'ora le idee che si possono avere in fatto di tariffe internazionali.

All'onorevole Sanguinetti mi permetto di osservare, che la facoltà del Governo di intervenire nella compilazione delle tariffe internazionali era già implicita nel primo capoverso dell'articolo 17; e che nondimeno, la Commissione, per affermare sempre più questa facoltà, ha modificato il secondo comma dell'articolo; e là dove la proposta ministeriale diceva: "Le proposte dei terzi, che pervenissero al Governo,," sono state sostituite le parole: "Le proposte del Governo e quelle dei terzi, ecc.," Dunque, non solamente è implicita, ma è esplicita nel Governo la facoltà di intervenire nella compilazione delle tariffe internazionali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Proprio, questa volta, devo persuadermi di non essermi spiegato bene; perchè se l'onorevole Corvetto ha risposto ad uno dei dubbi da me sollevati, non ha risposto all'altro.

Favorisca l'onorevole Corvetto di prestarmi attenzione.

Il capoverso dell'articolo 17 è così concepito: "Le tariffe internazionali saranno presentate all'approvazione del Governo dalle due Società esercenti delle reti Mediterranea e Adriatica, le quali avranno entrambe il diritto di essere rappresentate alle relative conferenze.,"

Dunque qui abbiamo: primo che al Governo si debbono presentare le tariffe internazionali; in secondo luogo abbiamo che ambedue le Società

concessionarie hanno diritto di esser rappresentate alle relative conferenze.

Le tariffe dovranno essere presentate all'approvazione del Governo; sta bene; è un concetto chiaro; ma questo concetto esclude che il Governo abbia il diritto di intervenire e prendere parte alle trattative. Anche questo mi pare chiaro.

Poi è dichiarato che le due Società esercenti hanno il diritto di essere rappresentate alle conferenze. Trattandosi di un diritto, potrebbero non esercitarlo; ad ogni modo, questo diritto di rappresentanza, nel modo con cui è formulato, presuppone che altri possa intavolare le trattative.

Questo essere misterioso non può essere il Governo: chi sarà mai? Io non lo so. Dunque l'articolo è assai oscuro; è necessario chiarirne la portata; nè la si può chiarire senza modificarlo.

Due cose io intendevo di domandare.

In primo luogo: che il Governo avesse facoltà di combinare direttamente le tariffe internazionali colle Società estere, per tutelare e salvaguardare quegli alti interessi che si connettono col traffico internazionale, e che fossero in opposizione, come potrebbe avvenire, coll'interesse della Società.

In secondo luogo, domandavo se ammettesse il Governo a prendere parte alle conferenze per le tariffe internazionali, affinché l'arduo e delicato problema fosse risolto in modo consentaneo agli interessi del paese.

Ora, su questi miei concetti non si fermò, parmi, l'onorevole Corvetto, nè mi diede soddisfacente risposta, forse perchè non riuscì a spiegarli chiaramente.

La questione, come si vede, delle tariffe internazionali, è abbastanza grave. L'articolo, così come è concepito, lascia molte oscurità; mette certamente fuori di contestazione questo, che il Governo, nè può intervenire nelle trattative, nè può aprirne egli direttamente. Ora è necessario che abbia la facoltà, sia di intavolare esso le trattative, sia di prendere parte a quelle che fossero intavolate dalle Società; perchè il Governo, e non altri, può essere il moderatore ed il tutore dei grandi interessi che sono coinvolti nei traffici internazionali.

L'onorevole Corvetto ritiene che il diritto di intervento il Governo lo abbia; a me pare di no; ad ogni modo, questo diritto non è concordato nell'articolo in discussione.

Ad ogni modo, se l'onorevole Corvetto crede che il Governo debba intervenire, e perchè non lo si dichiara nell'articolo? Se egli riconosce utile e doveroso l'intervento del Governo, accetti i miei

suggerimenti, proponga una modificazione all'articolo, e saremo allora perfettamente d'accordo.

Non ho bisogno di ripetere l'osservazione fatta da me e da altri: che noi ci troviamo di fronte ad un contratto bilaterale; che l'interpretazione che noi possiamo dare a questo contratto non vincola e non può vincolare l'altra parte contraente. Se quindi i patti non sono chiari, e non chiari i diritti rispettivi, giova modificarli; si eviteranno postume e dannose contestazioni.

