

## CCCXCIV.

2<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 13 FEBBRAIO 1885

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Intorno all'articolo 40 parlano i deputati Randaccio, Luciani, Nervo, Gabelli, Peruzzi, Vollaro, il ministro di agricoltura e commercio ed il relatore Corvetto — Approvansi gli articoli dal 40 al 43 — Sull'articolo 44 parlano i deputati Sanguinetti, Brunetti e Baccarini. — Il deputato Branca svolge la seguente interrogazione: Il sottoscritto desidera interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sui gravi danni cagionati dal franamento dell'abitato di Campomaggiore e sui provvedimenti che intenda prendere per i necessari soccorsi — Risposta del presidente del Consiglio. — Il deputato Compans svolge la seguente interrogazione: Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro della guerra sui particolari del grave fatto di sangue avvenuto a Padova nella caserma del 9<sup>o</sup> reggimento fanteria — Risposta del ministro della guerra. — Sull'ordine dei lavori parlamentari parlano il deputato Pais, il presidente del Consiglio, il deputato Tecchio ed il ministro dei lavori pubblici.*

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

**Di San Giuseppe**, segretario, legge il processo verbale della precedente seduta pomeridiana, che è approvato.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Della Rocca, di giorni due; De Rolland, di 10; Coccozza, di 12; Vayra, di 8, Pullè, di 8; Miniscalchi, di 8; Colombini, di 8; Berti Domenico, di 20; Parodi Cesare, di 8; Oddone, di 8.

Per motivi di salute, l'onorevole Torlonia, di giorni 10.

(Sono conceduti.)

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

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'eser-

cizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari.

La Camera rammenta che la discussione è rimasta sospesa all'articolo 40. Ne do lettura:

“ Art. 40. Il concessionario potrà accordare facilitazioni speciali per determinati trasporti, purchè però si accordi uguale trattamento a tutti gli altri richiedenti che si trovassero in pari condizioni.

“ Di queste facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Governo, il quale potrà sospenderle o revocarle.

“ Le contravvenzioni dell'esercente al disposto di questo articolo saranno punite col triplo della differenza della tassa da versarsi immediatamente dal concessionario nelle casse dello Stato a profitto esclusivo di questo.

“ A cura del concessionario si faranno periodiche pubblicazioni ufficiali delle tariffe, nelle quali sarà fatta menzione delle speciali facilitazioni di cui sopra, state accordate, o che fossero in vigore. „

Ha facoltà di parlare su questo articolo l'onorevole Randaccio, che aveva proposto di sopprimerlo, il che equivale a votar contro.

**Randaccio.** Io sorgo a combattere quest'articolo 40 ed a proporre la soppressione.

È mia opinione, e, quel che più monta, è opinione dell'Associazione generale del commercio di Genova, che le disposizioni di quest'articolo non possono produrre altro effetto che quello di stabilire odiosi monopoli.

Che un commerciante si obblighi a fornire ad un vettore una quantità di merce da trasportare e che il vettore in ricambio accordi una diminuzione nel prezzo del trasporto, è cosa naturale nel comune commercio; ma qui non siamo nel caso. Le ferrovie, tutti lo sanno, sono un servizio privilegiato. Esse non hanno concorrenti, almeno nel nostro paese; ed un favore che concedono ad un negoziante, si converte di necessità in danno per gli altri negozianti. Nè vale il dire che le stesse facilitazioni sarebbero accordate pure a tutti coloro i quali si trovano in pari condizioni, perocchè formate che siano una o due potenti Società per assorbire la massima parte del traffico, cui si accorderebbe un ribasso di prezzo sulle ferrovie, la concorrenza è resa impossibile a tutti gli altri commercianti, e ciò con danno pecuniario delle stesse ferrovie.

Fu detto, e dicesi tuttavia, che queste facilitazioni nei prezzi di trasporto sulle ferrovie, hanno prodotto e potrebbero ancora produrre un notevole aumento nell'esportazione dei nostri prodotti, e per conseguenza un aumento della nostra produzione. Ma la pratica ha insegnato a giudicare con più sicuro criterio degli effetti della diminuzione delle tariffe e degli effetti della libera concorrenza. Nè alcuno potrebbe credere ragionevolmente che le stesse facilitazioni sarebbero rimaste sterili se fossero state accordate a tutti. Attualmente abbiamo alcuni i quali godono di questo trattamento speciale; e tutti ricordiamo le vivissime rimostranze che suscitarono tra i commercianti delle principali nostre città questi che, in realtà, non sono che privilegi. Oggi però non si accordano questi trattamenti che per le derrate alimentari. Ma col contratto che esaminiamo potranno essere concessi senza distinzione per qualunque merce. Vuol dire che se attualmente questo trattamento di favore riguarda soltanto alcuni prodotti alimentari, in avvenire un negoziante qualunque potrà vedere un suo concorrente spedire, col privilegio, anche i carboni ed i grani.

Nè si obietti che la facoltà lasciata al Go-

verno di approvare tali tariffe ed anche di revocarle, costituisca una guarentigia, perocchè tutti sappiamo ciò che valgono nella pratica simili affidamenti.

Per conseguenza, io prego la Camera di volere accogliere favorevolmente la mia proposta, di sopprimere questo articolo 40.

**Presidente.** Onorevole Luciani, Ella aveva presentato una modificazione all'allegato *D* delle tariffe. Ora, ella trasferisce questa proposta all'articolo 40; è vero?

**Luciani.** Sì.

**Presidente.** Le do facoltà di parlare per isvolgere la sua proposta.

**Luciani.** Onorevoli colleghi, io domando la vostra benevola attenzione.

Avrei taciuto se si fosse trattato della espressione di un concetto individuale o di una teoria astratta; ma il voto che io raccomando è la manifestazione del commercio italiano, fatta per mezzo delle sue legittime rappresentanze; è il voto della grande maggioranza delle Camere di commercio e dei Comizi agrari, è il voto di oltre 4500 produttori e commercianti, dichiarato in numerose petizioni che sono nelle mani della Commissione. Questo voto si compendia appunto nell'abolizione delle tariffe e concessioni di favore, e nella conclusione che nessuna facilitazione, in nessun modo, sia concessa al di là dell'unità del vagone completo.

