

CCCXCII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 12 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Dichiarazione del deputato Placido relativa alla votazione nominale di ieri. — Il deputato Compans chiede che sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3507. — Seguito della discussione relativa al disegno di legge sull'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 37 parlano i deputati Velini, Corvetto, relatore, Gabelli, Merzario, Nervo, Curioni, relatore, Canzi, Zanolini, il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio — Approvansi gli articoli 37 e 38 — Circa l'articolo 39 parlano i deputati Lacava, Visocchi, Sanguinetti, Nervo, Napodano, Lazzaro, Brunetti, il ministro dei lavori pubblici, il deputato Corvetto, relatore, ed il ministro di agricoltura e commercio — Approvasi l'articolo 39 — Il presidente proclama il risultato della votazione nominale sopra un'aggiunta proposta dal deputato Sanguinetti. — Il ministro di grazia e giustizia si riserva di rispondere ad una interpellanza del deputato Mazza. — Osservazioni del presidente, dei deputati Mazziotti e Roux e del ministro delle finanze circa l'andamento dei lavori parlamentari. — Il deputato Compans svolge una interrogazione relativa alla inefficacia dei sussidi distribuiti ai danneggiati dalle valanghe — Risposta del presidente del Consiglio.

La seduta comincia alle ore 2,30 pomeridiane. Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Faina Eugenio, di giorni 8; Turbigliò, di 10; Bastogi, di 15. Per motivi di salute, gli onorevoli: Asperti, di giorni 15; Bassetti Atanasio, di 15; Lagasi, di 15.

(Sono concessi.)

Dichiarazione del deputato Placido relativa alla votazione nominale di ieri.

Presidente. L'onorevole Placido scrive alla Presidenza, che se si fosse trovato ieri presente

avrebbe votato in favore della proposta Baccharini.

Di questa dichiarazione sarà tenuto conto nel processo verbale.

Petizioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Compans.

Compans. Chiedo alla Camera che le piaccia dichiarare urgente la petizione di n° 3507.

(È dichiarata d'urgenza.)

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'eser-

cizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle ferrovie complementari.

Nella seduta di ieri la discussione è rimasta sospesa sugli articoli del capitolato relativi alle tariffe.

Il primo di questi articoli tenuti sospesi è il 37, di cui do lettura:

“ Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, da applicarsi ai trasporti sulle linee che la Società dovrà esercitare a forma del contratto, sono determinate nell'allegato *D*, che forma parte integrante del presente capitolato.

“ Le tariffe speciali comuni da applicarsi in servizio interno di ciascuna rete ed in servizio cumulativo fra le diverse reti delle ferrovie italiane sono determinate nello allegato *E*, che forma parte integrante del capitolato.

“ Le tariffe comuni a base differenziale per trasporti a grande od a piccola velocità saranno applicate senza distinzione di percorrenza sulle reti delle quali il Governo avrà concesso l'esercizio, in guisa che i chilometri percorsi su ciascuna rete sieno, per gli effetti delle tariffe differenziali, addizionati come se la percorrenza totale si facesse sopra linee appartenenti ad una sola amministrazione.

“ Sono mantenute, fino a nuovi accordi da approvare dal Governo, le disposizioni in vigore per le linee dell'allegato *A*, che, in tutto o in parte, siano proprietà di terzi. ”

È inutile che aggiunga l'avvertenza, che gli allegati *D* ed *E* si riferiscono a questo articolo e saranno per ora tenuti sospesi.

Alla discussione di questi allegati si procederà quando avremo esaurita la discussione del capitolato.

Su questo articolo 37 spetta di parlare all'onorevole Velini.

Velini. Ho chiesto di parlare, per domandare alcune dilucidazioni all'onorevole signor ministro ed agli onorevoli signori della Commissione.

Sarò molto breve.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici dopo di aver discorso nella sua chiara e bella relazione dei vari sistemi di tariffe, scrive queste parole: “ E così l'Italia sarà il primo paese in Europa che avrà un sistema di tariffe uniforme per tutte le sue strade ferrate. ”

Era quindi giusto sperare dopo di ciò, che il principio delle tariffe differenziali col cumulo delle distanze sarebbe stato applicato su tutte indistintamente le linee dello Stato.

Invece nell'articolo che si sta discutendo parmi sia stato il detto principio sancito solamente per le reti che sono oggetto del presente contratto. Anzi, come si rileva dall'ultimo capoverso, non fu nemmeno finora esteso questo principio a tutte le linee che faranno parte delle reti delle Società contraenti. Ricercai la ragione di quest'anomalia nelle relazioni. In quella ministeriale non ne trovai parola; in quella della Commissione a pagina 99 lessi quanto segue:

“ L'intera Commissione riconobbe la convenienza sotto tutti i punti di vista che vengano istituiti servizi cumulativi fra le linee secondarie e quelle delle grandi Società; ma però la maggioranza non fu d'avviso, come taluni proponevano, che tali servizi dovessero avere la stessa estensione e le stesse basi del servizio cumulativo da stabilirsi fra le linee della rete Adriatica, della rete Mediterranea e della rete Sicula, con uguaglianza di tariffa e coll'obbligo del cumulo delle distanze, perchè allora si sottrarrebbe alle linee principali il naturale loro traffico, e si snaturerebbe il carattere delle linee secondarie, il cui esercizio dovendo essere fatto con criteri economici, ha bisogno di tariffe proprie e di disposizioni rispondenti ai bisogni locali. ”

Constato intanto che nella Commissione vi fu disparità d'opinioni, e che soltanto una maggioranza ebbe ad accettare che le linee secondarie fossero escluse dalla cumulazione di queste tariffe. Ma le ragioni addotte dalla maggioranza non mi persuasero affatto. Io ammetto che si sottrarrebbe una parte del traffico alle linee principali; ma questa per me non è ragione valevole. In quanto poi allo snaturare il carattere delle linee locali, io non lo comprendo; perchè qui c'è di mezzo l'interesse del commercio e dell'industria.

Ora, se quando c'è una strada più breve, il commercio e l'industria dovessero avviare la loro merce per la strada più lunga, mi parrebbe strano. Non so quindi come si possa accettare questa ragione addotta dalla Commissione. A me pare di vedere in tutto ciò un privilegio sancito a favore delle grandi Società e a danno delle piccole Società e del commercio.

Potrei aggiungere altre considerazioni a suffragare la mia tesi e per dimostrare, secondo il mio modo di vedere, l'ingiustizia di questa differenza di trattamento. Senonchè la cosa parmi così evidente, che io rinunzio a dilungarmi maggiormente e a far perder tempo ed annoiare la Camera.

Ciò premesso, io rivolgo le seguenti domande

al ministro dei lavori pubblici e all'onorevole Commissione. Primo: quali altre ragioni, oltre quelle addotte nella relazione della Giunta, possono aver determinata l'ingiusta e dannosa misura da me segnalata? Secondo: (e questa seconda domanda la rivolgo specialmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici) se, quando una Società privata chiedesse le tariffe comuni per le merci che transitano dalle sue linee, (parlo per le ferrovie già in esercizio o concesse) se quando Società private, dico, chiedessero le tariffe comuni per le merci che transitano dalle sue linee su quello delle Società contraenti o viceversa, il Governo accorderebbe loro, valendosi della facoltà indicata nel sesto capoverso dell'articolo 16, il cumulo delle distanze per le tariffe differenziali, se considererebbe insomma le linee di dette Società private come facenti parte della grande rete?

Aspetterò dall'onorevole ministro e dai signori della Commissione una parola che mi metta in grado di apprezzare la portata di questo articolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. L'onorevole Velini ha sollevato una questione che fu lungamente discussa nella Commissione; cioè, se anche le linee che non fanno parte delle grandi reti potessero essere ammesse alla cumolazione delle distanze.

È verissimo che alcuni della Commissione credevano che ciò si potesse fare; ma la maggioranza della Commissione, dopo uno studio diligente della cosa, ha creduto che non si potesse...

Gabelli. Chiedo di parlare.

Corvetto, relatore. Io mi aspettavo che l'onorevole Gabelli avrebbe chiesto di parlare, perchè un suo emendamento tende su per giù allo stesso scopo.

Amesso il principio che anche le linee che si trovano all'infuori della rete principale potessero essere considerate come parte integrante di essa, resterebbe danneggiato il prodotto lordo della rete principale. Basterebbe che una Società di speculatori costruisse un tratto di ferrovie che accorciasse il percorso di un tratto della rete principale perchè tutto il traffico dovesse passare per quella nuova linea a danno della rete principale. Oggi, per citare un esempio, il traffico dell'Alta Italia da Parma a Mantova passa per Modena; si è fatto una linea particolare Parma-Suzzara; ma che per questo si deve far passare tutto il traffico per questa linea, lasciando l'altra completamente da parte?

Questa è la ragione principale che ha determi-

nato la Commissione a non accordare la cumulatività completa delle distanze.

Del resto io debbo fare osservare all'onorevole Velini e alla Camera che questa cumolazione non può convenire nemmeno alle piccole Società, perchè in generale queste hanno le tariffe più basse di quelle della Società principale. Per esempio, una piccola rete che io conosco, la Sassuolo-Modena-Mirandola, non ha che due classi, e le sue tariffe sono del 25 per cento più basse delle ordinarie. Ora, o si impone l'obbligo, o si lascia la facoltà della cumolazione; o tutto o niente. Se si obbligassero queste reti ad accettare la cumolazione delle distanze colla rete principale, non ci avranno il loro tornaconto. Egli è perciò che la Commissione è venuta nella determinazione di non far questo; e se l'onorevole Velini avesse continuato a leggere il punto della relazione del quale ha letto solo poche righe, avrebbe trovato la risposta alle sue osservazioni. La relazione dice: "La Commissione quindi propone che vengano fatte convenzioni di servizio cumulativo fra le grandi Società o le ferrovie secondarie per lo scambio dei biglietti viaggiatori fra le stazioni delle rispettive linee, per l'inoltro delle merci senza bisogno della rispedizione alla stazione di transito; in una parola che siano presi tutti quei provvedimenti adatti al carattere delle due specie di ferrovie, e che diano al pubblico le maggiori agevolezze e comodità, nella stessa guisa che presentemente si ottiene coi servizi cumulativi di navigazione marittima e lacuale."

Questo è tutto quello che la Commissione ha creduto di poter fare per dovere di giustizia. Ma pregiudicare il servizio delle reti, nelle quali lo Stato ha un interesse, a beneficio di altre, questo la Commissione non ha creduto di poterlo fare.

Poniamo un altro caso. Supponiamo di ammettere il principio propugnato dall'onorevole Velini, e, credo, più ancora dall'onorevole Gabelli. Ebbene, tutto il movimento da Udine a Milano dovrà passare sulla linea Veneta. Questo sarà un guadagno per la linea Veneta, ma un danno per la rete dello Stato.

Che cosa è che può desiderare lo speditore? Che la merce sia trasmessa col mezzo più economico. Ora, leggano le condizioni dei trasporti, e troveranno che, quando lo speditore non fa una speciale dichiarazione, l'impiegato ferroviario è obbligato a fare la spedizione col mezzo più economico.

Per esempio, si presenta uno speditore alla stazione di Milano per mandare un collo a Udine, senza dire altro, se passando per la linea Veneta

si paga meno che non passando per Treviso; allora l'impiegato ferroviario è obbligato a fare la spedizione per la linea Veneta. Naturalmente la Società Adriatica penserà ai casi suoi, e farà sì che, anche percorrendo quei pochi chilometri di più che vi sono da Vicenza passando per Treviso a Udine, la tariffa non sia maggiore dell'altra.

Ci sarà la concorrenza; ma, ad ogni modo, il pubblico non ci avrà a rimettere nulla.

Questo è assicurato dalle condizioni di trasporto, delle quali discuteremo a suo tempo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Sentii l'altro giorno dall'onorevole ministro Genala, ed ho sentito oggi dall'onorevole Velini e dall'onorevole Corvetto a dire cose che, a mio modo di vedere, pregiudicano l'emendamento che mi sono onorato di sottoporre alla Camera.

Si vuole discutere adesso questo principio: se cioè le merci debbano percorrere dal punto di consegna al punto di riconsegna la strada più breve? E allora discutiamolo ampiamente.

Ma se questa discussione non può avvenire, perchè pare che sia piuttosto legata alle condizioni generali dei trasporti, dichiariamo addirittura che la faremo all'articolo che riguarda tali condizioni; e questo articolo rimarrà sospeso. Vogliamo far questa discussione adesso? Io son pronto.

Presidente. Onorevole Gabelli, se Ella fa un emendamento all'articolo 37 lo svolga, e la Camera delibererà; se non fa un emendamento, l'articolo sarà approvato.

Gabelli. La massima dell'emendamento che ho proposto verrebbe ad esser pregiudicata dall'approvazione.

Presidente. Allora, che le posso dire? Svolga il suo emendamento su questo articolo, esercitando così il diritto che Le compete.

Non possiamo andare avanti di sospensione in sospensione.

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare per dare una spiegazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare per dare una spiegazione.

Ma procediamo con ordine; se no, essendo già abbastanza ingarbugliata la discussione, non ne usciremo mai.

Corvetto, relatore. La questione sollevata dall'onorevole Velini è perfettamente al suo posto, perchè si riferisce all'ultimo capoverso dell'articolo 37.

Ma siccome l'onorevole Gabelli ha domandato

di parlare, ed io prevedevo quello che voleva dire, m'è parso necessario notare che la sua questione non sarebbe per niente pregiudicata dall'approvazione di questo articolo.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Velini, se ho ben compreso, non mette in questione l'ultima parte dell'articolo 37, ma bensì il modo con cui si farà il servizio cumulativo fra le linee comprese nelle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e le altre che non ne fanno parte. E quindi chiede: come sarà regolato questo servizio? Si sommeranno le distanze, sì o no?

Questa mi è parsa la domanda fatta ieri o ieri l'altro dall'onorevole Velini. E se è così, essa è perfettamente identica a quella dell'onorevole Gabelli, onde l'una e l'altra devono seguire la stessa sorte; non si può discutere l'una qui, e rimettere l'altra ad un altro articolo.

Già ieri dissi che all'articolo 37 si può, volendo, discutere anche questa questione delle condizioni dei trasporti cumulativi fra le tre reti di cui la Camera è chiamata a concedere l'esercizio e le rimanenti linee. Quindi se gli onorevoli Velini e Gabelli credono di discutere ora la questione; possono farlo, se poi vogliono riservarsi di discuterla quando si tratterà delle condizioni dei trasporti, si può senza danno differirne la discussione, poichè siccome si ritornerà allora sulla stessa materia, la questione può essere trattata indifferentemente qui o là.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Velini.

Velini. Siccome l'articolo 1° aggiuntivo all'allegato E presentato dall'onorevole Gabelli concorda in massima col mio pensiero, così discutere ora o discutere più tardi riguarda più presto lui. Per me è indifferente che si tratti ora la questione, o più tardi. Io sono disposto a trattarla anche adesso, e potrei rispondere molte cose, perchè le ragioni addotte dall'onorevole mio amico Corvetto non mi hanno punto convinto.

Poichè non mi impensierisco tanto dell'interesse delle Società, quanto di quello delle popolazioni. Io dico che la strada più corta è la più economica, quando si abbiano le stesse tariffe. Questo è quello che desiderano le Società private, ciò che torna pure a vantaggio del commercio, che è quanto a me specialmente preme.

Del resto, siccome l'onorevole Gabelli è molto più competente di me, io mi rimetto completamente a quello ch'egli dirà.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Allora forse si potrebbe rimettere la questione alla discussione dell'allegato *D*, dove si tratta delle condizioni, alle quali si fa il servizio cumulativo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Io accetterei piuttosto la proposta fatta momenti fa dall'onorevole ministro, cioè che si discuta ora l'emendamento. Giacchè nell'articolo c'è la massima, discutiamo pure questa massima.

Io non occuperò lungamente la Camera.