Poi l'onorevole Corvetto non ha, parmi, risposto alla seconda questione, alla facoltà cioè che io vorrei dare al Governo di iniziare le trattative, e di portarle a compimento, quando le Società non si facciano vive.

Io non voglio fare alcuna proposta, perchè fatta da me, si sa, sarebbe respinta. Ho pregato la Commissione di portare su questa materia la sua attenzione, di proporre essa una modificazione a quest'articolo, affinché almeno non sia tolta al Governo la possibilità di pigliar parte alle conferenze per dibattere le tariffe internazionali, poichè è necessario, a tutelare gli interessi del paese, che il Governo vi prenda parte.

L'onorevole ministro poi non mi ha onorato, su questo punto, di alcuna risposta; eppure egli, che è parte del Governo, meglio, ed al pari della Commissione, avrebbe dovuto riconoscere l'importanza delle osservazioni che feci.

Ripeto, non faccio proposte, perchè una proposta fatta da me sarebbe respinta.

Io ho avvertito un pericolo, ho avvertita una necessità, cioè che il Governo abbia il diritto di intervenire alle conferenze per le tariffe internazionali. Ebbene, Commissione e Ministero correggano questo articolo, facciano essi una aggiunta, lo concretizzino meglio; si tratta di interessi abbastanza gravi, perchè si provveda a rimuovere il pericolo, a soddisfare alla necessità alla quale ho accennato.

L'osservazione ultima fatta dall'onorevole Corvetto, cioè a dire che la Commissione, colle modificazioni fatte all'ultimo comma, avrebbe provveduto, non mi pare efficace. Perchè se il Governo ha il diritto di fare delle proposte alla Società concessionaria, e di comunicarle quelle dei terzi, da ciò non se ne può dedurre nè che esso possa fare convenzioni colle Società delle ferrovie estere per le tariffe internazionali, nè che possa intervenire alle conferenze che le Società intavolassero. È egli mai possibile che al Governo possa venire in mente di combinare tariffe internazionali colle ferrovie estere, per poi presentare queste tariffe alla Società, perchè le

discuta e le accetti quando vi trovi il suo tornaconto?

E se la Società concessionaria non accettasse le tariffe internazionali combinate dal Governo, qual figura ci farebbe il Governo verso le Società estere contraenti? E si può supporre che le Società estere accettino di trattare col Governo, dibattere e concludere con esso le tariffe internazionali, quando sappiano che il Governo non ha il diritto di ciò fare? E sarebbe il Governo così leggiero da arrogarsi diritti che, per il contratto, non gli competono, ed esporsi a vedere respinte le pattuizioni che avesse fatto colle Società estere?

Adunque c'è una questione grossa in questo articolo; lo ritenga la Commissione, è grossa. Se la Commissione non eleva difficoltà io proporrei che questo articolo fosse sospeso; (*Rumori*) affinché Commissione e Ministero possano discutere la questione, e mettersi in condizione di proporci domani quelle modificazioni che crederanno necessarie. Non credono accettare questa proposta? Facciano pure; ma non credo che in questo modo si provveda agli interessi del paese.

Voci. Ai voti! ai voti!

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non ho risposto all'onorevole Sanguinetti perchè mi trovava, momentaneamente, fuori dell'Aula, quando fece questa domanda; alla quale, del resto, ha risposto egregiamente l'onorevole relatore della Commissione, onde non ho che a confermare quello che egli ha detto. Nel contratto si è stabilito per le Società il diritto d'intervenire alle conferenze che si terranno o in Italia o fuori per concretare e stabilire le tariffe internazionali. Il Governo poi non solo ha il diritto d'intervenire a queste conferenze e di approvare le tariffe internazionali, ma di più ha anche il diritto di decidere in caso di disaccordo.

Questa decisione presuppone un diritto pieno ed intero d'informativa, la quale diventa tanto più efficace in quanto il rappresentante del Governo, tutte le volte che lo crede conveniente, prende parte alle conferenze.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Non essendovi proposta, rimane approvato...

Sanguinetti. Sì, che c'è una proposta.