Per altra via questo voto fa capo in petizioni presentate nella pendente discussione della crisi agraria.

Del resto, trattasi di reclamo antico, formulato nel congresso delle Camere di commercio di Torino fino dal 1874, con la proposta dell'abolizione dell'articolo 274 della legge sui lavori pubblici, che è in sostanza l'articolo 40 che oggi discutiamo, ripetuto nell'articolo 3 delle condizioni generali che regolano i trasporti.

Questo medesimo voto veniva manifestato da molti rispettabili commercianti, che deposero avanti la Commissione per l'inchiesta agraria e avanti a quella per l'inchiesta ferroviaria.

Di queste Commissioni fecero parte molti egregi colleghi in specie della seconda, tra gli altri, l'attuale ministro dei lavori pubblici ed il presidente dei commissari, che riferirono per la Camera sulle convenzioni ferroviarie che oggi si discutono.

Recentemente questa, più protesta che voto, veniva ripresentata in tre emendamenti proposti dagli onorevoli Sciacca della Scala, Angeloni e Miceli nella questione agraria.

Non trattasi del resto di questione esclusiva-

mente nostra. Uguali reclami venivano fatti all'estero. Io non starò a rammentare le lagnanze che sorsero nell'America del Nord contro simili facilitazioni, contro simili abusi rispetto alla strada centrale di Pensilvania, abusi americanamente colossali.

In Inghilterra queste concessioni arbitrarie venivano vietate e condannate coll'atto del 1854, che impose parità di trattamento. Ma in un pregevole libro del nostro Spaventa: *Le ferrovie e lo Stato*, del quale, se non accetto la conclusione finale, concordo in molti apprezzamenti, leggo che le Compagnie si curavano ben poco di quella disposizione, e tiravano per la loro strada.

Finalmente in Francia ebbe luogo un'inchiesta ferroviaria dal 1871 al 1874. Le stesse lagnanze furono presentate dalle Camere di commercio e dai commercianti alla Commissione della quale fu relatore un uomo insigne in questa materia, il signor Dietz-Monin. Mi piace rilevare che, esaminata l'importante relazione pubblicata nel 1875, la prevalenza delle opinioni stava contro queste facilitazioni, in ispecie se, piuttostochè sul vagone completo, fossero fondate sui treni completi o sul maggior numero dei vagoni.

La persistenza di questi reclami che significa? Significa che essi corrispondono ad un bisogno generale. E la ragione è semplice ed evidente. Le ferrovie sono un monopolio *necessario*, lo sono dove, come nel nostro paese, non esistono linee concorrenti; lo sono dove esistono anche queste linee, perchè la concorrenza delle linee ha sempre prodotto l'effetto inverso della concorrenza, ossia piuttosto un aumento che un ribasso nelle tariffe.

Ed è naturale, negli esercizi concorrenti ben presto la gara diventa rovinosa, e ben presto e facilmente si fa un accordo col porsi alla pari elevando i prezzi. Ma appunto per questo carattere di monopolio *necessario* è impossibile che gli esercizi ferroviari possano creare monopoli *arbitrari* in pro di pochi privilegiati. Ciò potrà esser tentato da un'industria privata assistita da una lega di forti capitali; ma le ferrovie, oltre che una industria, sono un servizio essenzialmente pubblico, che si riannoda coi più vitali interessi del paese: il trasporto delle persone e delle cose. Per questo loro carattere, esse sono sottoposte a condizioni essenziali, affidate per la loro osservanza ed esecuzione alla suprema autorità dello Stato. Senza queste condizioni, noi non avremmo approvate le presenti convenzioni, che costituiscono appunto (in conseguenza di ciò) un esercizio misto o, come fu detto, semiprivato.

Ora fra queste condizioni ve ne ha una principissima: *la uguaglianza per tutti*. Nè suffraga il dire che la uguaglianza, in fine, è mantenuta subito che tutti, per l'articolo che discutiamo, possono avere le medesime facilitazioni, quando si trovino in parità di condizioni ed offrano eguali vantaggi. Parità di condizioni, eguali vantaggi! Ma, egregi colleghi, queste sono frasi illusorie, le quali, come energicamente si espresse uno dei commercianti che depose avanti la Commissione d'inchiesta ferroviaria, si risolvono in giuochi di parole.

Date infatti il caso che in un paese si sia costituito, e nel nostro si costituì, un esportatore potentissimo, divenuto tale non tanto per virtù propria, ma anche e più, per forza comunicatagli e regalatagli con queste facilitazioni — date che egli sia in grado di trasportare 2000 o 3000 vagoni, e che quei favori perseverino, il monopolio è fatto, e la produzione, il commercio sono confiscati nelle mani di un solo o di pochi.

È inutile dire in tal caso a tutti gli altri: datemi le stesse condizioni, offritemi gli stessi vantaggi ed io vi parifico. Nessuno può far ciò nè oggi, nè domani, nè in seguito, perchè la distanza che passa tra il concessionario favorito, e quello che voi chiamate minuto speditore (io direi il popolo commerciante) è troppo grande, e vince qualsiasi vigorosa iniziativa, qualsiasi forte proposito.

Se si vuole stabilire la vera eguaglianza, accettate la formola che noi vi proponiamo.

Il vagone completo è unità normale, la quale si adatta pressochè a tutti i prodotti. Vedete anche da ciò che la questione è grave; nè del resto i grandi esportatori mandano qualcosa di più del vagone unico e completo.

Ma dove le lagnanze si fecero sentire più vive fu quanto al trasporto delle derrate alimentari e più specialmente pel trasporto dei prodotti agricoli speciali.

E ben a ragione, imperocchè voi lo sapete, una terribile e quasi invincibile concorrenza minaccia le colture generali...

**Gabelli.** Chiedo di parlare.

**Luciani.** ... quella dei grani, dei risi, della canapa e via discorrendo. Ma nei prodotti speciali della nostra agricoltura non vi ha concorrenza possibile per il pregio superiore che hanno, e specialmente all'estero, sia per la qualità dei nostri terreni, sia per la virtù del nostro sole e del nostro clima. Talchè è generale l'ammonimento dei maestri in agraria: " Datevi (essi gridano) dove e quanto più potete alle colture speciali. "

Nè l'ammonimento cadde nel vuoto. Vedete come ferve l'opera — società agricole, società di viticol-

tura, vinicole, di pomologia, di orticoltura. — Vedete come si diffondano vigne, oliveti, orti, pomari, e come, infine, il paese sia desto e si muova.