Io credo che, a favore della massima che serve di fondamento alla mia proposta, ci sarebbe da dire un sacco, addirittura, di buone ragioni. Ma me ne manca una e l'unica che io creda efficace. Oramai l'ho visto da un mese e mezzo a questa parte in tutta questa discussione. Questa ragione che io non posso addurre è la *questione di gabinetto*. (Si ride)

Questa ragione mi manca; e mancandomi questa, io capisco perfettamente che non avranno molta forza le altre, che potessi esporre.

Depretis, presidente del Consiglio. È il nostro dovere. Sosteniamo un contratto.

Gabelli. Quindi io non voglio far perdere tempo alla Camera. Farò una specie di indice, quasi direi, delle ragioni che possono essere addotte.

Non ritengo argomento serio il dire: "noi facciamo un danno allo Stato, al paese levandoci una parte di traffico alle linee che diamo alle due grandi Società, per concederlo ad altra." È proprio l'inverso che pare a me.

E così pareva anche ad altri fino agli ultimi tempi poichè il privilegio, accordato alle due Società, non mi pare che vada d'accordo colla politica ferroviaria seguita dal Governo, da tanti e tanti anni.

Il Governo ha spinto provincie, comuni e privati ad imprendere la costruzione di strade ferrate. Provincie, comuni e privati hanno risposto all'appello del Governo, si sono dati le mani attorno, si sono sobbarcati a non lievi sacrifici, per poter costruire le strade, delle quali credevano di aver bisogno. Oggi il Governo distrugge quella stessa iniziativa, che ieri suscitava.

L'onorevole Depretis, un giorno in un banchetto, nella gioia dell'apertura di una nuova ferrovia costruita per iniziativa privata, e che ora appunto una scorciatoia che andava a completare una maglia della rete, disse che se alla costruzione delle nuove ferrovie avesse fortemente contribuito l'iniziativa privata, il Governo molto facilmente risolverebbe il quesito ferroviario. Ora è lo stesso onorevole Depretis, che impedisce que-

ste iniziative che ieri dovevano compiere la rete ferroviaria. Il Governo in alcuni casi non ha alcun rimorso di fare la concorrenza alle strade che esistono; esso non si è fatto alcun riguardo di promettere direttissime o aiuto a direttissime; oggi che alcune di queste direttissime sono fatte per iniziativa di privati, di provincie, di comuni, oggi è il Governo che le ammazza, impedendo che per quelle direttissime passi il traffico.

Io intendo perfettamente che vi siano alcune difficoltà di servizio che impongono di limitare la legge che la merce segua il minimo percorso fra il punto di consegna e il punto d'arrivo.

Non si può questa legge generale applicare forse a tutte le merci che si spediscono per ferrovia. Io intendo la difficoltà di servizio per i carri misti, ma non so immaginare quale difficoltà possa esservi per spedire su linee appartenenti a quante si voglia Amministrazioni dei carri completi. Intendo anche che qualche volta possa essere nell'interesse del mittente servirsi della strada più lunga, piuttosto che della più breve, nonostante il risparmio di tempo e di spesa.

Ma in questo caso non c'è altro a fare che lasciare la libertà, che esiste anche attualmente, al mittente di determinare la strada che debba percorrere la merce.

Abbiamo davanti a noi un problema economico, ed abbiamo inteso risolverlo decretando di costruire 5000 chilometri di strade ferrate. È molto facile comprendere ed immaginare quanti concorrenti dovranno esservi alle strade esistenti su questi 5000 nuovi chilometri; ma una buona parte di questi 5000 chilometri andrà in mano alle due Società.

Converrà con me l'onorevole ministro che sarà poca quell'altra parte la quale non andrà alle Società.

Abbiamo esempi di strade che, date alla industria privata, fanno necessaria concorrenza alle strade che si affidano alle due Società, ma la fanno nell'interesse del paese e nell'interesse dell'economia e dei commerci nostri. Per quali ragioni facciamo noi queste strade? Per dare la possibilità di smaltire i nostri prodotti a mercati più lontani da quello in cui avviene la produzione. Ora questi fini delle strade ferrate non sono contraddetti dalla regola che si ammette nelle contrattazioni che ci sono presentate, cioè che le Società abbiano il diritto di far percorrere alle merci una via più lunga di quella che potrebbero percorrere?

Io non parlo delle linee venete per una semplice ragione. Sono stato parecchi anni agli stipendi della Società Veneta; non lo sono più, non ho

più rapporti di nessun genere con essa, ma nono stante ciò non amo parlare delle linee venete.

Due altri esempi porterò alla Camera, molto chiari, di due concessioni fatte alla industria privata, le quali resteranno prostrate dalla massima che voi stabilite.

Parlo della Parma-Suzzara per la via di Guastalla e della Fossato-Arezzo per Città di Castello; sono lunghissime le percorrenze per passare da Parma a Suzzara per Modena in confronto al passare per Guastalla o per passare da Arezzo a Fossato per Foligno e Perugia piuttosto che per Città di Castello.

Ora, quali ragioni (meno quest'unica, di accordare un privilegio alle due grandi Società, come se non ne avessero abbastanza) quali ragioni potete addurre per sostenere la convenienza, la ragionevolezza economica di andare per le vie più lunghe piuttosto che per le più brevi? Fossemi almeno, come per alcune linee, la ragione dei dislivelli, delle difficoltà di esercizio; ma per la Parma-Suzzara quale difficoltà di esercizio avete?

Io credo proprio che non sia, direi quasi, morale per il Governo di sostenere che le Società conservino il diritto di obbligare a percorrere le loro linee più lunghe. Non è utile dal lato sociale perchè uccidete l'iniziativa privata, e non è utile dal lato economico perchè obbligate i cittadini a pagare di più di quello che dovrebbero pagare. Non è utile sotto alcun rapporto.

E non è sostenibile l'argomento addotto dall'onorevole Corvetto, che danni ne deriverebbero ad alcune Società. Non è sostenibile questo, perchè l'accumulamento avverrebbe per il passaggio di una quantità maggiore di prodotti. E, se in qualche modo può ciò essere supposto, si è per le sole diramazioni.

Ora, questi casi sono pochissimi; ed io credo che il cumulo delle distanze ed i vantaggi che verranno dall'applicazione delle tariffe per le merci in partenza, compenseranno tutti i danni, che possono essere immaginati dall'onorevole Corvetto.

Avrei altre ragioni da addurre, ma, per quello che ho detto cominciando a parlare, non le esprimo. Io credo che non si possa ottenere nulla, se non se consenzienti il Governo e la Commissione. Ora, io fo questa semplice domanda: queste ragioni, che io ho addotte, arrivano a persuadere il Governo e la Commissione? Possono il ministro e la Commissione credere che le due grandi Società non vorranno sostenere questo loro diritto a danno del paese? Non credo che una questione così grave

debba essere sottomessa a questo piccolo vantaggio che sarebbe tolto alle Società principali.

Dichiarino se la mia proposta possono accettarla, o no. Se dichiarano di non poterla accettare visto che io la questione di gabinetto non posso porla, saprò fin d'ora a qual sorte sia destinata.

Presidente. Onorevole Gabelli, Ella ha svolto l'emendamento che aveva proposto all'allegato E, il Governo e la Commissione risponderanno poi se vorranno.

Ha ora facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

Merzario. Io ho ascoltato con molta attenzione le parole dell'onorevole Gabelli e dell'onorevole Velini, ed anche dell'onorevole Corvetto, e mi sono formato l'idea che la difficoltà per concedere il cumulo dei trasporti con ribasso delle tariffe, passando da una Società all'altra venga specialmente dal timore della concorrenza; imperocchè se una linea di ferrovia privata va da un punto ad un altro toccati anche da una delle Società contraenti, ma con minore percorso, è notevole che la ferrovia privata farà una concorrenza dannosa all'altra ferrovia. Se non che vi sono anche linee ferroviarie che non sono concorrenti, e appartengono a Società private. Oh perchè coloro che devono per necessità servirsi di codeste linee private, che costarono dei sacrifici ai comuni, alle provincie, ai privati non potranno godere dei ribassi che si accordano per i cumuli delle distanze?

Io citerò un'esempio; la linea da Laveno a Varese e Como che è privata, e che misura circa 60 chilometri. Perchè, io domando, coloro che devono per necessità viaggiare o spedire merci su quella ferrovia per continuare verso Bergamo e Venezia, dovranno perdere il beneficio del cumulo di 60 chilometri? La Laveno-Como non è una linea concorrente con nessun'altra; e non vedo come il cumulo delle distanze, il quale giova al pubblico, possa pregiudicare alle Società ferroviarie.

Accennerò a un'altra linea che mi interessa, la Erba-Milano: io devo servirmi di questa linea per venire a Roma; perchè nello spedire, per esempio, il mio bagaglio da Erba a Roma, non potrò procurarmi il vantaggio del cumulo sui primi 43 chilometri, che sono quelli della ferrovia privata? Dunque coloro che sono nati e abitano in paesi posti fuori dalle linee costruite con il danaro dello Stato, e quindi anche con il loro, dovranno essi essere i reietti?

Io ho citato linee private, che non sono e non possono essere concorrenti. Ora domanderò che,

in tali casi, viaggiatori e merci possano godere del beneficio che è concesso per il cumulo delle distanze sulle ferrovie principali.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. La questione, che ora si tratta, concerne una delle condizioni del servizio cumulativo.

L'articolo 16 già votato dalla Camera, stabilisce la massima che il servizio cumulativo si debba fare non soltanto fra le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, ma anche con le altre ferrovie italiane e straniere e colle linee di navigazione.

Ma come si farà cotesto servizio?

E qui sorgono due domande:

1. Facendo questo servizio cumulativo con altre strade ferrate italiane non comprese nelle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, applicherete voi sempre il cumulo delle distanze?

2. Farete passare le merci effettivamente per la linea più breve?

Come vede la Camera, le questioni sono due e ben distinte: si può rispondere *sì* o *no* all'una senza che ne venga la conseguenza di dover rispondere nello stesso modo anche all'altra.

L'onor. Merzario ed anche, mi pare, l'onor. Velini si sono occupati della prima questione; l'onor. Gabelli principalmente della seconda.

Quanto alla prima, che riguarda il cumulo dei percorsi, essa è tale che noi non la possiamo risolvere col presente capitolato, che si limita a regolare l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e non comprende le linee esercitate da altre Società. Come possiamo noi nel capitolato contrarre fino da ora un obbligo ed assumere una responsabilità come Governo, senza che le Società estranee al contratto che esercitano linee loro proprie assumano da parte loro nessun obbligo?

Quindi, che cosa ci rimane a fare? Aspettare a risolvere la questione caso per caso; ed allora noi avremo modo di risolverla equamente. Se saremo di fronte ad una linea concorrente, che è stata forse anche costruita a bella posta per portar via il traffico alle linee dello Stato, dovremo noi farle ogni possibile concessione affinché possa più facilmente conseguire l'intento suo? No certamente. Se invece si trattasse di cumulare la distanza, con una linea di diramazione non concorrente, come quella alla quale ha alluso l'onorevole Merzario, allora la questione muta aspetto. Non c'è più collisione d'interessi, ma anzi c'è un interesse comune a cumulare le distanze, e per lo Stato e per il pubblico, e per la stessa Società che esercita quella linea.

Due sono dunque le ragioni per cui non possiamo contrattualmente stabilire fino da ora l'obbligo del cumulo delle distanze: perchè non abbiamo l'altro contraente; e perchè non sarebbe prudente stabilirlo *a priori*, per tutte le strade senza nessuna distinzione.

Ripeto però all'onorevole Merzario, che dove si tratti di una linea di diramazione che continui la rete dello Stato, sarà non solo possibile, ma utile di fare questo cumulo dei percorsi, e quindi applicare le differenziali alla maniera che egli desidera. Ma non mi pare conveniente di stabilirlo in questo contratto, in via assoluta e per tutte le linee indistintamente. E con questo ho risposto in buona parte, se non erro, anche alle osservazioni dell'onorevole Velini.

Ma l'onorevole Gabelli fa un'altra questione.

Egli non si appaga dei cumuli delle distanze, e dell'applicazione delle tariffe differenziali, estesa senza distinzione a tutto il viaggio che fa la merce; ma desidera che essa percorra effettivamente e sempre la via più breve.

Qui evidentemente la questione è diversa, e più che l'interesse del pubblico concerne l'interesse dell'esercente della linea più breve. Finchè si tratta di merci destinate a stazioni che si trovano lungo questa linea, non ci può essere dubbio: la merce deve percorrere la via più breve, e non c'è bisogno per questo di nessuna disposizione.

Ma la questione diventa grave, quando si tratta di trasporti non destinati a luoghi lungo le linee esercitate da altre Società, ma che dopo averle percorse in tutto o in parte, ritornano poi sulle linee dello Stato, per continuare il loro viaggio. Supponete, per esempio, che lo Stato abbia una strada che descrive un arco di circolo, e ci sia una Società che ne ha un'altra la quale congiunge fra loro quasi con una corda le estremità dell'arco. Ebbene l'onorevole Gabelli chiede che il traffico che le ferrovie dello Stato hanno già e che deve andare al di là del punto d'incontro fra questa corda e la linea dello Stato, arrivato alla biforcazione abbandoni questa linea e percorra quella della Società che lungo la corda lo porta fino all'altra estremità dell'arco, dove esso rientra sulla rete dello Stato e continua, supponiamo per la Pontebba. Così per un traffico che fa oggi tutto il suo viaggio sulle ferrovie dello Stato senza bisogno di trasbordi, diventerebbe necessario un duplice servizio cumulativo al cominciare e al finire di questa linea più breve.

Quindi lo Stato perderebbe il suo traffico, mentre si avrebbe un ritardo nel trasporto cagionato dal servizio cumulativo, giacchè occorrerebbe il tempo per la regolare consegna della merce al vettore successivo con danno del commercio, che per giunta in caso di contestazione per avarie od altro avrebbe innanzi due amministrazioni intente a riversare la responsabilità reciproca l'una sull'altra.

Inoltre, accettando il concetto dell'onorevole

Gabelli, la Camera approvarebbe un premio per tutte le linee concorrenti; e siccome quasi tutte le ferrovie italiane state costruite con denari per la massima parte dello Stato, benchè per quelle di quarta categoria si sia trovato modo di farne diventare proprietari i comuni e le provincie od altri per loro, così per queste strade, che finirebbero col fare concorrenza alle sue, lo Stato, dopo che le ha costruite ed ha assunto l'onere del capitale corrispondente, si spoglierebbe anche di una parte del prodotto dell'esercizio che egli consegue dalle sue.

Se si vogliono fare a questo modo delle elargizioni agli esercenti delle strade concorrenti, la cosa è molto facile; ma evidentemente non è, come credeva l'onorevole Velini, un'ingiustizia il fare l'opposto.

Quando le strade non sono concorrenti, non c'è difficoltà a fare il cumulo delle distanze: ma la questione della via più breve sollevata dall'onorevole Gabelli è molto più grave, perchè può avere per conseguenza di togliere parecchi milioni di traffico dalle linee dello Stato per darlo ad altre linee.

Ripeto però — e già lo dissi ieri — che neanche questa questione di fare i trasporti per la via più breve rimane pregiudicata. L'articolo 37 come l'articolo 16 del contratto escludono solamente l'obbligo di far percorrere alle merci la via più breve; e assumendo noi fin d'ora quest'obbligo verso tutti non ci sarebbe più da trattare e legheremmo le mani e i piedi allo Stato e alle Società che devono tutelare insieme gli interessi comuni. Legheremmo noi stessi, per metterci in balia degli esercenti delle strade concorrenti. Il capitolato invece ci lascia quella libertà che avranno le Società esercenti delle strade concorrenti, e allora si dibatteranno i patti. E non è escluso, anzi può tornar conveniente talora in una certa misura, di far percorrere alle merci una linea più breve, ma a patti che siano equi per gli uni e per gli altri.