Presidente. Ella non ha fatto proposta, onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Ho fatto la proposta che si sospenda la votazione di quest'articolo, affinché la Commissione e il Ministero possano, con mente serena, esa-

minare le obiezioni da me sollevate e vedere se non sia il caso di modificare l'articolo e quindi riferire domani.

In questa proposta tanto più mi confermo, inquantochè la risposta che or ora mi diede l'onorevole ministro non è punto concludente, perchè se è vero che il Governo debba intervenire con le due Società esercenti alle conferenze che si terranno con le Società estere, per stabilire le tariffe internazionali, allora sarebbero un assurdo queste parole: "Le tariffe saranno presentate all'approvazione del Governo."

Ed invero se le tariffe internazionali sono concordate dal Governo e dalle Società esercenti colle ferrovie estere, le Società non dovrebbero più presentare all'approvazione del Governo quello che esse, coll'intervento del Governo, hanno combinato.

Dunque, ripeto, il dubbio che deriva dal primo inciso dell'articolo 17, non è risoluto, esiste, ed in base a questo articolo, si può affermare che le Società concessionarie hanno diritto, lo noti, onorevole Genala, di aprire e condurre a termine le trattative con le Società estere senza l'intervento del Governo. Solamente quando le trattative saranno compiute, e formulate le tariffe internazionali, sorge l'obbligo nelle Società concessionarie di presentare le tariffe di cui trattiamo, all'approvazione del Governo, il quale potrà approvarle e non approvarle.

Se le parole dicono quello che devono dire, ciò che io affermo mi par giusto. Io non voglio fare proposte per non pregiudicare alcuna questione; invito solamente il Governo e la Commissione a studiare la questione, a trovar modo di introdurre qualche clausola nell'articolo per chiarire i concetti da me svolti, e che, a quanto mi sembra, apparvero ragionevoli al Ministero ed alla Commissione, sebbene, a torto, li credano inclusi nell'articolo stesso. Quindi insisto nella mia proposta sospensiva.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. L'onorevole Sanguinetti propone che la Commissione e il Governo *a mente serena* (come se non l'avessero sempre la mente serena!) (*Parità*) esaminino nuovamente questo articolo e ne riferiscano domani. Sarebbe adunque la sua una proposta sospensiva. Io la pongo a partito. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(*Non è approvata.*)

Rimane così approvato l'articolo 17 e con esso tutto il contratto meno gli allegati B ed E.

Passeremo ora al capitolato.

Voci. A domani! a domani!

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

Annunzio di due domande d'interpellanza e di interrogazione.

Presidente. Darò ora comunicazione alla Camera di due domande di interpellanza e d'interrogazione che furono presentate alla Presidenza.

La prima, diretta all'onorevole ministro guardasigilli, è così concepita:

“ Il sottoscritto deputato desidera d'interpellare l'onorevole ministro guardasigilli circa l'amministrazione e l'erogazione del fondo speciale destinato ad uso di beneficenza e di religione in Roma, del quale è cenno nell'articolo 3° della legge 19 giugno 1873 sulle corporazioni religiose della provincia di Roma.

“ Mazza. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro guardasigilli per dire se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

Pessina, ministro guardasigilli. Dirò domani se e quando potrò rispondere.

Presidente. Acconsente, onorevole Mazza?

Mazza. Acconsento.

Presidente. L'altra domanda d'interpellanza è la seguente:

“ I sottoscritti domandano d'interrogare il ministro degli interni, presidente del Consiglio, ed il ministro delle finanze sulle cause che hanno provocato lo sciopero delle operaie addette al Regio Parco di Torino.

“ Roux, Sineo. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dire se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Dirò domani se e quando il Governo potrà rispondere a quest'interrogazione.

Presidente. Ha inteso, onorevole Roux?

Roux. Sissignore. Sta bene.

Presentazione di un disegno di legge e di una relazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per ap-

provazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sull'andamento delle Banche di emissione pel 1883.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Domani seduta pubblica alle ore 2 pomeridiane.

La seduta è levata alle ore 6,15.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

2° 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 rimborsamenti. (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 risate. (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 e il Madagascar. (227)
- 25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)
- 26°-27° Convalidazione 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*)
- 30° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

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