Io quando sento dire che per creare la esportazione di questi prodotti occorre un gran precursore, un gran promotore, non posso fare a meno di sorridere. Ma questo commercio, onorevoli colleghi, è antico. Prima delle ferrovie si faceva per i prodotti più durabili ed in grande proporzione dalle spiagge del Mediterraneo e dell'Adriatico.

Aperte le ferrovie ed i valichi alpini non ci voleva davvero il genio di Cristoforo Colombo, perchè quel commercio lasciasse la via fortunosa del mare, per prendere quella più comoda, più rapida e più sicura di terra. In una parola la locomotiva non creò, spostò quel commercio dandogli l'impulso che la migliorata viabilità imprime naturalmente alla attività umana nelle sue svariate esplicazioni ed applicazioni. Ne volete una prova?

Prima del 1873 si esportavano per via di mare 2,712,000 chilogrammi di uova; dopo il 1873 aperti i valichi alpini, questa importantissima esportazione (*ab uno disce omnes*), si limitò per via di mare a soli 390,000 chilogrammi.

Nella bella relazione del nostro collega Solimbergo sul disegno di legge relativo ad Assab io leggo che a Massaua esistono esportatori italiani, e che nel paese dei Bogos vi sono coltivatori di tabacco e negozianti di tabacco che sono nostri concittadini. I precursori, come vedete, non mancano; e se noi riusciremo, come confido, a ricostituire i nostri antichi scali in Oriente e nel Mar Rosso, pensate voi che avremo bisogno di un padrino massimo per la importazione e la esportazione?

Le nostre gloriose tradizioni commerciali, le tradizioni di Venezia, di Genova e di Firenze, le quali furono nel medio evo centri di industrie, di commerci e di civiltà rinascende, son forse cancellate? Non siamo noi più quelli? E sì che la nostra generazione mostrò di sapere, di volere e di potere!

Vero è che i reclami fatti avanti alla Commissione d'inchiesta ferroviaria ebbero una qualche sodisfazione colla tariffa di n° 50, ma la sodisfazione fu insufficiente anche colla cosiddetta scala mobile, che io chiamerei la scala delle disuguaglianze. Quel provvedimento lasciava infatti quelli, che voi chiamate gli esportatori minuti, a troppo grande distanza in confronto della ditta privilegiata. Circa il 20 per cento.

Eppure, vedete: bastò anche quel poco per dare un grande impulso al commercio, talchè proprio può dirsi:

Poca favilla gran fiamma seconda.

Nel traffico interno l'esportatore favorito resta al disotto, e colla tariffa n° 50, 293 ditte spediscono nel territorio nazionale, nell'anno 1882, non meno di 3686 vagoni, e nel 1883 non meno di 5990, mentre il traffico del grosso esportatore si limita in paese a 964 vagoni nel 1882, a 1418 nel 1883.

Nel traffico di esportazione quella tariffa fa del pari buonissima prova. Certo rimane al disotto, molto al disotto, ma combatte, poichè spedisce all'estero nel 1882 quattrocento vagoni, nel 1883 seicento cinquantasei.

Tutto ciò, ed in specie queste cifre crescenti, sono la riprova che il paese ha vita rigogliosa, che vi è moto, e che non resta che da sciogliere i freni.

Permettetemi un'altra prova di questa forza crescente. Pur di concorrere col grosso esportatore nello sviluppo del commercio coll'estero, si creò una ditta che disse ai produttori: datemi i 2000 vagoni che occorrono per ottenere la restituzione del 5 per cento sulla tariffa, io li trasporterò, poi ripartiremo l'abbuono, a me il 35, a voi il 65 per cento.

Contro queste condizioni fu fatta, permettetemi dire, una morale artificiale e, dirò, controinteressata.

Ma con tutto ciò la verità è che nel 1882 quella ditta potè spedire 2554 vagoni, forniti dalla minuta produzione, risparmiando in abbuoni lire 257,467, sulle quali lucrò col 35 per cento la somma di lire 90,113.

Questa associazione accidentale si sciolse per varie ragioni, che è inutile esporre; ma più che altro, perchè quel 35 per cento ritenuto a carico dei minuti speditori rendeva il prezzo della merce troppo poco remunerativo, trattandosi di materia delicata nella quale anche un minimo in più o in meno è guadagno o danno grandissimo.

Ma intanto anche questo fatto prova la forza e la buona volontà del paese.

In conclusione, queste facilitazioni creano un monopolio arbitrario e funesto. Coloro che ne siano investiti diventano padroni della produzione, padroni dei prezzi e dei mercati, e, pensiamoci bene, padroni di favorire una provincia piuttostochè un'altra, e quello che è peggio, padroni impotenti. Anche la forza ha i suoi limiti, superati i quali la merce dovrebbe

inevitabilmente giacere e marcire sui mercati. Lo che non può finire che col rendere la produzione paurosa, debole ed inetta.

Date libera pratica al vagone unico e completo, e questi danni non possono che sparire per virtù di una concorrenza libera e feconda.

Vengo ora brevemente ad alcune obiezioni. Comincerò per debito di onore dalla Commissione, la quale, nel suo diligente ed elaborato lavoro, forse occupata in questioni che ritenne più gravi, considerò questo come un tema di minore importanza, sicchè intorno a queste petizioni può dirsi di essa: *video bona, proboque, deteriora sequor.*

Nella relazione si legge: "certo gli abusi, cui questi contratti offrono occasione, e le disparità di trattamento che stabiliscono fra il piccolo ed il grosso commerciante ne consiglierebbero l'abolizione. "

Questa fu la visione del bene. Ma dopo ciò la Commissione fu sorpresa da un timore che la trattenne dal seguire la via migliore.

Tolti di mezzo (essa soggiunse) i grossi esportatori, chi farebbe la esportazione? Ma, egregi colleghi della Commissione, chi pensa a toglierli di mezzo questi grossi esportatori? Non può venire in mente sana, e, dirò, in mente italiana un simile concetto. I grossi esportatori rimangono (e, non ho bisogno di dirlo, anche noi lo desideriamo) forti e potenti per grossi capitali, per impianto già costituito, per le clientele fatte, e, non basta, per le facilitazioni che trovano all'estero.