E nei servizi cumulativi abbiamo anche provveduto nel contratto che, se le parti non si mettono d'accordo, si può far risolvere la questione per mezzo di un arbitrato tecnico. Pregherei la Camera e lo stesso onorevole Gabelli, che è molto addentro in cose ferroviarie, a voler guardare anche gli interessi dello Stato, e non voler pregiudicare con una massima assoluta, stabilita a priori, tutte quelle varie combinazioni che si potranno fare. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. L'argomento addotto dall'onorevole ministro è quello stesso che aveva addotto prima.

Nulla è aggiunto, nulla è mutato. Argomento a difesa delle proposte del Governo resta questo solo: noi, adottando la massima che propone l'ingegnere Gabelli, facciamo un danno alle Società a cui affidiamo le due reti.

È l'unico argomento.

Non la difficoltà di applicazione avete potuto opporre; non gli inceppamenti al servizio che io aveva previsto ed evitato limitando la proposta ai soli carri completi; non le possibilità di minori tempi e di minori spesa (per le applicazioni del diritto fitto) o di altro che potesse incontrarsi anche percorrendo le linee più lunghe, poichè anche a questi rari casi era provveduto nella mia proposta chiamando ad intervenire la volontà del mittente. Unico argomento adunque è quello del danno. Ora esaminiamolo un po' questo unico argomento. L'onorevole ministro ci ha detto: noi legheremmo mani e piedi allo Stato e alla Società per metterci in balia di queste nuove strade. Questo nuove strade che voi avete spinto i corpi morali a fare e che avete aiutate, oggi sono diventate le vostre nemiche per l'unica ragione che avete affidato l'esercizio delle vostre linee alle due grandi Società. Questo è il vero legame. A queste delle grandi rete e non a quelle delle piccole linee lo Stato si dà mani e piedi legati

Quali sono queste strade? Secondo ciò che ha detto il ministro, parrebbe che fossero certe ferrovie di là da venire, di cui non si sa vedere nè lo scopo, nè il tracciato, e che potessero essere concorrenti alle linee delle due grandi Società, togliendo i vantaggi che quelle Società devono avere.

Ora tutto questo incognito, questo nebuloso nel nostro avvenire ferroviario, me lo permetta l'onorevole ministro, non esiste.

Noi sappiamo perfettamente quali sono le strade che devono essere costruite in Italia, comprese quelle di quarta categoria; noi abbiamo stabilito che debbono esser fatte le tali e tali linee in prima, in seconda e in terza categoria, le abbiamo nominalmente determinate, per una sola categoria non si determinarono colla legge, le linee per la quarta; ma anche per questa è tutto oramai determinato, perchè l'onorevole ministro sa meglio di me che non c'è più un soldo disponibile per le linee di quarta categoria.

Ora in tutte queste strade che sono perfettamente conosciute c'è la possibilità di questo gran danno che il ministro ci ha descritto? A me non pare; io non so vedere questo gran danno nè per le Società, nè per lo Stato, il quale partecipa al prodotto lordo.

E poichè l'onorevole ministro ha riportato in

campo le linee venete, ricorderò che con la legge del 1873 è stato accordato alle provincie venete di costruire alcune linee, e tra le altre la Vicenza-Treviso. Allora possedeva ancora le reti venete la Società dell'Alta Italia.

La Società dell'Alta Italia ha fatto una questione, dichiarando che la linea Vicenza-Treviso era una concorrente, la quale portava via una parte del traffico alle sue linee. E notate, o signori, che nel capitolato coll'Alta Italia c'era un patto apposta, il quale impediva che potessero essere costruite linee concorrenti a quelle che lo Stato aveva concesse.

Il Governo in quell'occasione che cosa fece? Ha sostenuto forse che quella linea doveva essere considerata come una concorrente? No, signori. Ha dichiarato che quella linea non era potuto concorrente, e ha sostenuto il diritto della provincia di farla.

Ora, dopo aver sostenuto questo, il Governo, il quale non è legato oggi da un patto di capitolato, come lo era ieri colla Società dell'Alta Italia, ci viene a dire: non possiamo più fare delle linee concorrenti? Mentre sa perfettamente quali sono le linee che possono essere concorrenti dalla prima fino all'ultima, e può calcolare, quasi direi, carro per carro, quanto può essere sottratto dall'esercizio delle due reti e riconoscere che se il danno di non adottare la mia proposta può esser grande per delle Società piccole, è piccolo per Società grandi?

L'onorevole ministro ha fatto una descrizione quasi delle difficoltà di questo dare e ridare i carri, di questo far la consegna al punto di arrivo, al principio e al termine della corda sottesa a quell'arco, che sarebbe esercitato dalla grande Società.

Difficoltà di consegnare e riconsegnare? Ma, onorevole ministro, non c'è proprio nulla di tutto questo. Nessuna difficoltà di nessun genere per consegnare e riconsegnare carri completi. Non c'è altro da fare che cambiare le locomotive. È una prova molto semplice, l'abbiamo precisamente in quella linea che egli ha citato, cioè Vicenza-Treviso. Dopo aver sostenuto che quella linea non era concorrente, lo Stato acquistò la rete dell'Alta Italia. Allora ha sostenuto la tesi opposta a quella sostenuta prima, ha sostenuto cioè che il traffico doveva passare per la linea più lunga, che il commercio doveva pagare 80 chilometri di percorrenza tra Vicenza e Treviso, benché la linea Vicenza-Cittadella-Treviso non fosse che di 60 chilometri.

Allora tra la Società Veneta e l'amministrazione dell'Alta Italia si venne a una convenzione, per la quale l'amministrazione dell'Alta Italia

diede una parte del prezzo che pagava il commercio percorrendo gli 80 chilometri, e la Società Veneta si è impegnata a portare sulla linea Vicenza-Treviso tutti i carri che le fossero consegnati dall'Alta Italia. Si è anche stabilito il numero dei carri in 12,000 (è già qualche cosa, onorevole ministro, portare 12,000 carri, ogni anno per lo meno); numero che ascese infatti fino a 14 e 15,000. Ebbene, le operazioni necessarie a tale effetto non han dato luogo a nessuna di quelle difficoltà che l'onorevole ministro pare voglia mettere innanzi alla Camera.

Non è, ci dice l'onorevole ministro, non è escluso che possa in seguito avvenire che si faccia come l'onorevole Gabelli propone. Ma, poichè lo stesso ministro ci dice che interesse delle Società è che così non avvenga, io domando: a che cosa serve il non essere escluso? Non il non essere escluso; occorre, o signori, che sia specificato, che sia determinato che così deve essere. E poichè i danni non sono grandi, poichè il Governo può sapere perfettamente quali debbano essere i risultati, perchè rifiutare? Sa bene che non possono esser grandi...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Possono essere grandi.

Gabelli. ...ma crede che sia giusto, dopo avere spinto privati, provincie e comuni a sostenere dei sacrifici, crede proprio che sia giusto di stabilire per contratto che la metà del loro capitale o l'intero forse sarà gettato? Ma crede che così si raffermi la fede del paese nel Governo? Crede che possa esser utile il dire a questa iniziativa privata, che sosteniamo tutti i giorni, con le parole, e che tutti i giorni ammaziamo coi fatti: io accordo un privilegio a queste Società; privilegio dal quale mai non potrete cavarvi per 20 o 30 anni? Il patto è fatto per 20 anni d'esercizio, e questo tempo coincide perfettamente con un altro tempo, quello cioè in cui avremo compiute le costruzioni ferroviarie. Se anche un qualche danno dovesse avvenire (che è pochissimo), in quali tempi si maturerebbe? In quelli precisamente in cui andrebbero a verificarsi quei maggiori vantaggi alle Società per gli aumenti dei traffici che hanno assicurato con il loro contratto.

Il contratto francese determina una partecipazione delle Compagnie ai sacrifici come agli aumenti del benessere del paese. Ora, per qual ragione, questa massima del fare le Compagnie solidali dell'interesse del paese, che è stata attuata col contratto francese, per qual ragione non possiamo attuarla anche noi? Invece noi facciamo l'opposto: assicuriamo completamente l'interesse

delle Società, anche quando questo sia contrario a quella del paese.

Per tutto ciò, io prego l'onorevole ministro e la Commissione di accettare quest'emendamento, col quale, per attuare una massima giusta, nessuna difficoltà s'incontra, avendo io avuto cura di escludere tutto quello che poteva danneggiare la regolarità dei servizi. L'onorevole ministro mi ha fatto l'onore di dirmi che una qualche pratica di ferrovie e di servizio ferroviario io l'aveva.

Creda quindi l'onorevole ministro alle mie parole, che proprio nessun danno ai servizi ne verrà da questa consegna dei carri completi; creda che nessun incaglio ne potrà venire ai servizi delle grandi reti per ciò solo che si lasciano vivere queste Società private, queste industrie private che voi avete suscitato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Velini.

Velini. Io non ho nulla da aggiungere a ciò che ha detto così bene l'onorevole Gabelli; perciò mi associo completamente alle sue conclusioni: la mia questione è perfettamente identica a quella da lui sostenuta. Io non mi preoccupo delle Società, mi preoccupo, come già dissi, dell'interesse del commercio. Ora egli è evidente che, ammessa una tariffa comune, il commercio ha tutto l'interesse a percorrere la strada più breve.

Non sono tecnico, ma è una questione di semplice buon senso; onde non posso accontentarmi delle ragioni addotte dall'onorevole ministro. A peggio andare quando quest'articolo dell'onorevole Gabelli fosse respinto, io presenterei un emendamento all'articolo in discussione per tutte quelle linee dei privati che non furono sussidiate dallo Stato, che non appartengono nè alla terza nè alla quarta categoria, insomma a nessuna di quelle categorie per la costruzione delle quali lo Stato dà un contributo.

L'onorevole ministro ha detto: lo Stato ha contribuito; quindi è giusto che partecipi agli utili di queste ferrovie; ebbene, quando vi sono delle strade per le quali lo Stato non ha dato nulla, mi ammetterà l'onorevole ministro che quelle ferrovie debbano essere considerate nel cumulo delle distanze, che possano per conseguenza favorire per conto proprio il commercio del paese.

Detto questo io mi riservo, quando fosse respinto l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Gabelli, di presentare un emendamento in questo senso all'articolo 37, convintissimo del resto che, se il Ministero e la Commissione non lo accetteranno, sarà respinto dalla Camera.

Presidente. Ella dunque fa una proposta subordinata; la trasmetta.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io credo che la questione sollevata dagli onorevoli Gabelli e Velini meriti tutta l'attenzione della Camera.

Si tratta, o signori, che noi dovremo avere, fra una decina d'anni, 14 o 15 mila chilometri di ferrovie. Ma questi 14 mila chilometri non saranno il massimo di tutta la viabilità ferroviaria di cui ha bisogno il paese; si potrà giungere ad una cifra maggiore.

Onde le condizioni che dalle presenti convenzioni verranno fatte all'iniziativa privata per compiere questa rete ferroviaria complementare sono da prendersi in serio esame dal punto di vista dell'impedimento che potrebbero arrecare all'espansione, allo sviluppo della iniziativa privata stessa o dei corpi morali per completare queste reti ferroviarie.

Ora, se noi con questo articolo sul servizio cumulativo o con altra disposizione della legge che dovrà approvare questi contratti non dichiariamo quali condizioni verranno fatte alle altre ferrovie complementari, di cui la iniziativa privata potrà promuovere e chiedere la costruzione, noi verremo sin da ora ad ipotecare in modo proprio nocivolissimo per l'interesse del paese tutta la manifestazione dell'attività nazionale. Si è da questo punto di vista che la cosa, secondo me, deve essere considerata. Ed io ringrazio e sono grato all'onorevole ministro delle sue dichiarazioni, dalle quali parmi si possa argomentare che, presentandosi l'occasione di nuove linee che formano parte di altre concessioni, egli vedrà caso per caso se sia necessario accordare il servizio cumulativo e la percorrenza più diretta. Disse però che in questo momento ciò non si potrebbe stabilire perchè possono variare all'infinito i casi, e sino ad un certo punto ammetto la ragionevolezza della osservazione dell'onorevole ministro, la quale però parmi contenga una lacuna.

Qui si tratta di una cosa della massima importanza, ed io vorrei che la iniziativa privata in Italia provvedesse da sé alle ferrovie complementari senza l'aiuto dello Stato: e che anche da noi si facesse un poco come si fece in Inghilterra e nel Belgio, in quel piccolo paese che ci dà tanti e belli esempi di una saggia politica economica che noi non sappiamo mai imitare: io vorrei cioè che con questi contratti non si inceppasse l'iniziativa privata; ecco tutto. E ciò si otterrebbe se l'onorevole ministro accettasse una piccola aggiunta a questo articolo, la quale concreterebbe le idee anche da lui

manifestate. E mi sembra poi che dovrebbero consentire nella proposta mia anche tutti coloro che si preoccupano di questa questione e che per il momento hanno in vista casi speciali di provincie che sarebbero danneggiate da un provvedimento diverso.

La mia proposta sarebbe di aggiungere nel terzo capoverso di quest'articolo, dopo le parole: " delle quali il Governo avrà concesso l'esercizio, „ queste altre: " anche con altri contratti, e che non siano in condizioni di fare concorrenza alle linee dello Stato, ecc. „

Con questa parte dell'articolo 37, e con questa aggiunta, si verrebbe a completare l'idea esposta dall'onorevole ministro.

Nelle nostre provincie subalpine ci sono molte linee che la iniziativa privata potrà promuovere senza bisogno dello Stato: ora perchè impedirlo in un'epoca in cui i trasporti hanno bisogno di essere accelerati, e di essere portati al minore costo possibile? Bisogna impedire che le Società possano accampare delle pretese, come ne accampava la Società dell'Alta Italia. Io mi ricordo di pretese strane e gravissime.

La Società, per esempio, col diritto alla prelazione, lasciava che i corpi morali prendessero la iniziativa di far fare degli studi, di riunire dei capitali per costruire delle linee, e poi al momento opportuno si presentava col suo diritto di prelazione, e le linee non le lasciava costruire. Io temo assai che noi con queste convenzioni non si abbia a ritornare da capo, e creare quei danni contro dei quali si sono sollevati tanti giusti reclami da parte dei Corpi morali interessati, e da parte di tutti coloro che vogliono vedere a svolgersi sollecitamente le reti ferroviarie complementari del nostro paese.

Ma qui, ammettendo l'onorevole ministro dei lavori pubblici che questa concessione del servizio cumulativo, ed anche della percorrenza della linea per il tratto più breve, possa essere pure oggetto di esame, qui però sorge la questione, che l'onorevole ministro ha pure accennata, dell'eventuale concorrenza alle linee dello Stato. Ora, io credo che sarebbe bene che l'onorevole ministro e la Commissione si mettessero d'accordo, per stabilire con un'aggiunta al disegno di legge, che ci sta sotto gli occhi, quali siano le condizioni che possono essere richieste per una ferrovia complementare perchè abbia da essere considerata come in grado di fare concorrenza alle linee dello Stato; perchè, se noi lasciamo l'interpretazione e la determinazione cioè di queste condizioni alle Società, non si faranno più linee; e così si darà

un colpo terribile allo svolgimento dell'attività privata.

Ora coll'aggiunta da me proposta, e con quella da me suggerita adesso all'onorevole ministro e alla Commissione si risolverebbe uno dei principali punti che preoccupano tutti quelli che si interessano per l'incremento delle industrie ferroviarie in Italia.

Io quindi manderò questa mia proposta all'onorevole presidente, e prego l'onorevole ministro e la Commissione di far sì che la questione sia risolta secondo i desideri del paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

Merzario. L'onorevole ministro ha interpretato esattamente il mio concetto, e lo ha ripetuto con molta maggior chiarezza di quello che non abbia fatto io. Sono lietissimo poi che l'onorevole ministro abbia trovato ragionevole la mia proposta, e dal canto mio, salvo l'accettare il più proposto da altri, mi accontento di accettare anche il meno da me proposto.

Io ho ristretto la mia domanda alle linee non concorrenti, cioè a quelle di semplice diramazione. Ma io vorrei che l'onorevole ministro mi rassicurasse che senza che si faccia nessuna aggiunta a quest'articolo, se ne potrà avere l'effetto da me desiderato. In caso diverso io proporrei che dopo le parole " avrà concesso l'esercizio „ si aggiungesse " e sulle linee private che non sono concorrenti. „

Se venisse accettata questa semplice aggiunta, io sarei soddisfattissimo, perchè si avrebbe la certezza che tutte le linee private, le quali non fanno una concorrenza dannosa alle ferrovie, che ora sono dello Stato e vengono concesse alle Società, potranno godere del beneficio del cumulo delle distanze. Alla fin de' conti questo cumulo nuoce poco o nulla alle Società sia private, sia governative; e giova invece di molto al pubblico, che è quello che contribuì per la costruzione, e paga per l'esercizio delle ferrovie pubbliche e private.

Parendomi la mia proposta, molto discreta e molto modesta, del tutto ragionevole, sono persuaso che l'onorevole ministro e la Commissione vorranno accettarla.

Curioni, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Curioni, relatore. Su questo argomento dirò soltanto due parole in ordine a quanto ha asserito l'onorevole Merzario.

Egli ha detto che avrebbe voluto favorire le linee non concorrenti perchè, secondo lui, non

faranno danno alcuno alle linee che saranno esercitate dalle Società concessionarie.

Ora io rispondo all'onorevole Merzario: le linee di diramazione fanno concorrenza alle linee principali, fanno danno allo Stato ed alle Società, e portano via una parte del prodotto lordo su cui sono basate le convenzioni.

Eccone la spiegazione: supponiamo, per esempio, che si tratti di un trasporto di carbone da Genova a Novara, e che debba andare oltre Novara su una ferrovia privata del genere di quella a cui alludeva l'onorevole Merzario. La distanza da Genova a Novara è di 143 chilometri; il trasporto di una tonnellata di carbone da Genova a Novara costa, secondo le nuove tariffe, lire 7.49, e il trasporto di un carro della capacità di otto tonnellate costa lire 59.92.

Supponiamo ora che si ammetta il cumulo delle distanze per una percorrenza di 37 chilometri al di là di Novara, su una linea privata del genere di quelle di cui ha parlato l'onorevole Merzario. Ecco quale sarebbe il risultato.

Il trasporto del peso di una tonnellata da Genova fino al limite della percorrenza indicata costa lire 68.80; per il trasporto di un carro della capacità già indicata di 8 tonnellate occorrono quindi lire 68.80.

Ora, se si ripartisse questa somma di lire 68.80 in ragione della distanza da Genova a Novara, e dei 37 chilometri oltre Novara, risulterebbe che lo Stato e la Società concessionaria della rete principale, invece di percepire 59.92, percepirebbero lire 54.70, e quindi, per un solo carro di carbone, perderebbero lire 5.32.

Se la distanza fosse maggiore di 37 chilometri la perdita sarebbe ancora maggiore. E questa perdita, come ho già detto, non va soltanto a carico della Società, ma anche a danno dello Stato, perchè negli introiti della rete principale c'è la compartecipazione dello Stato.

Siccome poi i cumuli di distanza patrocinati dagli onorevoli Gabelli e Merzario presentemente non esistono; siccome il calcolo col quale si è dedotta la percentuale, venne fatto senza introdurre gli effetti di questi cumuli, che ora non esistono, ne segue che verrebbe alterato uno degli elementi che hanno servito a dedurre la percentuale stessa; ed è questo uno degli argomenti principali per cui quanto chiedono gli onorevoli Gabelli e Merzario non può esser concesso dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi.

Canzi. Io non ho mai preso parte a questa di

scussione, ed era mia intenzione di tacere; ma mi sono deciso di dire qualche parola, quando ho udito l'onorevole Curioni dichiarare che non poteva accettare la proposta dell'onorevole Merzario, perchè questa verrebbe a pregiudicare la Società, sulla base del contratto che è stato stabilito; ed ha citato un esempio per cui la Società, pel trasporto di carbone da Genova a Novara, verrebbe a perdere 5 lire per ogni carro. E questa sarebbe la ragione, per la quale egli respinge una domanda che io credo giustificata.

Se non m'inganno la domanda dell'onorevole Merzario consisteva in questo, che cioè tutte le ferrovie d'Italia, e quindi tutti i cittadini italiani, venissero a fruire degli stessi vantaggi. Io non capisco per qual motivo i cittadini che hanno la fortuna di trovarsi lungo due grandi reti longitudinali debbano fruire dei vantaggi del cumulo delle distanze, e gli altri che si trovano su linee secondarie, su linee le quali generalmente sono state fatte senza nessun aggravio dello Stato debbano essere privi di questo vantaggio. Io credo che in molta parte queste convenzioni siano state ispirate anzichè da un criterio finanziario ed economico da un criterio fiscale.

La Commissione non doveva domandarsi se dalle convenzioni si potevano ricavare 100 mila lire di più o di meno; non doveva domandarsi se le Società contraenti in una determinata cosa avrebbero perduto 5 o 10: la Commissione doveva domandarsi quali erano le cose più sostanziose all'economia nazionale, più conformi all'economia distributiva di tutti i vantaggi fra i cittadini italiani.

Dimodochè io non insisterò per niente: dirò soltanto che sono meravigliato delle dichiarazioni che l'onorevole relatore Curioni ha fatto a nome della Commissione. (*Bene! a sinistra*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io mi associo completamente e di tutto cuore alle savie considerazioni dell'onorevole Canzi, e non aggiungo altro.

Presidente. Parli, onorevole Zanolini.

Zanolini. Voleva soltanto aggiungere un'osservazione. Ricordo alla Camera che in forza dell'articolo 74 del contratto le linee complementari sono già danneggiate grandemente, non potendo essere ammesse nella rete principale se non quando abbiano raggiunto il prodotto chilometrico di lire quindicimila, perchè le Società avranno interesse ad impedire ch'esse raggiungano quel limite minimo di prodotto.

Or bene, adesso a quelle stesse linee comple-

mentari procacciamo quest'altro danno, di maniera che i comuni e le provincie che hanno contribuito a costruire, in gran parte, a loro spese, tutte queste ferrovie, non avranno mai il compenso che avevano ragione di attendersi per i sacrifici sostenuti.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Questo non ci ha a che fare.

(Vari deputati chiedono di parlare.)

Presidente. Ma allora rifacciamo tutta la discussione!

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. Rinunzio.

Presidente. È stata chiesta la chiusura. Domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo a partito.

(Dopo prova e controprova la discussione è chiusa.)

Come avevo già avvertito, l'onorevole Gabelli, che aveva presentato un articolo preliminare all'allegato E, ora lo presenta come aggiunta all'articolo 37 del capitolato.

La proposta dell'onorevole Gabelli è la seguente:

“ Tutte le spedizioni di merci a vagone completo saranno inoltrate e tassate per le linee di minimo percorso fra punto di consegna e punto di arrivo (qualunque siano il proprietario e l'esercente) quando non intervenga a far deviare da questa norma generale, per la quale tutte le linee sarebbero considerate come appartenenti ad un'unica rete, la dichiarata volontà del mittente. ”

Gli onorevoli Merzario e Nervo poi hanno presentato un emendamento al terzo capoverso dello stesso articolo 37. Dopo le parole: “ Le tariffe comuni a base differenziale per i trasporti a grande od a piccola velocità saranno applicate senza distinzione di percorrenza sulle reti delle quali il Governo avrà concesso l'esercizio, ” l'onorevole Nervo vorrebbe che si aggiungesse: “ anche con altri contratti che non siano in condizione da far concorrenza alle linee dello Stato. ”

Nervo. Chiedo di parlare per fare una dichiarazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Nervo. Ritiro la mia proposta e mi associo a quella dell'onorevole Merzario.

Presidente. Sta bene, perchè quella è più chiara. (Uraniti)

L'onorevole Merzario vorrebbe che alle parole dell'articolo che ho riferite si aggiungesse: “ ...e sulle linee private che non siano concorrenti. ”

L'onorevole Velini invece farebbe un'altra aggiunta.

Canzi. Vorrei che si votasse per divisione.

Presidente. Mi permetta prima di dare comunicazione delle varie proposte.

L'onorevole Velini vorrebbe che dopo le parole: “ ...sulle reti delle quali il Governo avrà concesso, l'esercizio ” si aggiungesse: “ e su tutte le altre linee dello Stato costruite ed esercitate da privati, non comprese in nessuna categoria, in guisa che i chilometri percorsi su qualsiasi linea... ” il resto come nell'articolo.

Ora domando agli onorevoli Merzario e Velini se intendano che le loro proposte sieno subordinate a quella dell'onorevole Gabelli, od indipendenti da essa.

Merzario. Intendo che la mia sia posta a partito soltanto nel caso che non sia accettata quella dell'onorevole Gabelli.

Presidente. Sta bene. E l'onorevole Velini...?

Velini. Siccome la mia proposta è speciale, gradirei di sapere prima che cosa ne pensi l'onorevole signor ministro, perchè, se egli mi desse schiarimenti soddisfacenti, sarei disposto anche a ritirarla.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ho già dichiarato che la proposta dell'onorevole Gabelli non può essere accolta. E torno a pregare gli onorevoli Merzario e Velini di non insistere nei loro emendamenti, perchè noi non possiamo imporre le tariffe convenzionali alle Società alle quali non si estendono le convenzioni; tanto più che un voto contrario della Camera potrebbe far ritenere che sia escluso *a priori* ogni accordo colle Società private per il servizio cumulativo, mentre io credo che in molti casi si potrà farlo.

Presidente. Onorevole Velini.

Velini. Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritiro il mio emendamento, persuaso che quando le Società proprietarie delle linee private presenteranno domande nell'interesse delle popolazioni, l'onorevole ministro le accoglierà come ha premesso.

Presidente. Onorevole Merzario, ritira la sua proposta?

Merzario. La mantengo.

Presidente. Sta bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. È inutile che io dichiaro, che il Ministero non può assolutamente accettare la proposta dell'onorevole Gabelli, la quale sconvolgerebbe tutte le basi di equità cui fu ispirato il contratto (*Oh! oh! — Rumori a sinistra.*)

Presidente. Verremo dunque ai voti. Rileggo la proposta dell'onorevole Gabelli.

“ Tutte le spedizioni di merci a vagone completo saranno inoltrate e tassate per le linee di minimo percorso fra punto di consegna e punto di arrivo (qualunque siano il proprietario e l'esercente) quando non intervenga a far deviare da questa norma generale, per la quale tutte le linee sarebbero considerate come appartenenti ad un'unica rete, la dichiarata volontà del mittente. ”

Chi è d'avviso di approvare quest'aggiunta all'articolo 37 del capitolato si compiacca di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova non è approvata.*)

Ora viene l'aggiunta proposta dall'onorevole Merzario al terzo capoverso di questo articolo.

L'onorevole Merzario propone che dopo le parole: “ Le tariffe comuni a base differenziale per i trasporti a grande ed a piccola velocità saranno applicate senza distinzione di percorrenza sulle reti delle quali il Governo avrà concesso l'esercizio, ” si aggiunga: “ e sulle linee private che non sieno concorrenti. ”

Pongo a partito quest'aggiunta dell'onorevole Merzario.

(*Non è approvata.*)

Rimane, così, approvato l'articolo 37 nei termini proposti dalla Commissione e dal Ministero.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa, onorevole Nervo?

Nervo. Vorrei pregarla che mi permettesse di chiederle uno schiarimento. Vorrei sapere se la approvazione di questo articolo implichi quella degli allegati *D* ed *E*.

Presidente. Ho già dichiarato più volte che gli allegati *D* ed *E* rimangono impregiudicati e tenuti sospesi.

Passiamo all'articolo 38.

“ In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del regno; o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità,

una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso. ”

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, quest'articolo rimane approvato.

“ Art. 39. Il concessionario potrà proporre lo esperimento di quelle modificazioni delle tariffe, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico.

“ Tali modificazioni e la data dell'attuazione loro dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

“ Il concessionario potrà inoltre, col consenso del Governo, sperimentare sulle linee concesse nuove tariffe locali, di ritorno, di transito o di concorrenza, e mantenere quelle della stessa natura in vigore al cominciamento del contratto.

“ Gli esperimenti di cui sopra non daranno diritto ad alcun speciale compenso al concessionario; dovranno durare almeno un anno, decorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe precedentemente in vigore, purchè il concessionario ne dia preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico.

“ Il concessionario potrà infine, dandone preavviso all'ispettorato governativo, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni pei treni ordinari in occasione di feste, fiere e mercati. ”

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Vi sono già altri iscritti, onorevole Nervo. Il primo è l'onorevole Adamoli.

(*Non è presente.*)

Verrebbe poi l'onorevole Visocchi; ma egli cede la sua volta all'onorevole Lacava.

L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

Lacava. Mi permetto di chiedere alcuni schiarimenti, tanto all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed a quello d'agricoltura e commercio, quanto alla Commissione.

Ieri noi abbiamo votato l'articolo 16 del contratto, il quale ha un capoverso così concepito:

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

Ora nell'articolo 39 si parla di nuove tariffe locali da sperimentarsi; ed intanto vediamo che nel volume quinto sono inserite altre tariffe locali, le quali, secondo quello che ci disse ieri l'ono-

revoles presidente, non verranno in discussione dinanzi alla Camera, poichè non furono proposte dal Governo, ma invece furono presentate dalla Commissione come un documento...

Presidente. Spiegativo della relazione.

Lacava. Sta bene; come un documento d'esplicazione.

Ed ieri l'onorevole presidente della Commissione disse poi che quelle tariffe locali del volume quinto erano convenzionate, cioè, in altri termini, erano state fatte dal Governo d'accordo con le Società contraenti. Ora io domando all'onorevole ministro se le tariffe contenute nel detto volume quinto sieno appunto quelle nuove tariffe locali che dovranno essere introdotte ai sensi dell'articolo 16 del contratto, ed in caso affermativo io desidero che l'onorevole ministro lo dica chiaramente alla Camera. Desidero parimenti ch'egli dica se, andando in vigore le tariffe contenute nel volume quinto, sieno abolite quelle ora in corso; perocchè in quelle nuove alcune voci hanno un trattamento meno buono di quello delle tariffe presenti, ed io desidero conoscere quali intendimenti abbia il Governo in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io ho domandato di parlare perchè vorrei che fosse stabilito più chiaro accordo fra l'articolo 39 del capitolato o l'articolo 16 del contratto, che abbiamo già votato. A me pare che nell'articolo 39 del capitolato si voglia accordare al concessionario la facoltà di proporre varie tariffe locali, che possano migliorare e promuovere il traffico, e che d'altro lato non riescano troppo nocive ai proventi delle ferrovie; quindi l'articolo, a mio avviso, è meritevole della nostra approvazione. Vorrei però che esso non andasse a pregiudicare quello che è stabilito nell'articolo 16 del contratto. Ponete mente, o signori, che dopo aver premessa la parola *potrà* si viene poi a dire: " ... e mantenere quelle (intendi tariffe) della stessa natura in vigore al cominciamento del contratto. "

Ora, per l'articolo 16, il concessionario ha obbligo di mantenere le tariffe locali che sono in vigore, mentre, secondo l'inciso di questo articolo 39, ciò verrebbe a rendersi facoltativo.

Dunque a me pare che dovrebbe essere eliminata questa antinomia; e però proporrei che nel terzo capoverso dell'articolo 39 del capitolato si aggiungesse prima delle parole: " mantenere quelle, ecc., " la parola " dovrà. " In tal modo la dizione sarebbe: " ... dovrà mantenere quello della stessa natura in vigore al cominciamento del contratto. "

Appresso aggiungerei anche: " nonchè le altre convenzionate; „ perchè, da quanto ho inteso (e su ciò domando spiegazioni agli onorevoli ministri), nel volume quinto degli allegati, non sono solamente riportate le tariffe locali in vigore, ma ve ne è alcuna anche convenuta di recente colle Società concessionarie.