Dunque, vedete, rimangono non potenti, ma potentissimi; e davvero la nostra giusta e modesta domanda, non che danneggiarli, nemmeno li tocca.

Ma le facilitazioni all'estero inducono nell'animo della Commissione un nuovo timore. Essa dice: gli Stati esteri temono non il grosso esportatore che infine esporta quanto può, ma i minuti che possono esportare tutto, talchè quegli Stati proteggono i loro prodotti accordando ad un solo o a pochi grosse facilitazioni.

Noi (segue la Commissione) dobbiamo valerci delle medesime armi, dobbiamo fare lo stesso; ossia non basta per i minuti speditori il colpo che ricevono passati i confini, bisogna raddoppiarlo qui in casa, per quanto sia casa loro, ed aggiungere inferiorità ad inferiorità, danno a danno.

Questo ragionamento, mi permetta la Commissione, non mi pare nè logico nè giusto, ed il peggior patriigno non potrebbe dir peggio. Io direi, quanto alle facilitazioni coll'estero, stabilita l'unità del vagone completo, vediamo nelle pratiche per i trasporti internazionali che siano fatte eque con-

dizioni, ed il Governo eserciti quella potente ed efficace influenza che è in suo potere.

Ma intanto facciamo giustizia in paese applicando al traffico interno il principio della uguaglianza.

E sarà giustizia utile perchè, vedete, se la tariffa di numero 50, per quanto insufficiente, potè dare un così grande impulso al traffico interno ed un aumento così notevole alla esportazione, tantochè con essa viaggiarono per l'estero nel 1882 quattrocento e nel 1883 seicentocinquantasei vagoni, quanto non sarà maggiore la concorrenza, e perciò la produzione, quando sarà fatta tanto per il piccolo quanto per il grosso speditore l'eguaglianza perfetta sulla base del vagone unico e completo?

Del resto vogliamo noi fare il bene vero? Fatta questa uguaglianza, e cassati gli abbuoni della scala progressiva, accordiamo un abbuono medio a tutti i trasporti per vagone completo; e se la scala dà dal mezzo fino al 5 per cento, facciamo un abbuono del 2, del 2 e mezzo, ma uguale per tutti, e vedrete che avremo fatto l'utile del commercio e nel tempo stesso l'utile delle ferrovie.

Ma, si seguita ad obiettare, se anche nella più modesta economia, chi compra all'ingrosso ottiene tare e facilitazioni in confronto del compratore al minuto, deve nella stessa guisa esser favorito chi manda maggior numero di vagoni.

Di questo argomento, che ho sentito ripetere, con tuono abbastanza cattedratico può dirsi: *Oh quanta species cerebrum non habet!*

Ed invero per fare un confronto, ed in specie di parità, bisogna che i dati sieno eguali. Ma come li trovate voi tali nell'un caso e nell'altro?

Quando io ho bisogno di 100 pezze di tela, trovo cento, duecento commercianti ai quali posso ricorrere e che rispondono alla mia domanda.

Qui è dove esiste vera e libera concorrenza e molte condizioni possono influire ai ribassi, alle facilitazioni, al prezzo di favore. Necessità di svecchiare i magazzini, bisogno di realizzare a pronti contanti per procacciare i mezzi di nuovi e più utili impieghi, o creduti tali.

Ma negli esercizi ferroviari questa concorrenza manca affatto: io non posso andare che a quel cancello, a quello sportello; non ho scelta possibile; e perchè questa è la mia inevitabile condizione, occorre che io trovi perfetta uguaglianza di trattamento, senza di che il monopolio necessario crea irrimediabilmente, ve lo ripeto, i monopoli arbitrari contro i quali reclamano le petizioni che io raccomando.

Altri obiettano l'interesse delle Società e dicono: vedete, esse hanno fatto sempre così; se non

avessero trovato il loro tornaconto, avrebbero operato come voi ci proponete. È un ragionamento come un altro, a cui è facile il rispondere: col nostro emendamento non solo non vi è danno, ma vi deve essere utile per gli esercizi. Non vi è danno, perchè i grandi esportatori rimangono potenti, e da questa parte le amministrazioni ferroviarie non perdono. Vi è utile perchè la esportazione dei grossi è aumentata da quelli che la Commissione chiama i minuti speditori. L'un traffico si unisce all'altro.

È danno questo?

E furono forse danneggiati gli esercizi dai 400 vagoni spediti colla tariffa numero 50 all'estero nel 1882, dai 656 spediti nel 1883? Quei 400, quei 656 vagoni furono tanti di più oltre quelli spediti dal grosso esportatore?

Se fatta l'eguaglianza pel traffico interno, la minuta esportazione crescerà; se i 656 vagoni diverranno 1000, 2000 e sempre più, non sarà per gli esercizi tanto di meglio? Non guadagnano essi quanto più trasportano?

Io vorrei aver finito, ma mi perdonerete se raccomandandovi una petizione così importante per l'oggetto, per la qualità e per il numero dei sottoscrittori, debbo trattenermi ancora un momento.

Io seguito e dico: badate non è tutt'oro quel che riluce. I guadagni che voi vi assicurate o dite assicurarvi da chi s'impegna ad un dato numero di vagoni, hanno il loro tarlo. Spese di materiale, spese di personale, più gli abbuoni, ossia le restituzioni che sono un tanto di meno sui proventi. Fate i conti e vedrete che la lira è scemata di parecchi soldi.

Ed almeno gli abbuoni, come la perdita che fate, fossero utili alla generalità! Nemmeno questo; e così col danno vostro, fate il danno della generalità a profitto di pochi.

Voi rammentate la ditta che sorse per far concorrenza al grosso esportatore raccogliendo clienti che le fornissero 2,000 vagoni ed esigendo da essi sull'abbuono un reparto o rilascio del 35 per cento.

Quella ditta nel 1882 lucrò per questo titolo 90,113 lire. Ora come potete voi ammettere un sistema che impone e consacra un sacrificio così ingiusto a danno del minuto speditore? In breve, ripeto, voi fate il danno vostro e degli altri a vantaggio di un solo o di pochi.

Ora, francamente, io non saprei come qualificare ciò; o, meglio, lo saprei anche troppo, se non me lo vietasse il vocabolario dei modi parlamentari, e quest'Aula.

Un'ultimo obbietto — la intangibilità delle con-

venzioni. Io ben comprendo questo *pacta servabo* e ne fui anzi nel corso della discussione costante osservatore. Ma adagio ai mali passi.

Il freno del *pacta servabo* sta per tutto ciò che attiene alla sostanza, alla corresponsività dei patti; non si estende oltre. Ora l'emendamento non altera la sostanza, non diminuisce i corrispettivi.

Noi non domandiamo infatti che questo; se si tratta di facilitazioni, esse siano fatte, non volta per volta, o caso per caso a questo o a quello, ma per via di disposizione generale ed a tutti, salvo sempre il dominio e il predominio del Governo, padrone di revocarla a suo talento e sospenderla, e, comunque, conchiudiamo: badate che il criterio non sia mai il maggior numero dei vagoni, perchè in tal caso, per le ragioni che ho sommariamente esposte, è creato il monopolio arbitrario, produzione e commercio di esportazione son rovinati a vantaggio di pochi i quali in fondo non sono mai da tanto da rispondere alle relazioni che intercedono fra la consumazione e la produzione.

Egredi colleghi, io ho finito. Abbiate presente che in questo tema è interessato il commercio del paese e ve lo dimostrano le petizioni che io raccomando al Ministero, alla Commissione e alla Camera. Abbiate presente che queste petizioni esprimono il voto della grande maggioranza delle Camere di commercio, il voto di quasi tutti i Comizi agrari del regno, il voto di oltre 4400 fra produttori e commercianti.

Questo unanime movimento vi mostri che in questo importantissimo argomento, che avrebbe meritato un più valente oratore, si compendia un vivo bisogno, una grande necessità del paese.

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

**Nervo.** Dopo le osservazioni e le considerazioni esposte dagli onorevoli Randaccio e Luciani sopra questa questione per agevolare con speciali riduzioni di tariffe, o con altre facilitazioni, l'esportazione dei prodotti italiani, io non avrei certamente più bisogno di diffondermi sopra molte considerazioni di ordine economico che consigliano oggigi di rinunciare al sistema stabilito tanti anni fa e che era dovuto alla lodevole iniziativa di chi si era preso l'incarico di promuovere l'esportazione, ed alle amministrazioni ferroviarie che con intelligente apprezzamento sapevano secondare quegli interessi per il bene generale della produzione agraria del paese.

Mi limiterò quindi a porre sott'occhio alla Camera alcune cifre che valgano a persuadere l'ono-

revolesse ministro, la Commissione e gli onorevoli colleghi, come sia assolutamente necessario nelle condizioni attuali del paese, mettere da parte quel sistema, senza ledere nessun interesse acquisito, per agevolare l'esportazione a tutti coloro che siano in grado di farla.

Mi limito per ora a parlare dell'esportazione delle derrate alimentari. Imperocchè ci sono qui due gravi questioni, come osservò testè l'onorevole Randaccio.

Si vorrebbe agevolare l'esportazione delle derrate alimentari, come si fa oggidì per l'esportazione dei prodotti dell'industria nazionale. Poi non si concederebbero altre facilitazioni.

Io per ora dico solo che con queste facilitazioni veniamo a dar di frego, a rendere nulle tutte le tariffe speciali e generali che stiamo discutendo. Si apre una porta per annullare, direi, tutto il beneficio che si potrebbe ottenere. Ma per ora non me ne occupo. Verrò a parlarne dopo, se la Camera me lo consentirà.

Vediamo che importanza ha oggi l'esportazione delle derrate alimentari.

Questa esportazione fu, come la Camera ben sa, agevolata fin dal 1875 dall'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia con speciale contratto, a delle ditte che, colla loro intelligente operosità, seppero dar nuovo incremento a questo commercio.

Ora, in quel tempo, non c'erano tariffe speciali propriamente dette.

Per svolgere questo commercio si dovette venire a delle tariffe speciali coordinate con talune facilitazioni per la composizione dei treni e pel pagamento del prezzo dei trasporti.

Per questo si concesse perfino un conto corrente agli speditori, per non obbligarli ad anticipare il prezzo del trasporto; cose tutte che erano saviamente pensate e applicate.

Con queste agevolazioni, sapete onorevoli colleghi, a quale risultamento si giunse? Si giunse al risultamento cospicuo di poter esportare all'estero, a grande velocità, qualche diecina di milioni di prodotti che restavano prima nelle mani degli agricoltori delle diverse parti del regno, come materia di quasi niun profitto per loro, salvo il prezzo dei mercati locali. Ma, se noi consideriamo quale sia stata la quantità di questa esportazione, rispetto alla quantità generale annua di derrate alimentari che si esportano, troviamo che tale quantità, nonostante l'impulso dato, è una ben minima cosa.

Io veggo dalla statistica del 1883 che le derrate agrarie trasportate dalle ferrovie in quell'anno

raggiunsero la somma di 2,459,000 tonnellate. Ebbene, la parte di quelle derrate, trasportata a grande velocità, che perciò si può ritenere con tutta probabilità che sia stata esportata all'estero, con la riduzione concessa nel 1875 e rinnovata nel 1879, non raggiunse che la somma di 279,000 tonnellate.

Dunque, siamo a un decimo dei trasporti a grande velocità delle derrate agricole; trasporti di cui i produttori possono trovar conveniente di servirsi. Ora non vedete, onorevoli colleghi, come queste cifre vengano a dar ragione a quel che dissero testè l'onorevole Randaccio e l'onorevole Luciani: che, cioè, nonostante lo impulso dato da questi speditori che hanno saputo, con molta energia e intelligenza, organizzare questo traffico, nonostante ciò, siamo al trasporto a grande velocità di un decimo su tutte le derrate agricole che si trasportano sulle ferrovie in Italia.

Dunque è assolutamente necessario di trovare il modo di agevolare maggiormente questi trasporti, e particolarmente questa esportazione, la quale poi trova all'estero la concorrenza della Spagna, del Portogallo e della Grecia; per cui non è il caso di addormentarci credendo che il sole, come già dissi, sorga soltanto per i produttori italiani.