Dopo ciò mi cade in acconcio di ribadire la domanda dell'onorevole Lacava agli onorevoli ministri, perchè chiariscano bene quali sieno le tariffe in vigore, delle quali si parla, o se ve ne è ancora altre nuovamente convenzionate, altrimenti queste tariffe rimarrebbero qui in ultimo al volume quinto per contentare le persone desiderose di vedere migliorate le condizioni dei trasporti, ma sarebbe lecito dubitare che non andranno effettivamente in vigore.

Tra le altre ragioni che dovrebbero consigliare la esplicita annessione di queste tariffe agli allegati del capitolato c'è questa: suppongo che nasca una contestazione giudiziaria tra coloro che si servono delle tariffe e la Società concessionaria; io domando: dove andrà il magistrato a cercare la legge scritta, la quale deve dare ragione all'una parte o all'altra? Questo mi dà ragione di riconfermare la domanda che feci ieri, perchè le tariffe locali facciano parte del capitolato.

Ma l'onorevole Baccarini diceva ieri alla Camera: mi pare cosa da ridere che le tariffe locali, che sono una cosa continuamente variabile, debbano far parte del contratto o del capitolato.

Rispondo, o signori, che non trovo nessuna difficoltà in ciò.

Le tariffe locali hanno vigore ed hanno stabilità sino a che altre nuove non sieno consentite dal Ministero. Dunque fino a che esso han vigore non trovo nessuna difficoltà che vengano allegate al capitolato.

Ora, ricapitolando brevemente le poche mie parole, dirò che io insisto nella domanda che le tariffe locali sieno allegate al capitolato, principalmente perchè in tal guisa sarà alla Camera data la facoltà di discuterle. Quando ciò non si possa, prego almeno l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed eziandio l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, che deve essere al pari di noi tenero del buon andamento dei trasporti industriali ed agricoli, di dichiarare nettamente e con tutta sicurezza quali sieno le tariffe locali sulle quali il paese può fare assegnamento.

Pregherei infine l'onorevole ministro di volere accettare l'aggiunta da me proposta all'articolo 39, la quale, senza alterare il concetto dell'articolo stesso, serve a togliere l'antinomia che potrebbe

sorgere fra il disposto dell'articolo 16 del contratto e quello dell'articolo che ora discutiamo.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. C'è prima di lei l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Io vorrei innanzitutto chiedere all'onorevole ministro quale sia il significato del primo capoverso dell'articolo 39 così concepito:

“ Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni delle tariffe, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico. ”

A me non pare che questo capoverso esprima un concetto molto chiaro, perchè dovrebbe intendersi nel senso ristretto di diminuire le tariffe, giacchè aumentandole non si gioverebbe al traffico, ma lo si farebbe diminuire.

Per aumentare il traffico non ci è che un mezzo, quello di diminuire le tariffe. (*Movimenti*) E se questo è il concetto che si volle esprimere, perchè nell'articolo si è usato il vocabolo *modificazioni* che può essere interpretato anche nel senso di aumentare le tariffe? Se la Società potesse fare modificazioni aumentando le tariffe, mi pare che le si conferirebbe una facoltà esorbitante, che, certamente, non poteva essere negli intendimenti nè del Ministero, nè della Commissione di conferirle.

E ciò tanto più sarebbe grave, inquantochè questo capoverso non si riferisce solamente alle tariffe locali, ma a tutte le tariffe; e quindi alle tariffe della grande velocità, a quelle della piccola velocità, ed alle tariffe speciali comuni, non escluse quelle dei viaggiatori.

Ora, a me pare che assolutamente non possa essere stata intenzione del Governo di concedere alla Società la facoltà di aumentare le tariffe in discorso. E tanto più mi confermo in questa persuasione, in quanto che coll'articolo 16 del contratto, che approvammo ieri, si è stabilito, fra le altre cose, che le tariffe dell'allegato *D* non possono essere aumentate che per legge.

Se questo è, e mi pare veramente che sia, è necessario modificare il capoverso dell'articolo 39; ed è per raggiungere questo scopo, che io mi permisi di proporre un emendamento in questo senso, che la Società possa proporre l'esperimento di modificazioni di tariffe che valgano ad aumentare

il traffico. Il mio emendamento è stato approvato dall'onorevole Genala e dall'onorevole Grimaldi, mi danno fiducia che il mio emendamento sarà accolto dal Ministero, e spero che non sorgerà l'onorevole Curioni, o l'onore-

vole Corvetto, a contraddire alle buone intenzioni degli onorevoli ministri. (*Commenti*)

Vengo alla seconda osservazione, che io intendevo di fare su questo articolo, e per la quale fui, in parte, prevenuto, e ne sono lieto, dall'onorevole Lacava.

Mettendo in confronto il terzo ed il quarto capoverso di questo articolo, non emerge chiaramente quale sia la loro portata.

Per il terzo capoverso la Società ha due facoltà, onorevoli ministri (la questione parrà un po' sottile, ma ha la sua importanza): la prima è quella di stabilire sulle linee concesse nuove tariffe locali di ritorno, di transito o di concorrenza; la seconda quella di mantenere le tariffe locali della stessa natura che sieno in vigore al cominciamento del contratto. E fin qui sta bene; ma non mi orizzonto più quando leggo il quarto capoverso e lo pongo in raffronto con quello che lo precede.

Il quarto capoverso rende assolutamente inapplicabile il terzo; ed eccone, brevemente le ragioni.

Nel quarto è detto “ che gli esperimenti di cui sopra (cioè gli esperimenti di nuove tariffe locali ed il mantenimento di quelle vigenti) dovranno durare almeno un anno, decorso il quale potranno essere ristabilite quelle precedentemente in vigore purchè il concessionario ne dia preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico. ”

Ora, onorevole ministro, se la Società ha facoltà di abolire le nuove tariffe locali che avesse istituite, e quelle che erano in attività al cominciamento del contratto, quali possono essere le tariffe che per virtù del quarto capoverso deve sostituire a quelle abolite?

Onorevole Genala, è necessario togliere la contraddizione fra questi due capoversi, e la si può togliere sopprimendo nel terzo l'inciso — e mantenere quelle della stessa natura in vigore al cominciamento del contratto.

E tanto più la soppressione di quest'inciso è passibile, in quanto che per l'articolo 17 del contratto, approvato ieri, le Società sono obbligate a mantenere in vigore le tariffe locali vigenti, fino a che non sieno sostituite da tariffe nuove.

E siccome mi pare che anche su questo punto l'onorevole ministro dei lavori pubblici faccia dei buoni discorsi, così avrei in proposito anche qualche cosa da dire.

Sanguinetti. Sarebbe ad ogni modo la seconda. Comunque, ciò è per me di lieto augurio, e spero, che andando avanti, l'onorevole ministro vorrà

essere verso di me un poco più benevolo di quello che sia stato per il passato. (*Si ride*)

Dunque, in primo luogo, prego l'onorevole ministro di accettare la modificazione che propongo al primo capoverso; ed in secondo luogo lo prego di chiarire i dubbi che nascono confrontando tra loro il terzo ed il quarto capoverso. Veda egli se non sia il caso di sopprimere l'inciso che ho testè ricordato.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Nervo. Prima di esporre le osservazioni che intendo di fare su questo argomento, io mi permetto di chiedere all'onorevole presidente se, coll'esiguo numero di colleghi presenti, sia il caso di continuare una discussione grave...

Presidente. Io non ho l'abitudine di tenere forzatamente i deputati qua dentro.

Nervo. Io faccio questa domanda perchè si tratta di cose gravissime...

Voci. Ci siamo noi!

Presidente. Onorevole Nervo, continui.

Nervo. Anzitutto mi unisco alle osservazioni fatte dai miei egregi colleghi Visocchi e Sanguinetti in ordine a queste tariffe, colle quali mi pare che si vorrebbe far passare per la finestra ciò che non è entrato per la porta.

Parliamoci chiaro: le tariffe speciali in tutti i paesi del mondo sono considerate come mezzo specialissimo per facilitare i trasporti dai centri di produzione a quelli di consumo, e particolarmente ai porti del litorale. Ora, se bado agli esempi di tariffe locali che ci sono dati nel volume quinto, mi sembra che ci sia una gran tendenza ad invadere con esse il campo delle tariffe speciali; ed in presenza di questa tendenza io non posso non preoccuparmi del potere che si darebbe alle Società concessionarie ed al Governo, di modificare queste tariffe locali.

A che pro' discutere tante settimane la questione dei trasporti, quando poi si lasciano le maglie così larghe che possono passarvi vagoni interi di contrabbando!

Io lo dico nell'interesse del paese. So bene che la Società cercherà di fare il meglio, ma quello che è il meglio per la Società, tante volte non lo è per il paese. Perchè ci sono due modi per rendere produttivo l'esercizio delle ferrovie, come m'insegna l'onorevole ministro: o imporre al paese elevate tariffe, alle quali il commercio e le industrie non si possono adattare; o fare tariffe miti (come io diceva già nella Commissione della inchiesta ferroviaria, che permettano al traffico di svolgersi ed all' esercente delle reti ferroviarie di trovare

nel più largo svolgimento del traffico compenso maggiore di quello che non troverebbe nelle tariffe elevate.

Io sono per questo secondo sistema; ma con mio sommo rammarico vedo che c'è una notevole tendenza per il sistema contrario, che ha invaso tutto il campo degli allegati *D* ed *E* in modo arcifiscale, per non dire vessatorio.

Ora poi, oltre elevare questo edificio arcifiscale, che riuscirà onerosissimo al paese, si vuol far entrare di straforo l'elemento delle tariffe locali, che è un'altra specie di nebulosa, nella quale non riusciamo a veder chiaro, nemmeno con una lente d'ingrandimento.

Io desidero che l'onorevole ministro dichiari se verrà rispettato il concetto che s'ebbe fin qui delle tariffe speciali, molto più che mi pare su questo argomento non sia d'accordo colla Commissione; ma, poichè le dichiarazioni valgono quel che valgono, io propongo che con una speciale disposizione si obblighi il concessionario, il quale voglia sperimentare nuove tariffe locali, a mantenerle nei limiti imposti dalla natura di queste tariffe; poichè, come l'onorevole ministro può insegnarmi, le tariffe speciali possono talvolta ledere gli interessi di una zona a favore di un'altra.

Noi non sappiamo chi siano i componenti di queste Società: conosciamo i promotori, che sono certamente degni di ogni considerazione; ma quando la Società sarà costituita, quando le azioni saranno sparse per tutta Europa, e quando gli amministratori rappresenteranno anche interessi che sono fuori del nostro paese, poichè siamo circondati da elementi che cercano di ridurre l'Italia a una prefettura economica di alcuni vicini, i quali vedono con invidia il nostro progresso economico, bisogna ben badare a questo! (*Interruzione*)

Sicuro, è un fatto. L'onorevole Genala me lo insegna. È ciò che succede pel Gottardo, ciò che succede per l'Arlberg. Dunque noi dobbiamo ammarci e non passare alla leggera sopra certe disposizioni, le quali, quando le Società sieno costituite, possono servire di arma contro la nostra vita economica, che è la nostra vita finanziaria, e quindi politica e militare.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole ministro di accettare che, dopo il terzo capoverso dell'articolo 39, si aggiungesse:

“ Le nuove tariffe locali, di ritorno, di transito o di concorrenza, non potranno aver uno scopo ed un assetto di basi diverso da quello delle analoghe tariffe oggidì in vigore. ”

Mi pare che la mia domanda sia molto mode-

sta; ma intanto ci tranquillizzerebbe tutti, e tranquillizzerebbe anche il paese che con queste tariffe locali non si farebbe uno strappo alle tariffe speciali.

Presidente. L'onorevole Napodano ha facoltà di parlare.

Napodano. Io ho presentato la proposta di un comma aggiuntivo all'articolo in esame, affinché sia dichiarato solennemente che le convenzioni ferroviarie, nella loro applicazione, non porteranno aumento alle tariffe locali attualmente in vigore per le provincie meridionali.

Io devo francamente dichiarare alla Camera che, pure essendo profano al tecnicismo di queste convenzioni, non lo sono poi al punto da non capire la solenne mistificazione che si fa a gran parte del nostro paese.

I fautori di queste convenzioni ci vorrebbero far credere vicina l'età dell'oro per le nostre provincie. (*Interruzioni*)

C'è chi mi dice di no; se non sarà l'età dell'oro, sarà l'età dell'argento.

Una voce. Del ferro!

Napodano. Certa cosa è che grandi vantaggi si fanno sperare, alle nostre provincie in specie, da questa legge, e in alcune riunioni di deputati si è perfino detto essere ingiusta l'opposizione che si fa alla legge, perchè le tariffe saranno diminuite, sia pei trasporti delle merci che dei viaggiatori.

L'articolo 39 ha una certa relazione con l'articolo 16 già votato, il quale dice che rimarranno provvisoriamente in vigore le nuove tariffe. Ma questo stato provvisorio potrà finire il primo giorno in cui la legge che discutiamo andrà in vigore; e frattanto l'articolo 39 dà facoltà al concessionario di sperimentare nuove tariffe.

Ora, o signori, bisogna dichiarare che cosa si intende di fare. Volete voi assolutamente stabilire nuove tariffe?

Fatelo pure; vi sarà una maggioranza che le approverà; tanto meglio per essa e per la legge. Ma non sarà almeno permesso di far credere al paese che le convenzioni attuali stabiliscono una diminuzione nelle tariffe, o per lo meno il mantenimento delle tariffe attuali.

Se adunque vogliamo uscire dall'equivoco, se vogliamo far cessare questa che io ho chiamato una mistificazione, io credo che la Camera dovrà approvare la mia proposta, con la quale si dichiara che le attuali tariffe locali non saranno modificate.

In questo modo si saprà che se con questa legge si dovrà venir meno ai principii economici, alle

regole tecniche, a tutto ciò che ha formato oggetto di così lunghe discussioni da parte degli oppositori di queste convenzioni, almeno i piccoli proprietari, coloro che non giudicano le leggi se non da un punto di vista personale, non dovranno fin dal primo giorno sperimentare i danni di questa legge, ma anzi, fino dal primo giorno, ne risentiranno i benefici effetti.

Io dunque mi auguro che tanto il Governo, il quale ha già dichiarato in varie occasioni che le convenzioni ferroviarie non avrebbero pregiudicato nè danneggiato gl'interessi dei viaggiatori e del traffico, quanto la Commissione, e tutti coloro che del Governo sono sostenitori, non avranno difficoltà di dichiarare, approvando la mia proposta, che le attuali tariffe locali, per effetto delle convenzioni, non saranno in alcuna guisa modificate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Bisogna anzitutto che, dovendo discutere questa questione, io faccia una dichiarazione personale. È noto a tutti che io non sono un uomo tecnico in questa materia; ma per il dovere che ciascun deputato aveva di esaminare queste convenzioni, io mi sono accinto ad un lavoro per me arduo, improbo, faticosissimo.

Sarei molto lieto se a tutti fosse bastato l'animo di leggere i cinque volumi della relazione e gli annessi allegati.

Ma perchè la Camera possa comprendere quanta sia la difficoltà per un uomo non tecnico, di studiare cose tecniche, segnalerò a quelli degli onorevoli miei colleghi, che non hanno avuto forse il tempo o la pazienza di studiare tutti i cinque volumi della relazione, un metodo curiosissimo, con cui questi allegati, e tutto ciò che si riferisce alle tariffe, sono stati presentati dalla Commissione.

Prendo uno di questi allegati, qualunque esso sia, voi trovate la nomenclatura delle merci tra due colonne. In queste due colonne vi sono dei numeri, i quali, nella colonna a sinistra, indicano la categoria della merce, e nella colonna a destra la classificazione generale. Voi cercate la voce per la tariffa generale; ma, quando volete andare a vedere la tariffa speciale relativa alla medesima voce, non trovate subito il modo di conseguire questo scopo. E solamente dopo molte ricerche venite a scoprire che aumentando di un *cento* ciascuno di quei numeri che sono nella colonna a sinistra, si perviene a trovare la tariffa speciale, relativa alla voce di cui è parola nella tariffa generale. Basta accennarvi solamente questo fatto,

per capire a quale specie di fatica i deputati hanno dovuto sobbarcarsi per sapere tante e tante altre cose. (*Parità*) Inoltre, nella seconda colonna si trova un *V* oppure un *W*.

La Commissione, parmi, avrebbe dovuto avvertire con una annotazione in colonna i deputati (i quali possono non essere tecnici o spedizionieri) che quel *V* e quel *W* significava *volume* e *doppio volume*. (*Parità*)

Curioni, relatore. C'è questa annotazione.

Lazzaro. Sì, ma non in colonna. Ciò premesso, passò a fare qualche breve considerazione nel merito, servendomi degli elementi che ho dinanzi. L'onorevole Lacava ha fatto due domande al Ministero; a me paiono ragionevolissime; e l'onorevole Visocchi ne ha fatta un'altra alla quale io mi associo. L'onorevole Lacava ha chiesto al ministro (o se sbaglio prego l'onorevole Lacava di correggermi) se le tariffe locali di cui è composto il quinto volume (tariffe locali che sono contrattuali) siano o non siano più gravose al commercio ed alla industria delle province meridionali. Ebbene, io, quantunque non abbia le conoscenze tecniche dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio, il quale suppongo sia competentissimo...

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Così, così. (*Si ride*)

Lazzaro. ... pure dico al mio amico l'onorevole Lacava che queste tariffe locali, di cui si parla nel volume V, e che l'onorevole Visocchi vorrebbe giustamente sottoporre alla discussione della Camera, non recano tutto quel vantaggio che si vuol far credere, specialmente per le province meridionali, anzi affermo che aggravano la condizione loro. (*Bisbiglio al banco della Commissione*)

Citerò qualche esempio.

Si è parlato, ad esempio, dei grandi vantaggi che si facevano all'industria delle paste alimentari, una delle principali nelle province meridionali, e si è detto che la tariffa locale, di n. 202, applicata a quest'industria avrebbe arrecato un grande giovamento. Ora io ho voluto leggere la tariffa a pagina 272 del V volume, e ho veduto che, a differenza dell'altre oggi in vigore, non calcola le stazioni, o, per dir meglio, il percorso chilometrico, nello stesso modo come è calcolato nell'attuale tariffa locale.

Diffatti, colla tariffa locale n° 202, per le paste alimentari, si escludono come termini di percorrenza le stazioni di Napoli, di Castellammare, di Torre Annunziata, e quella di Bologna. Quindi che cosa accade? Accade che questa tariffa locale n° 202 non è applicabile a questa industria; vice-

versa noi abbiamo oggi una tariffa che è applicabile e si applica; ed è la tariffa n° 8.

Sicchè quali sarebbero le conseguenze di ciò? Vediamole: Oggi un carico di paste, da Torre Annunziata (importantissimo luogo di questa produzione) a Bologna, un percorso di 745 chilometri, colla tariffa attuale paga, per ogni tonnellata, lire 30; invece con queste convenzioni, non potendosi applicare la tariffa locale indicata per questo percorso chilometrico, verrebbe a pagare la cifra di lire 41.80 per tonnellata. Ossia avrebbe un aumento del 39 e 35 per cento.

La Commissione mi dica se la tariffa locale n° 202, piccola velocità, sia applicabile a questo percorso. Dal testo della legge apparisce che la tariffa locale si applica ai piccoli percorsi; ma siccome attualmente la tariffa locale n° 8 si applica da Torre Annunziata a Bologna per un lungo percorso, così è evidente che, applicata questa legge, noi saremo privati di questo beneficio.

Citerò un altro esempio: la tariffa locale n° 203, piccola velocità, per le frutta meridionali. Si è detto che queste convenzioni avrebbero avuto per effetto di facilitare gli scambi tra le diverse province d'Italia, fra quelle del Mezzogiorno e quelle del centro. Ed io prendo sempre di mira Bologna, come un punto importantissimo, quasi un punto intermedio tra le comunicazioni dell'Italia meridionale coll'Italia settentrionale. Ebbene, facciamo il conto per le frutta delle province meridionali. La tariffa locale n° 203, per le frutta stabilisce che per un percorso di 752 chilometri si pagheranno, per tonnellata, lire 32.85. Tariffa locale n° 203, pagina 273, volume quinto.

Invece ora, con la tariffa locale n° 8, pagano lire 30.30; differenza in più lire 2.05. Gli agrumi di Sorrento non sono frutta delle province meridionali? Forse Bologna non è una stazione, anzi l'unica stazione di transito tra le province del Mezzogiorno e quelle dell'Alta Italia? Forse la percorrenza di 750 chilometri è troppo forte per risentire i vantaggi delle nuove tariffe?

Potrei proseguire le mie osservazioni anche per la tariffa locale numero 204 che concerne i vini, per quella numero 205 che favorisce il trasporto degli olii.

Ripeto che queste tariffe locali inserite nel quinto volume, badino bene gli onorevoli colleghi, non recano tutti quei vantaggi che si vuol far credere; ed ecco perchè io ho sottoscritto la mozione dell'onorevole Napodano, mozione che tende a non fare alterare le attuali tariffe locali nelle provincie napoletane; ecco perchè trovo molto

giusta l'osservazione dell'onorevole Visocchi, il quale crede che questo quinto volume dovrebbe venire in discussione innanzi alla Camera, affinché si possa vedere se convenga o no adottare queste tariffe locali. Si ha un bel dire che l'applicare le tariffe locali è una attribuzione che spetta al potere esecutivo; ma alla fine dei conti, quando si tratta d'interessi che concernono intere provincie e che meritano l'interesse del Parlamento, mi pare che non sarebbe mal fatto esaminare queste tariffe e non lasciare al solo arbitrio del Governo o delle Società di applicarle o no.

Io mi auguro che la Camera farà buon viso alla proposta dell'onorevole Visocchi. Se l'onorevole ministro e l'onorevole relatore della Commissione, che io riconosco competentissimi (mentre, come io ho dichiarato fin dal primo momento, io non lo sono, e parlo soltanto per compiere un sacro dovere di coscienza), mi diranno ragioni capaci di persuadermi, io ne sarò lieto, e riconoscerò che queste tariffe locali favoriscono le industrie ed il commercio delle provincie napoletane; per ora mantengo le mie osservazioni e con esse la proposta che ho avuto l'onore di fare.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Per concessione di materia si è richiamata la discussione dell'articolo 16 del contratto, nel quale pure si stabiliscono norme concernenti le tariffe speciali e locali. Ed è stato domandato dagli onorevoli Lacava e Visocchi quale era la conseguenza di quell'articolo per le tariffe locali, e se l'articolo 39 ora in discussione non porti una variazione e non contenga una contraddizione con ciò che è stato votato nell'articolo 16. Darò dunque brevi spiegazioni, e più chiare ed esplicite che mi sarà possibile.

L'articolo 16 del contratto stabilisce che tutte le tariffe locali, tanto quelle per viaggiatori (come, per esempio, quella fra Avellino-Cancello, e Capua-Napoli, e quelle altre per i campagnuoli e simili), quanto le tariffe locali per le merci, rimangono in vigore fino a tanto che non siano sostituite da nuove tariffe.

Quando fu stipulato il contratto, e fu presentato alla Camera, nè le Società nè il Governo non potevano avere avuto tempo di studiare nuove tariffe locali, perchè per fare tariffe locali conducenti allo scopo nostro, era necessario studiare gli effetti che avrebbero potuto dare le nuove tariffe speciali e generali.

Quindi fu compilato l'articolo 16 come la Ca-

mera lo ha approvato. Ma nel frattempo si è tratto partito degli studi che già si compievano, al fine di modificare le tariffe già presentate alla Camera. Ed ecco come si sono preparate quelle tariffe locali che figurano nel quinto volume, (fra cui si conservano per ragioni di equità e convenienza quelle sopraindicate di Avellino-Cancello-Capua-Napoli) e che sono destinate a sostituire le tariffe locali ora vigenti, perchè studiate in modo da avvantaggiare il commercio, togliendo anche taluni di quegli aumenti che deriverebbero dalla pura e semplice applicazione delle tariffe generali e speciali comuni contenute negli allegati *D* ed *E*. Le tariffe locali attuali rimangono in vigore sino a che non siano sostituite dalle tariffe nuove. E le nuove tariffe che fino ad ora sono state studiate e presentate dalle Società al Governo, sono appunto quelle contemplate nell'allegato del volume *V*. Quindi sta perfettamente la dichiarazione fatta ieri dall'onorevole Corvetto, che anche queste tariffe locali hanno un carattere contrattuale, in questo senso: che la Società non le può introdurre, oviare o togliere senza il consenso del Governo. Le Società hanno già fatte le proposte loro al Governo, il quale acconsentirà che queste tariffe siano applicate. Soltanto, prima di applicarle definitivamente (ed ecco perchè non le abbiamo presentate come allegato), si voleva verificare se, dopo la discussione della Camera, non ci sia ancora qualche altro ritocco da fare a queste tariffe.

Nondimeno, a parte queste ultime, rimane inteso che, secondo il convenuto, e secondo l'articolo 16 approvato dalla Camera, le tariffe attuali locali rimangono in vigore sino a che non siano sostituite da nuove, che saranno definitive, e come tariffe locali definitive, non potranno poi essere variate, nè tolte senza il consenso esplicito del Governo.

L'articolo 39 provvede ad un altro caso che può benissimo verificarsi: al caso cioè in cui sia conveniente introdurre qualche modificazione nelle tariffe speciali generali o locali soltanto in via di prova, perchè non si è sicuri dei risultati. E allora la Società domanda di fare un esperimento, che il Governo può concedere e che deve durare almeno un anno. A questo caso si riferisce l'articolo 39.

Ma l'onorevole Sanguinetti dice: siccome queste modificazioni debbono essere rivolte ad aumentare il traffico, la parola *modificazione* non risponde al concetto di aumento del traffico; e quindi si dovrebbe dire "riduzione di tariffe."

Io, in massima, sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Sanguinetti; ma lo prego di considerare, se usando la parola *riduzione* non si venga a fare una limitazione, che non è nel suo pensiero, nè in quello dell'articolo. Riduzione vuol dire ribasso dei prezzi delle tariffe; mentre si possono modificare le tariffe anche lasciandone il prezzo come è, ma modificando altre condizioni; per esempio variando i termini di resa, accrescendo la responsabilità della Società, e via discorrendo.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Quindi la parola *modificazione*, mentre include il ribasso delle tariffe, non esclude il concetto di altre modificazioni che non sono una vera riduzione del prezzo di trasporto; e per conseguenza mi pare che convenga meglio di lasciare la parola *modificazione*, la quale non può essere intesa in altro modo se non in quello di favorire il commercio, senza di che non si avrebbe l'effetto dell'aumento del traffico, come dice l'articolo: se la modificazione non fosse diretta a facilitare il traffico, evidentemente al Governo non converrebbe mai consentire all'esperimento.

L'onorevole Sanguinetti osserva che le ultime parole del terzo comma dell'articolo 39 pare che lascino in facoltà del concessionario di mantenere o non mantenere le tariffe locali, di ritorno, di transito o di concorrenza, che saranno in vigore al cominciamento del contratto, mentre l'articolo 16 del contratto dice che le tariffe locali *debbono* e non già *possono* essere mantenute in vigore fino a tanto che non sieno sostituite da altre. L'onorevole Sanguinetti propone quindi che quelle parole siano soppresse per eliminare ogni dubbio; e già prima di lui aveva fatto la stessa proposta l'onorevole Visocchi.

Il Governo riconosce che realmente il dubbio può nascere; e siccome in questa materia delicata è bene togliere qualunque dubbio, così, salvo ad udire il parere della Commissione, consentirei che le ultime parole del terzo comma fossero soppresse. Allora tutto l'articolo camminerebbe spedito; ed in esso non si tratterebbe se non di esperimenti di modificazioni in meglio per promuovere il traffico.

Anche questi esperimenti, lo ripeto, devono essere approvati dal Governo, e durare almeno un anno; spirato il quale se la Società decide di non rendere definitiva la nuova tariffa, si ritorna a quella di prima. Quando invece la tariffa nuova o la modificazione nuova siano divenute definitive

non possono essere più mutate senza l'espresso consenso del Governo.

Ecco dunque quale è il significato vero e preciso degli articoli 16 del contratto e 39 del capitolato; in forza dell'articolo 16 le tariffe vigenti durano fino a che non sono sostituite da altre parimenti definitive ed approvate dal Governo; in forza dell'articolo 39, le ulteriori modificazioni, così delle tariffe locali come di quelle di tutte le altre specie, si applicano prima in via di esperimento; e quando questo sia compiuto, la tariffa sperimentata che diventa definitiva segue la sorte di tutte le altre; onde non potrà più essere per l'avvenire variata o tolta, senza l'espresso consenso del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Ho pochissime parole a dire. Se io ho compresa la locuzione di questo articolo (e credo di non averla fraintesa, specialmente dopo le ultime spiegazioni categoriche date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici), mi pare che sperimentare nuove tariffe locali non importi modificare quelle antiche in guisa che a queste le nuove si sostituiscano, ma importa soltanto estendere il mezzo delle tariffe locali a nuovi casi, a nuove combinazioni di transiti, di ritorni, o di percorsi; sicchè le nuove tariffe locali vengono ad aumentare, per così dire, la serie delle tariffe locali preesistenti. Se così è, credo che non ci potrebbe essere un provvedimento più giusto e più utile; perchè, se le tariffe locali esistenti adducono qualche miglioramento, specialmente in senso di riduzione, in relazione alle tariffe speciali comuni od alle tariffe generali, il fare nuovi esperimenti in questo senso non può non tornare di beneficio al commercio.

Quindi credo giustissima la prima parte di questo articolo; e da ciò consegue come legittima conseguenza che, durante il tempo in cui le nuove tariffe locali sono in esperimento, debbano mantenersi quelle preesistenti.

Però mi si affaccia un dubbio, sul quale pregherei l'onorevole ministro e la Giunta parlamentare di darmi uno schiarimento preciso. Che quando si esperimentano le nuove tariffe locali, debbano mantenersi quelle preesistenti, è razionale; ma che debbano mantenersi quelle che sono in vigore al cominciamento del contratto non mi par logico; poichè potrà avvenire, che quando si faranno i nuovi esperimenti siano già da lungo tempo abolite quelle che al cominciamento del contratto hanno vigore. Se i nuovi esperimenti fossero a scadenza breve, di due giorni, di una settimana, di

un mese dal cominciamento del contratto, la locuzione dell'articolo sarebbe giusta e razionale.

Ma supponiamo che, dopo un anno o due dal cominciamento del contratto, le tariffe locali che hanno vigore in quel tempo siano prese in esperimento, e poi, d'accordo col Governo, il concessionario voglia fare esperimenti per nuove tariffe locali. In tal caso non dovrebbe naturalmente il concessionario mantenere quelle tariffe che più non esistono in quel tempo, ma dovrebbe mantenere quelle che hanno vigore nel tempo in cui i nuovi esperimenti avvengono. Dunque a me pare che a questa locuzione "mantenere quelle della stessa natura al cominciamento del contratto," dovrebbe sostituirsi questa: "mantenere quelle della stessa natura che si trovano in vigore."

Io non so; forse avrò frainteso l'articolo: ma se non ho capito male le spiegazioni dell'onorevole ministro, la cosa mi pare evidente.

Giacchè mi trovo a parlare, mi permetto un'altra considerazione ed ho finito.

Quanto alle tariffe locali che formano parte di questo quinto volume e che ci sono date ad esempio, se ieri le dichiarazioni dell'onorevole ministro non furono precise e categoriche, furono però precise e categoriche quelle del presidente della Commissione. A noi importa dunque che qualunque dubbio sia dileguato, non solamente dalla nostra coscienza, ma anche dalla coscienza del paese; perciocchè le tariffe generali e speciali, mercè l'unificazione, vengono ad aggravare molte voci in specie nelle provincie del Mezzogiorno, mentre poi questi aggravii vengono ad essere non solamente mitigati, ma largamente compensati dalle tariffe locali che sono inserite nel quinto volume. Quindi vede l'onorevole ministro quale importanza si annette a che queste tariffe locali siano realmente contrattuali, e non siano semplicemente un esempio dato ai curiosi per divertirsi. Io presto pienissima fede a ciò che ha detto poco fa l'onorevole ministro, e a quello che ha detto ieri il presidente della Commissione.