Anche in California si produce del vino, si producono degli agrumi, e cominciano già a spacciarsi sul mercato americano. Io, alcuni mesi fa trovandomi nella Liguria occidentale, chiesi a dei produttori d'agrumi di quella zona se quel commercio cominciasse a fiorire, ed essi mi dissero di no; e che avevano dovuto rivolgersi al commercio dei fiori per l'Europa occidentale, perchè il commercio degli agrumi cominciava a sparire.

Se voi dunque esaminate tutte queste condizioni di cose, troverete la necessità di allargare, per quanto si può, la possibilità di fare queste esportazioni.

Ora, uno dei motivi per cui questo trasporto a grande velocità delle derrate agricole raggiunse appena un decimo di tutte quante le derrate trasportate sulle nostre ferrovie nel 1883, sta appunto nell'economia delle tariffe attuali, accanto alle quali ci sono questi contratti.

Colle tariffe attuali, particolarmente coll'Alta Italia, noi abbiamo la tariffa numero 3 a grande velocità, e la tariffa speciale numero 4. Ebbene, con queste tariffe, il trasporto a vagoni completo è fatto a tali condizioni che sono onerose per gli esportatori, perchè il prezzo per tonnellata a 5 o 600 chilometri viene stabilito a 14 o 15 centesimi per tonnellata-chilometro, men-

trechè coi contratti speciali, stabiliti nel 1875, e rinnovati nel 1879 per sei anni, poichè scadono in quest'anno, voi vedete che l'esportatore può mandare la sua merce a 3 centesimi per tonnellata-chilometro.

La differenza, ben lo vedete, è grande.

Non bastano le agevolzze della tariffa numero 50, comune alle tre reti, opportunamente citata dall'onorevole Luciani; non bastano. Nonostante questa differenza di trattamento, il bisogno di industriarsi, di esportare, di trarre maggior prodotto dalla possibilità di produrre maggiori derrate, ha spinto questi produttori a fare qualche cosa, e siamo giunti alle cifre che accennava testè l'onorevole Luciani.

Ebbene, ora io dico: quali sono le condizioni che si vogliono fare con le nuove tariffe a questa esportazione?

Vediamo queste nuove condizioni. Noi abbiamo la tariffa numero 3, a grande velocità, qui nel volume secondo, la quale sostituirebbe la tariffa numero 4, speciale, a grande velocità. Ebbene, questa tariffa numero 3, a grande velocità, la quale si applicherebbe a tutte le derrate alimentari, compresi gli olii, ecc., ecc., pone la bagattella di 18 centesimi per tonnellata-chilometro, sino a 200 chilometri; di 15 e mezzo a 16 centesimi sino a 500 chilometri. E questa sarebbe una tariffa speciale per favorire con il nuovo ordinamento l'esportazione delle derrate alimentari! Mettete a fronte questo nuovo prezzo, a quello del contratto speciale di 3 centesimi per tonnellata-chilometro, e voi vedrete che è impossibile, che questi quattromila produttori, che ora si risvegliano, che hanno fatto sentire la loro voce durante la inchiesta ferroviaria, possano utilizzare la loro merce. È impossibile.

Mi si dirà: c'è anche la tariffa speciale numero 50 a piccola velocità accelerata, compresa nel nuovo ordinamento delle tariffe.

Questa sarebbe la vera tariffa che i produttori dovrebbero utilizzare perchè è specialmente studiata per facilitare l'esportazione. Ebbene, io do un'occhiata a questa tariffa speciale numero 50; ecco quello che trovo a pagina 219 del volume secondo. Trovo che per trasportare un vagone completo di 4 tonnellate di verdura, agrumi ed altre produzioni simili, per un percorso da 900 a 1000 chilometri, cioè dal Mezzogiorno del nostro paese fino nell'Alta Italia, per esempio a Chiasso, per traversare il Gottardo ed andare in Germania, per le percorrenze, il prezzo medio è di 9 centesimi e un decimo di centesimo. E questa è la facilitazione della nuova tariffa spe-

ciale colla quale si concedano dei ribassi! Ma coi contratti speciali voi mi concedete tre centesimi, e poi con una tariffa speciale me ne imponete 9? Ma come farà il produttore agricolo sparso nei diversi circondari ad approfittare di questo nuovo ordinamento? Si direbbe quasi che quella tariffa è fatta apposta perchè non ne possa profittare.

Ma si dice: c'è l'abbuono. Vediamo un poco: uno che spedisca mille vagoni ha l'abbuono del 5 per cento sul prezzo di 9 centesimi e un decimo di centesimo; ciò che riduce questo prezzo a centesimi 8 e mezzo. Voi vedete che razza d'abbuono sia questo; è un'altra illusione.

Io mi fermo specialmente su questo punto per mostrarvi che attualmente, colle tariffe in vigore, non si può dare un grande incremento al commercio di esportazione, quantunque le ditte che si sono occupate di esso, abbiano fatto dei miracoli, anche a vantaggio del paese; perchè si tratta di diecine e diecine di milioni all'anno di prodotti che vanno all'estero. Nonostante ciò siamo nella impossibilità di promuovere, come si conviene ad un paese eminentemente agricolo com'è l'Italia, l'esportazione; poichè, lo ripeto, la diminuzione sui trasporti a grande velocità di un decimo soltanto non è nulla.

Quando vedo che particolarmente le Camere di commercio di Roma, Venezia, Verona, Asti, Cremona, Ancona, Reggio Calabria, per non parlare di molte altre, hanno mandato ricorsi e memoriali, chiamando la più seria attenzione del Governo e della Camera sopra questo argomento, bisogna pur dire che qualche cosa di vero ci sia e che convenga esaminare da vicino la cosa con tutta equanimità e senza disconoscere i grandi vantaggi arrecati al paese da coloro che si occuparono da 10 e 12 anni a promuovere queste esportazioni.

Anche in Francia questi contratti particolari diedero luogo a numerosi reclami.