Ma se l'onorevole ministro e l'onorevole Giunta parlamentare non trovassero in me una pretesione, direi esagerata, per assicurare gli animi e la coscienza del paese, oserei di proporre un modesto ordine del giorno nel quale si dicesse che la Camera, prende atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, che, cioè, le tariffe locali, inserite come allegati nel V volume, sono già divenute contrattuali col concessionario.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

Corvetto, relatore. La Commissione, come si può

rilevare dalla relazione, era convinta che dal disposto dell'articolo 16 del contratto combinato con quello dell'articolo 39 del capitolato, non potesse sorgere alcuno dei dubbi che furono sollevati, ovvero esser chiaro che le tariffe locali sono quelle che si trovano nel volume V e che non possono esser variate in senso da aggravare il servizio pubblico.

Questa è la dichiarazione che si trova nella relazione, che forse non fu bene espressa da me nella seduta di ieri. Però, per eliminare tutti i dubbi sollevati dai nostri colleghi, la Commissione proporrebbe un'altra formula dell'articolo 39, che io ho presentato alla Presidenza, e di cui mi permetto di dar lettura:

" Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni delle tariffe che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico.

" Tali modificazioni, e la data dell'attuazione loro, dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

" Il concessionario potrà inoltre proporre l'esperimento di nuove tariffe locali di ritorno, di transito, di concorrenza. L'istituzione di queste nuove tariffe e la data della loro attuazione dovranno ottenere l'approvazione del Governo. "

Quindi è sparita completamente la parola *mantenere* sulla quale hanno parlato parecchi oratori.

Poi verrebbe l'altro periodo: " Gli esperimenti di cui sopra non daranno diritto, ecc., " come nell'articolo 39, e che mi dispenso di leggere per non far perdere tempo alla Camera.

Poi si dovrebbe dire:

" Tutte le modificazioni di prezzi, tutte le nuove tariffe divenute definitive non potranno esser variate o soppresse senza il consenso del Governo. "

Finalmente verrebbe l'ultimo capoverso dell'articolo 39 come sta scritto:

" Il concessionario potrà infine, dandone preavviso, ecc. "

Io non mi fermerò a rispondere agli onorevoli oratori, poichè a me pare che la dichiarazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici fosse la più esplicita che si potesse desiderare.

Solo vorrei permettermi un'osservazione all'onorevole Lazzaro, il quale, poco benevolo per la Commissione, che ha lavorato molto ed ha fatto quello che poteva, la rimproverò di non aver dato tutte le spiegazioni necessarie perchè ad ognuno fosse facile formarsi un concetto chiaro e preciso delle tariffe,

Rispondo all'onorevole Lazzaro che ci sarebbero voluti volumi di peso enorme per fare ciò che egli dice. (*Rumori e interruzioni a sinistra*)

Mi permetta di dirle, onorevole Lazzaro, che di questi libri già abbastanza voluminosi, Ella non ne ha letto molto. Se Ella avesse letto, non dico tutta la relazione, perchè non domandiamo questo, ma una parte attinente al disegno di legge, cioè l'articolo terzo delle modificazioni alla nomenclatura e classificazione, avrebbe trovato la spiegazione la più chiara del *v* e del *w*.

“ La lettera *v* posta accanto al numero della classe significa che la merce è da considerarsi voluminosa quando il suo peso è minore di 150 chilogrammi al metro cubo; la lettera *w* posta parimenti accanto al numero della classe significa che la merce è da considerarsi voluminosa quando il suo peso è minore di 200 chilogrammi al metro cubo. ”

Ma non voglio far perder tempo alla Camera.

Presidente. Venga alla questione.

Corvetto, relatore. A pagina 145 si trova questa spiegazione.

Quanto all'altra categoria dell'indice è un uso. Non abbiamo pensato di dirlo, ma credo che potremo stampare un'errata-corrige.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Vi sono sette iscritti prima di Lei, onorevole Nervo.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*E' appoggiata.*)

(*Vari deputati e il ministro di agricoltura chiedono di parlare.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti contro la chiusura.

Sanguinetti. La Camera ha udito dall'onorevole ministro che i dubbi sollevati da me e da altri oratori sono fondati; ha udito altresì il relatore dar lettura di una nuova dizione dell'articolo.

Ora io non chiederò che si discuta ampiamente il nuovo articolo, ma credo però che non sia opportuno di chiudere questa discussione, poichè, o signori, io ritengo che, con una breve aggiunta che si potrà fare alla nuova dizione proposta dalla Commissione, e che i ministri e la Commissione stessa facilmente accetteranno, si darà soddisfazione a tutti i desiderii che si sono manifestati da questa e dall'altra parte della Camera.

Domando quindi che non si chiuda la discussione. Se anche perderemo una mezz'ora di più,

faremo meglio gli interessi del paese (Oh! oh! a destra)

Presidente. Metterò dunque a partito la chiusura. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(*Dopo prova e controprova la chiusura è approvata.*)

Napodano. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano; si limiti però a dire se mantenga o ritiri la sua proposta.

Napodano. Io non posso ritirare la mia proposta, perchè non ho avuto nessuna risposta, nè dai ministri, nè dalla Commissione. E, poichè sono educato ad una scuola realista e non spiritualista come quella dei ministri, vorrei sapere se le tariffe sono aumentate, o no.

Se non ho questa risposta, non posso prendere una decisione. (*Conversazioni*)

Presidente. Prego gli onorevoli deputati di prestarmi un po' di attenzione, perchè vi sono dieci o dodici proposte.

L'onorevole Sanguinetti al primo comma di questo articolo propone questa aggiunta: “ purchè non siano aggravate le condizioni dei trasporti, nè aumentati i prezzi. ”

La Commissione e il Ministero accettano questo emendamento?

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Analogamente alle dichiarazioni così precise e categoriche fatte dal mio collega il ministro dei lavori pubblici, con le quali egli ha accettato il senso dell'emendamento proposto dall'onorevole Sanguinetti, dichiaro di accettarlo anche io; però lo pregherei di modificarne le parole, senza alterarne il concetto. Potrebbe il primo comma dire così: “ Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle attenuazioni di tariffe, e condizioni di trasporto, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico. ”

Credo che, d'accordo nel concetto, lo diverremo anche nella forma.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. Ringrazio l'onorevole ministro di agricoltura e commercio d'aver accettato l'emendamento che io proposi al primo capoverso dell'articolo, e che egli, per meglio chiarire il mio concetto, ha modificato. Se ho bene afferrato il senso delle sue parole, ogni dubbio scomparirebbe.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Occorre che io faccia una seconda dichiarazione, cioè, che il Governo accetta, come ha già dichiarato l'onorevole ministro dei lavori pubblici, l'emendamento proposto dalla Commissione, consistente nel sopprimere le parole: " e mantenere quelle della stessa natura in vigore al cominciamento del contratto. „

Con questa soppressione mi pare che tutti i dubbi possano dirsi eliminati.

Una terza dichiarazione debbo fare circa alle dubbiezze sollevate relativamente alle tariffe locali.

La Camera, ieri, ha votato l'articolo 16, nel quale sono ammessi due principii: il primo, cioè, che le tariffe locali sono posteriori al contratto, e che quindi nulla hanno a che fare colle tariffe degli allegati *D* ed *E*, che sono le sole che debbono essere votate dalla Camera.

Ha votato un secondo principio che, cioè, lo scopo delle tariffe locali è appunto quello di diminuire quegli aumenti che per avventura vi siano nelle tariffe generali e speciali.

(*Vari deputati chiedono di parlare.*)

Presidente. Non si può più parlare: la discussione è stata chiusa.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Dippiù nello stesso articolo 16, già votato, è detto che fino a tanto che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti. E ciò vale in risposta all'onorevole Napodano.

Ma qui sorge la questione: quelle tariffe locali, che sono contenute nel volume V, sono esse contrattuali o no? Già il mio collega dei lavori pubblici lo ha dichiarato, e lo dichiaro anch'io, che quelle tariffe sono concordate tra il Governo e le Società, e debbono essere attuate posteriormente al contratto.

Queste tariffe locali sono la anticipata facoltà che è data nell'articolo 16. Di fatto, se quelle non esistessero, il giorno dopo che questo contratto fosse approvato, il Governo, d'accordo colle Società, potrebbe e dovrebbe fare le tariffe locali. Di questa facoltà, che è posteriore al contratto, il Governo ne ha anticipato qualche cosa col presentare quelle tariffe locali, delle quali si discute, che perciò sono contrattuali, e avranno vigore dal cominciamento del contratto. Però non debbono essere votate dalla Camera, giusta l'articolo 16 succitato.

In ogni modo, quelle tariffe locali non impediranno che se ne facciano altre. I vantaggi che sono in quelle tariffe locali contenuti, sono già stabiliti tra il Governo e le Società, salvo a migliorarle ulteriormente.

Presidente. L'onorevole Visocchi mantiene la sua proposta di modificazione al terzo comma?

Visocchi. Io ritiro la mia proposta, in quanto che il nuovo articolo della Commissione supplisce a quello che desideravo; solamente dovrei dire all'onorevole ministro di volere consentire di lasciare allegate le tariffe locali al capitolato, affinché la Camera possa dare su di esse il suo avviso. Diversamente, quando quelle tariffe non soddisfino ai bisogni del paese, non ci resta altro se non votare contro il disegno di legge; poichè non possiamo chiedere nemmeno una modificazione.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. A me pare che questa questione fosse già, implicitamente, riservata ieri, quando l'onorevole Sanguinetti disse: " Ebbene, quando avremo discusso l'allegato *E*, io domanderò che si discutano anche le tariffe locali. „ Qui, nell'articolo 39, si tratta solo di stabilire le norme che si seguiranno per gli esperimenti di tariffe. Dunque non ci ha niente a che fare l'allegato delle tariffe locali; e se vogliamo, in occasione di ogni articolo, discutere ciò che non ha relazione alcuna con esso, non verremo mai a capo di nulla.

Presidente. Dunque concludiamo: è sempre in diritto di ogni deputato, dopo gli allegati *D* e *E*, di discuterne un terzo, cui si riferiscono le tariffe locali, se se ne farà la presentazione. È un diritto di cui la Camera è sempre investita; per ciò, come dissi già ieri, la questione rimane impregiudicata.

Lazzaro. Vorrei fare una semplice dichiarazione.

Presidente. Allora riapriamo nuovamente la discussione, onorevole Lazzaro: ma se è per fare una semplice dichiarazione parli pure.

Lazzaro. Si è parlato, dagli onorevoli ministri, di esperimenti; io ho sottoscritto un ordine del giorno insieme con altri miei colleghi, per chiedere che quest'esperimento non rechi alcun nocimento. Oggi, onorevole ministro, ho provato innanzi alla Camera, e nessuno mi ha contraddetto, che questo esperimento per alcuni prodotti delle provincie napoletane sarà di vero nocimento.

Presidente. Ma non rientri nella discussione, onorevole Lazzaro.

Lazzaro. L'esperimento si faccia pure, ma non a condizione che riesca a danno di quelle provincie.

Presidente. Ma Ella non ha badato alla nuova proposta della Commissione.

Lazzaro. Sì, onorevole presidente, ma questa nuova proposta non tien conto di quello che io dico.

Presidente. Va bene. Verremo dunque ai voti.

Lacava. Chiedo di parlare.

Prinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa, onorevole Lacava?

Lacava. Per fare una dichiarazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava per una dichiarazione.

Lacava. Io ho rivolto due domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici: la prima circa l'interpretazione da darsi all'articolo 16 del contratto confrontato coll'articolo 39 del capitolato, e l'onorevole ministro mi ha risposto in modo da esserne soddisfatto; la seconda domanda è stata quella dell'applicazione delle tariffe locali contenute nel volume V, se cioè, applicandosi coteste tariffe in sostituzione di quelle vigenti, si esaspera il trasporto per alcune voci.

Questa domanda io ho fatta sotto forma di dubbio. L'onorevole Lazzaro ha accennato a qualche fatto per cui questo dubbio si risolverebbe in una realtà; io non intendo punto rientrare nella discussione, soltanto desidero sapere se queste tariffe locali, in qualche voce, vengano ad esasperare le vigenti.

Presidente. Onorevole Prinetti, Ella ha chiesto di parlare; ha facoltà di fare Ella pure la sua dichiarazione. (*Si ride*)

Prinetti. Può darsi che io abbia mal comprese le parole dell'onorevole ministro, ma io desidero di sapere categoricamente questo: le poche tariffe locali contenute nel V volume, che devono essere applicate con anticipata facoltà, come ha detto l'onorevole Grimaldi, dopo approvato il contratto, sostituiscono completamente le tariffe locali che sono attualmente in vigore? Siccome ciò sarebbe troppo grave, io ne domando una spiegazione al Governo, la quale del resto ho chiesta da due giorni.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io dichiaro che si discute l'articolo 39 e che il Governo ha l'obbligo solo di rispondere a ciò che concerne quest'articolo. Alcuni vorrebbero che in occasione di questo articolo 39 si discutesse anche una materia

affatto estranea, quella delle tariffe locali, presentate alla Commissione conforme al desiderio ed al voto che essa aveva espresso, ed intorno alle quali ieri l'onorevole Sanguinetti si è riservato di chiedere che sia fatta una speciale discussione. Ora io dico: dal momento che la Camera ha deliberato ieri di riservare questa questione a quando saranno discusse le tariffe speciali, non so perchè debbasi ogni momento, ad ogni articolo, ritornare di nuovo sull'argomento. È assolutamente impossibile dare ora una risposta precisa, dire un sì o un no; perchè sarebbe necessario prendere in esame le tariffe una per una, dire di ciascuna le ragioni per cui si è fatta, spiegarne la portata, e dimostrarne gli effetti pratici. Ma questa discussione è essa possibile in occasione di un articolo generico, in cui si chiede la facoltà di fare delle attenuazioni e dei miglioramenti alle tariffe che verranno dalla Camera approvate per promuovere l'aumento del traffico? No, davvero! Prego quindi gli onorevoli colleghi di scusarmi se non entro in questi particolari. Potrei dire che tutte le tariffe locali sono fatte per attenuare e non già per aumentare i prezzi di trasporto; ma, ripeto, non mi pare il momento di discutere coteste questioni.

Lacava. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Voci. No! no!

Presidente. Ma, ripeto, io non posso dar facoltà di parlare se la Camera non dichiara di riaprire la discussione generale.

Voci. No! no! (*Rumori*)

Lacava. Dal momento che l'onorevole ministro ha dichiarato che questa discussione è riservata, io non ho altro da dire.

Brunetti. Chiedo di parlare anch'io per una dichiarazione. (*Rumori*)

Presidente. Faceia anche Lei la sua dichiarazione!

Brunetti. Io accetto pienamente la nuova formula proposta dalla Commissione, poichè essa ha eliminato ogni dubbio da me sollevato.

E giacchè l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, in termini precisi, categorici, e con chiara ed intelligibile voce ha dichiarato che le tariffe locali sono contrattuali, è inteso che, non solo la Camera, ma l'intero paese, a quest'ora ne ha preso atto. Quindi io dichiaro superfluo il mio ordine del giorno, e lo ritiro.

Presidente. Sta bene.

Prego dunque la Camera di fare attenzione. L'articolo 39, così come è formulato dal Mi-

nistero e dalla Commissione, sarebbe il seguente:

“ Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni delle tariffe, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico.

“ Tali modificazioni e la data dell'attuazione loro dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

“ Il concessionario potrà inoltre, col consenso del Governo, sperimentare sulle linee concesse nuove tariffe locali, di ritorno, di transito o di concorrenza. ”

Qui l'onorevole Nervo vorrebbe che si dicesse “ Le nuove tariffe di ritorno, di transito, di concorrenza, non potranno avere uno scopo ed un assetto di basi diverse da quelle delle analoghe tariffe oggi in vigore. ” Verrebbe per il capoverso come si legge nel disegno di legge del Ministero.