Nell'inchiesta del 1855 di cui abbiamo in biblioteca la splendida relazione fatta dal compianto Chevalier, relazione splendida per concetti e per suggerimenti di una savia politica economica, la Commissione d'inchiesta nominata per la soppressione di quei contratti disse che bisognava agevolare diversamente l'intervento dei tribunali; e che dietro le tariffe speciali concesse a diverse industrie ed anche all'agricoltura per i trasporti accelerati non avevano più ragione di esistere i contratti particolari, che concedono delle riduzioni ai prezzi delle tariffe speciali. Ebbene; se colle tariffe speciali dell'allegato E concedete delle riduzioni in ragione di peso e di percorrenza, non è più necessario far dei contratti speciali, perchè

altrimenti vi troverete dinanzi ad una condizione di cose ingiustissima, come ho accennato, quella di una tariffa n.50 che, a prima vista, pare faciliti molto gli esportatori, ma che poi viene ad imporre, per 900 chilometri di percorso, 9 centesimi per tonnellata-chilometro, mentre col contratto particolare si pagano 3 centesimi soli.

Ammessa dunque la necessità di far qualche cosa di diverso da ciò che oggi si fa; ammessa la necessità di favorir meglio di ciò che si faccia colle attuali tariffe, anche l'esportazione delle altre derrate agricole che il Paese potrà esportare, quale sarà il modo più conveniente per raggiungere questo scopo? Io credo che il modo più conveniente sia appunto quello indicato da molte Camere di commercio, di fare una tariffa unica a vagone completo, nel quale si possano mettere tutte le quantità di derrate che si vogliano, a rischio e pericolo del mittente, ma con un prezzo tale che possa essere sopportato da tutti, e che faccia una posizione di eguale trattamento per tutti.

Se, per esempio, si fissasse una tariffa unica a vagone completo, di 3 centesimi a tonnellata-chilometro a qualunque distanza, io credo che sarebbe una tariffa sapientemente ordinata.

Bisogna ricordare, onorevoli colleghi, che il trasporto delle merci in Italia, anche col 72 per cento del prodotto lordo, viene soltanto a ragguagliarsi a due centesimi per tonnellata-chilometro.

E questo si deduce, con un semplicissimo calcolo, dalla statistica delle ferrovie, riducendo cioè tutto all'unità di traffico espressa da una tonnellata, tenendo conto, come fu accertato da uomini competentissimi, del rapporto che passa tra il numero dei viaggiatori, il peso medio, ecc.; e così si viene ad avere un numero di tonnellate, per il quale, diviso il prodotto per la spesa media, si ha una spesa di trasporto di due centesimi per tonnellata.

Ora io proponendo la tariffa a tre centesimi, rimango sopra un terreno che lascierebbe ancora un centesimo, cioè il 33 per cento di beneficio alle ferrovie. E non è un'esagerazione questo beneficio, perchè le ferrovie già concedono con contratti particolari questo prezzo di due centesimi; anzi ci sono dei casi in cui si concede anche il prezzo di due centesimi e mezzo.

Dunque, se noi vogliamo fare opera conforme proprio alle più legittime esigenze dell'agricoltura e del paese, noi dobbiamo far sì che il Governo e la Commissione accettino la proposta che viene

fatta da noi, di sopprimere, cioè, questa parte dell'articolo 40, col quale si continuerebbe nel sistema del monopolio ingiusto, antieconomico, che un uomo di Stato dell'elevatezza dell'onorevole Depretis, se ben considera, non può più ammettere. Invece stabilendo una tariffa unica con un prezzo capace di remunerare sufficientemente il piccolo esercente, e che sia accessibile a tutti, non si fa, come ben diceva l'onorevole Luciani, nessun danno ai grandi esportatori che colla loro attività hanno saputo dare un forte impulso ai trasporti ed alle esportazioni. Perchè questi grandi esportatori essendosi procurati colla loro attività le relazioni all'estero, avranno sempre, direi, una specie di primato sopra gli altri, e per la posizione che hanno saputo farsi, potranno mandare con tutta sicurezza all'estero centinaia e migliaia di vagoni. Ma intanto col metodo che io indico tutti i piccoli proprietari che sono sparsi in tutti i circondari d'Italia potrebbero mandare il loro vagone allo stesso prezzo e cogli stessi vantaggi. Ed io non dubito che con una tariffa simile, le 279,000 tonnellate trasportate a grande velocità nel 1883 diverrebbero fra pochissimi anni due o tre milioni di tonnellate.

Ecco, onorevoli colleghi, il vero concetto economico, a cui deve informarsi il riordinamento delle nostre tariffe, e particolarmente quelle a grande velocità.

Io quindi pregherei l'onorevole ministro e la Commissione di mettersi d'accordo per concretare una tariffa unica a vagone completo e nei termini che ho testè accennati, che nulla pregiudichi ai diritti acquisiti, e che renda giustizia alla generalità dei produttori, come è stato detto con insistenza da tutte le rappresentanze agrarie d'Italia.

Ora vengo al secondo ordine di considerazioni che solleva l'esame di quest'articolo 40, perchè come testè hanno detto gli onorevoli preopinanti ed io pure ho accennato, qui si darebbe la facoltà di fare speciali riduzioni con contratti particolari per la esportazione di prodotti manufatti. Mi basta solamente accennare questa cosa per dimostrare come sarebbe addirittura un mettere la produzione manifatturiera in Italia nella più grave apprensione. Ogni industriale temerà sempre che l'amministrazione ferroviaria possa favorire con riduzioni speciali altri industriali concorrenti che dimostreranno di avere un maggior commercio. Ed allora gli altri produttori di oggetti similari, che si trovano per circostanze indipendenti da loro, provveduti di minori capitali, di minori clientele, e che devono produrre in minor pro-

porzione, si troveranno nell'impossibilità di poter avere questa riduzione.

Ma questa, dunque, è una facoltà enorme che si vuol dare alle Società contraenti.

Non vi è in nessun paese d'Europa questa cosa; ci sono invece delle tariffe che segnano un massimo e che sono suscettibili di riduzioni: ma queste si devono fare con un principio di giustizia distributiva ammessa in tutti i paesi civili; si devono accordare a tutti senza preferenze e senza favori.

Poichè noi siamo dinanzi ad un sistema di tariffe che stabiliscono già delle riduzioni, in ragione di peso e di percorrenza: onde io non credo sia giustificata la concessione di altre riduzioni che non si conoscono, e che il paese non saprà quali saranno, per cui sarà incerto nelle sue transazioni.