Quindi farebbe seguito questa modificazione della Commissione: “ Tutte le modificazioni di prezzi, tutte le nuove tariffe, divenute definitive, non potranno essere variate, nè soppresse, senza il consenso del Governo. ”

Finalmente verrebbe l'ultimo e quinto capoverso dell'articolo 39.

Gli onorevoli Napodano, Della Rocca e Lazzaro propongono questa aggiunta: “ Le tariffe locali attualmente in vigore sulle linee delle ferrovie per le provincie meridionali sono mantenute. ”

L'onorevole Sanguinetti propone quest'aggiunta: “ Le nuove tariffe locali non potranno in verun caso essere superiori alle tariffe locali in vigore al cominciamento del contratto. ”

Parmi che la proposta dell'onorevole Sanguinetti comprenda quella dell'onorevole Napodano, Lazzaro e Della Rocca.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Nervo. Per associarmi alla proposta dell'onorevole Sanguinetti.

Presidente. Va bene. Onorevole Sanguinetti, mantiene o ritira la sua aggiunta?

Sanguinetti. La mia aggiunta è stata accettata in principio dall'onorevole ministro. Bisogna notare...

Presidente. Onorevole Sanguinetti, io La invito a dichiarare se ritira o mantiene la sua aggiunta.

Sanguinetti. La mantengo.

Presidente. Mi pare che la proposta dell'onorevole Sanguinetti comprenda quella degli onorevoli Napodano ed altri, e sia la più larga;

quindi deve avere la precedenza nella votazione. Metterò quindi prima a partito l'articolo 39 come è proposto dalla Commissione, e quando questo risulti approvato, metterò a partito l'aggiunta proposta dall'onorevole Sanguinetti.

Rileggo l'articolo 39 come è stato modificato dalla Commissione:

“ Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni delle tariffe, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico.

“ Tali modificazioni e la data dell'attuazione loro dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

“ Il concessionario potrà inoltre proporre l'esperimento di nuove tariffe locali di ritorno, di transito, di concorrenza.

“ L'istituzione di queste nuove tariffe e la data della loro attuazione dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

“ Gli esperimenti di cui sopra non daranno diritto ad alcun speciale compenso al concessionario; dovranno durare almeno un anno, decorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe precedentemente in vigore, purchè il concessionario ne dia preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico.

“ Tutte le modificazioni di prezzi, tutte le nuove tariffe divenute definitive, non potranno essere variate o soppresse senza il consenso del Governo.

“ Il concessionario potrà infine, dandone preavviso all'Ispettorato governativo, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni per treni ordinari in occasioni di feste, fiere e mercati. ”

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Ora viene l'aggiunta dell'onorevole Sanguinetti.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Dichiaro, anche a nome dei colleghi, che ci associamo alla proposta dell'onorevole Sanguinetti.

Presidente. Pongo adunque a partito la proposta dell'onorevole Sanguinetti, a cui si associano gli onorevoli Napodano, Lazzaro e Della Rocca. Ne do nuovamente lettura:

“ Le nuove tariffe locali non potranno in verun caso essere superiori alle tariffe locali in vigore al cominciamento del contratto. ”

Su quest'aggiunta si è chiesta la votazione nominale dagli onorevoli Romano, Tecchio, Indelicato, Rossi, Bajocco, Scarselli, Billi, Riolo, Napodano, Basetti G. L., Mariotti G., Serra, Vetere, Cordova, Miceli e Vollaro. (*Rumori vivissimi*)

Prego, onorevoli colleghi, di far silenzio.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Debbo dichiarare che il Governo non può accettare questa aggiunta.

Le tariffe locali sono destinate a diminuire i prezzi di trasporto; ma non si può ammettere come massima assoluta, che in nessun caso, in nessun punto non possano essere superiori alle vigenti.

Presidente. Dunque verremo ai voti.

La Camera ha inteso la proposta dell'onorevole Sanguinetti.

Coloro che l'approvano risponderanno sì, coloro che non l'approvano risponderanno no. Si procede alla chiama.

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

Risposero sì:

Alario — Amadei.

Baccarini — Bajocco — Basetti Gio. Lorenzo — Basini — Billi — Bonacci — Boneschi — Borghi — Branca.

Cagnola — Canzi — Capilongo — Capone — Cefaly — Colonna-Sciarrà — Comin — Compans — Cordova — Crispi.

Del Balzo — Della Rocca — Delvecchio — Del Zio — De Seta — Di Blasio Scipione — Di Breganze — Diligenti — Di San Donato.

Fabrizj Paolo — Farina Nicola — Fazio Enrico.

Gabelli — Gallotti — Gandolfi — Guala.

Indelicato.

Lanzara — Lazzaro.

Marcora — Marescalchi — Mariotti Giovanni — Mazziotti Matteo — Meardi — Merzario — Miceli — Napodano — Nervo — Nicotera — Nocito.

Palitti — Palomba — Panizza — Parenzo — Pavesi.

Riolo — Rogadeo — Romano — Rossi — Roux — Ruggeri.

Saladini — Sanguinetti — Sani Severino — Scarselli — Seismit-Doda — Serra — Simonelli — Solimbergo.

Tecchio — Toaldi — Toscanelli — Trincherà.

Venturi — Vetere — Vollaro.

Zanolini.

Risposero no:

Acquaviva — Agliardi — Antoci — Arnaboldi. Baldini — Balestra — Barazzuoli — Basteris — Bianchi — Biglia Felice — Borelli Bartolomeo — Borgatta — Borromeo — Boselli — Brin — Brunetti — Brunialti.

Caetani Onorato — Cardarelli — Carmine — Casati — Castelli — Cavalletto — Chiala — Chiapusso — Chiaradia — Chimirri — Chinaglia — Cibrario — Codronchi — Colaianni — Coppino — Corleo — Correale — Correnti — Corvetto — Curioni.

De Bassecourt — De Blasio Luigi — De Blasio Vincenzo — De Cristofaro — Della Marmora — De Mari — De Pazzi — Depretis — De Zerbi — Di Balme — Di Belmonte Gioacchino — Di Camporeale — Dini Ulisse.

Ella — Ercole.

Faina Zeffirino — Falconi — Farina Luigi — Ferrati — Ferri — Fornaciari — Franchetti — Franzosini.

Geymet — Genala — Gianolio — Giardina — Giolotti — Giordano Ernesto — Giordano Giuseppe — Giudici — Grassi — Grassi-Pasini — Grimaldi — Guicciardini.

Inviti.

Levi — Lorenzini — Luciani — Lugli — Luporini.

Maldini — Mancini — Maranca Antineri — Marcatili — Marchiori — Marselli — Martelli-Bolognini — Martini Ferdinando — Martini Giovanni Battista — Maurogò nato — Mazza — Melchiorre — Mezzanotte — Minghetti — Monzani — Morana — Morandi — Moscatelli.

Narducci.

Oliva — Orsini.

Pascolato — Pasolini — Pelosini — Pelloux — Peruzzi — Polvere — Pozzolini — Pugliese Giannone.

Quartieri.

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

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

Tajani — Tenani — Testa — Tittoni — Tondi — Torrigiani — Trompeo.

Valleggia — Valsecchi — Velini — Vigna — Vigoni.

Zeppa.

Si astennero:

Curcio Giorgio.
De Filippis — Di Rudini,
Fusco.
Indelli.
Lacava — Luzzatti.
Prinetti.
Tegas — Teti.

Presidente. Proclamo il risultamento della votazione nominale sull'aggiunta proposta dall'onorevole Sanguinetti.

Presenti	231
Votanti	221
Risposero no	143
Risposero sè	78
Si astennero	10

La Camera non approva l'aggiunta dell'onorevole Sanguinetti.

Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro guardasigilli.

Pessina, ministro guardasigilli. Ho domandato di parlare per dichiarare che risponderò all'interpellanza dell'onorevole Mazza nella tornata mattutina di giovedì prossimo.

Presidente. Giovedì mattina non c'è seduta.

Pessina, ministro guardasigilli. È già stabilita.

Presidente. Io ignoro affatto che la Camera abbia stabilito di tenere altre sedute mattutine. Anzi prego fin d'ora la Camera di astenersi dal far proposte di sedute straordinarie o di variare l'ordine del giorno nelle sedute mattutine.

Queste proposte devono esser fatte nelle sedute pomeridiane quando io mi onoro di presiedere; e prego la Camera di tener conto della mia avvertenza, altrimenti io dichiaro essermi impossibile di rispondere dell'andamento dei suoi lavori.

Onorevole Mazza ha facoltà di parlare.

Mazza. L'onorevole ministro ha indicato la seduta in cui potrei svolgere la mia interpellanza. L'onorevole nostro presidente avverte che ignora che tale seduta sia stata stabilita.

Io quindi lo prego di stabilire egli stesso, invece di giovedì, un altro giorno affinché io possa svolgere la mia interpellanza.

Presidente. Onorevole Mazza, pare che la Camera, in una delle sedute antimeridiane dei giorni scorsi, abbia già deliberato di tenere una seduta

antimeridiana giovedì prossimo per lo svolgimento di una interpellanza dell'onorevole Zeppa, ed io non potrei far cambiare ora questa deliberazione.

Mazziotti Matteo. Chiedo di parlare. (*Rumori e conversazioni*)

Presidente. Facciano silenzio, li prego, onorevoli colleghi!

Onorevole Mazziotti, parli pure, ma abbia riguardo alle condizioni in cui si trova la Camera.

Mazziotti Matteo. In una delle passate sedute, non ricordo più quale, furono presentate varie domande d'interrogazione e d'interpellanza.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici e gli altri suoi colleghi del Gabinetto dichiararono che avrebbero consentito lo svolgimento di queste domande, dopo l'attuale discussione, e dopo quella della crisi agraria.

Fra queste interrogazioni ve ne è anche una mia.

Ora veggio che si presentano altre interpellanze e interrogazioni, alle quali si dà la precedenza.

Questo mi sembra una ingiustizia rispetto a quelle che già furono presentate prima.

Presidente. Onorevole Mazziotti, vi saranno 50 interrogazioni che aspettano di essere svolte. Come vuole che la sua debba avere la precedenza sopra tutte le altre?

Mazziotti Matteo. Non chiedo questo, ma non vorrei che la mia fosse messa in fondo a tutte.

Presidente. Io dichiaro che la Camera ha stabilito due sedute antimeridiane, il martedì ed il venerdì, e una seduta la domenica per la discussione sulla crisi agraria, e dichiaro, (pel dovere che m' incombe di far sì che i lavori della Camera possano proceder bene) che il personale della Camera, al quale io devo rendere pubblica lode per lo zelo e per la diligenza con cui attende al suo officio, non può essere aggravato maggiormente. Non è possibile che con le sedute pomeridiane che durano 6 ore, e con le sedute straordinarie già stabilite si possa ancora pretendere di più. (*Benissimo! Bravo!*)

Mazziotti Matteo. Onorevole presidente, vorrei soltanto proporre alla Camera che queste interpellanze ed interrogazioni si svolgessero secondo l'ordine che già fu stabilito.

Presidente. Onorevole Mazziotti, non posso dirle nulla per ora: si terrà conto delle sue osservazioni.

Dunque rimane inteso che giovedì prossimo si terrà una seduta antimeridiana per lo svolgimento di una interpellanza degli onorevoli Zeppa e Nervo; e che, se rimarrà tempo, avrà luogo anche lo svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole Mazza.

Roux. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Roux. Prego l'onorevole presidente di domandare agli onorevoli ministri quando intendano di rispondere alla mia interrogazione presentata ieri.

Presidente. Onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

Magliani, ministro delle finanze. Dichiaro all'onorevole Roux, d'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio, che potremo rispondere alla sua interrogazione in principio della seduta di domenica prossima.

Presidente. Acconsento, onorevole Roux?

Roux. Acconsento.

Annunzio e svolgimento di una domanda d'interrogazione.

Presidente. L'onorevole Compans ha presentato questa domanda di interrogazione: " Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulla inefficacia dei sussidi distribuiti ai danneggiati dalle valanghe. "

Prego l'onorevole ministro dell'interno di dichiarare se e quando intenda rispondere.

Depretis, ministro dell'interno. Potrei rispondere anche adesso.

Presidente. Onorevole Compans, l'onorevole ministro è disposto a rispondere subito.

Compans. L'onorevole ministro, quando io presentai la proposta perchè fosse aumentato lo stanziamento di 150,000 lire, che io ritenevo affatto inadeguato, mi pregò di ritirarla, dando alla Camera le più ampie assicurazioni che, qualora detta somma non bastasse alle urgenti necessità del momento, egli poteva provvedermi mediante i fondi che rimanevano in bilancio, e che si potevano calcolare in altre lire 140 mila. Mi acquetai, fidente nelle esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro. Ma ora ci si informa che le somme distribuite sono minime, e perciò affatto inefficaci a riparare le prime conseguenze del gravissimo disastro.

La distribuzione dei soccorsi nei cinque circondari colpiti non ammonterebbe, se esatte sono le informazioni ricevute, che alla somma complessiva di 20 o 22 mila lire! Mentre i danni accertati per un solo circondario vennero calcolati in 200 e più mila lire! Non si possono abbandonare con tanta indifferenza intere popolazioni! Vi sono dei paesi interi che soffrono la fame, bisogna dirlo, hanno fame! E ciò si comprende di leggieri, pensando che tutte le provviste accumulate per l'inverno andarono perdute. Per molti villaggi le strade sono

tuttora interrotte; i trasporti quindi delle derrate alimentari costano assai caro, poichè con molti stenti essi possono soltanto farsi a dorso d'uomo. Potrei citare parecchi paesi, mi limiterò oggi ad accennare fra gli altri alla durissima condizione in cui trovasi il comune di Noasca, pel quale invoco pronti ed efficaci soccorsi.

Io credo che questo stato di cose sia intollerabile; e, poichè l'onorevole ministro ha fatto promesse delle quali io ho preso atto, così lo prego di voler disporre che le autorità locali distribuiscano senza ulteriori ritardi codesti soccorsi.

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

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi era nota anche privatamente la lagnanza che ha testè ripetuta l'onorevole Compans, e perciò ho telegrafato ai prefetti autorizzandoli ad anticipare sui fondi materiali di cassa tutto quanto occorresse per provvedere ai bisogni delle popolazioni. Ora aggiungo che ripeterò nuovamente il mio invito ai prefetti, di dar notizia al Governo di questi bisogni, affinchè esso possa sollecitamente sodisfarvi. Ma più di ciò che ho fatto, onorevole Compans, io non potrei fare.

Presidente. È sodisfatto, onorevole Compans?

Compans. Quando saprò che i sussidi sieno stati effettivamente distribuiti, ed a seconda delle formali promesse fatte alla Camera, allora, ma allora soltanto mi potrò dichiarare sodisfatto.

Presidente. Avverto nuovamente che nelle sedute antimeridiane, appunto perchè straordinarie, la Camera non può occuparsi che dell'argomento pel quale ha deliberato di tenere seduta straordinaria, e che in esse non si può in verun modo cambiare l'ordine del giorno, nè stabilire altre tornate.

Domani alle 10 antimeridiane seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7,5.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1° Seguito della discussione della risoluzione proposta dal deputato Lucca e da altri relativamente alla crisi agraria.

Seduta pomeridiana.

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

- 2° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.
- 3° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)
- 4° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)
- 5° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)
- 6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)
- 7° Disposizioni intese a promuovere i 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 risaie. (194) (*Urgenza*)
- 14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)
- 15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)
- 16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)
- 17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)
- 18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)
- 19° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)
- 20° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)
- 21° Istituzione della riserva navale. (198)
- 22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)
- 23° Disposizioni sul divorzio. (87)
- 24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)
- 25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)
- 26°-27° 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*)
- 31° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

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

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