Può venire un giorno in cui possano essere cambiate le obbligazioni contrattuali, ed allora i benefici di alcuni industriali andranno a favore di quelli che avranno ottenuto queste riduzioni con contratti speciali.

Io credo che basti richiamare l'attenzione della Camera sopra questa gravissima questione d'ordine economico e di giustizia distributiva, per mostrare che la proposta che noi facciamo, di eliminare cioè questo articolo, surrogandolo con una tariffa unica nel senso da me indicato, sia ciò che di meglio vi sia da fare nelle presenti condizioni.

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

**Gabelli.** I sostenitori delle convenzioni ripetono tutti i giorni, che coloro che le avversano, combattono tutti i punti indistintamente, combattono sistematicamente tutto quello che ha proposto il Governo. Ora io, dichiarato avversario delle proposte del Governo, darò questo strano spettacolo, di sostenere cioè l'articolo tal quale il Governo stesso lo ha presentato! (*Si ride*)

L'onorevole Luciani diceva che egli è persuaso della bontà delle convenzioni, ma è proprio contrario a questo articolo; io mi trovo nella condizione precisamente inversa; voterò contro le convenzioni indubitatamente, e viceversa poi, credo giustificatissimo questo articolo.

Si sono qui ricordati i voti espressi dalle Camere di commercio, ci si è rivelato il numero delle petizioni di commercianti e speditori, ci si descrissero i clamori insistenti perchè fossero risolti patti, abrogate disposizioni tali quali sarebbero ammesse di regola con questo articolo 40, che

forse potrebbe essere battezzato col nome di articolo Cirio.

Infatti, i clamori, le grida furono suscitate dal contratto che l'Alta Italia ha concluso col Cirio e che tuttavia dura.

Perchè tutti questi lamenti, queste grida per un contratto utile al paese e che in nulla offende i diritti di alcuno poichè a tutti è libero di chiedere le stesse condizioni, adattandosi agli oneri che a quelle condizioni sono legati?

A coloro i quali hanno portato qui queste grida contro l'articolo che ci è proposto, io vorrei domandar altresì: Se a queste grida si fosse dato retta, se il contratto Cirio non fosse stato concluso, ne avrebbe avuto il paese maggior vantaggio, di quel che ne abbia avuto avendolo concluso?

Mi pare che una quantità, ed una quantità abbastanza grande di esportazione dall'Italia e seri vantaggi ai produttori, sieno stati portati precisamente perchè quelle grida, quei voti, quelle critiche non sono state ascoltate, e perchè quindi il contratto Cirio ha potuto avere la sua esecuzione.

L'onorevole Randaccio ci ha detto che quando avremo approvato l'articolo 40 due o tre società monopolizzeranno tutta la nostra esportazione.

Io non ho una grande paura di questa parola *monopolio* come non ho paura di nessuna parola. E se davvero dovesse avvenire che alcune grandi imprese sorgessero per rendere più facili le nostre esportazioni, e con questo animare maggiormente la produzione del paese, dovrà aversi paura che arricchiscano coloro che queste imprese assumeranno? Ben lontano dal deplorare che sorgano grandi imprese, e largamente guadagnino, di gran cuore lo desidero, sempre quando però il guadagno, la ricchezza siano il premio dell'attività, dell'ingegno, e si risolvano in nuovo impulso al progresso del paese. Non conosco Cirio, non l'ho mai veduto, non so quanti danari abbia: credo ne abbia di molti, e ne sono contento, come sarei contento che altri seguissero vie simili a quelle seguite da lui. E poi divengano pure ricchi, straricchi, perchè dalla loro ricchezza l'Italia avrà sempre ad avvantaggiarsene.

Dalla grandezza, dalla potenza dei mezzi dipende assai spesso la riuscita di un'impresa.

I piccoli produttori, i piccoli esportatori, i quali non potranno avere la possibilità di caricare più di un carro, stabiliranno uffici di corrispondenza a Londra, a Pietroburgo, in America? Avranno la possibilità queste piccole imprese di fare ciò che potranno fare le grandi?

Quella fiducia che è ispirata da una impresa, appunto perchè grande, potrà essere ispirata da una Ditta sconosciuta?

Il Cirio, con maravigliosa chiaroveggenza, ha concluso un contratto che nessuno aveva avuto il coraggio di proporre; con maravigliosa attività ed ingegno ne ha curata l'esecuzione. Si sarà fatto ricco, ma ha suscitato, ha fatto sorgere una folla di colture e di industrie, ha fatto conoscere nelle più lontane regioni del mondo i nostri prodotti.

Nessuna piccola Ditta, nessun numero di piccole Ditte avrebbe conseguito questi risultati.

Ricorderò un particolare che chiaramente dimostra la differenza di effetti ottenibili da una sola grande impresa in confronto di un numero di imprese piccole.

Quando l'impresa Cirio vide che il materiale mobile delle nostre ferrovie non poteva rispondere alle esigenze del rapidissimo movimento richiesto dalla natura delle spedizioni, ha provveduto da sé ad una buona parte del suo materiale. Il Cirio possiede parecchie centinaia di vagoni; così credo, perchè, ripeto, gli affari suoi non li conosco; ma credo di non ingannarmi dicendo che il Cirio ha di suo *parecchie centinaia di vagoni*.

Con questo provvedimento, non solo il Cirio ha potuto verificare gli utili della ardita impresa, e giovare con essa al paese, ma ha ancora aiutato il Governo il quale non aveva materiale sufficiente per adempiere agli impegni che aveva contratti.

Ora, credete voi che le piccole imprese verranno a farvi le centinaia di vagoni per provvedere all'esportazione dell'Italia?

Diceva l'onorevole Luciani: l'esportazione aumenterà quando si sarà moltiplicato il numero degli esportatori. No, onorevole Luciani, diminuirà l'esportazione, e diminuirà appunto per questo: che mancherà *la potenza* degli esportatori. È *la potenza* degli esportatori, e non il loro numero, che rende possibile la grandezza dell'esportazione. Una sola Ditta farà assai più che mille Ditte le quali siano un millesimo della Ditta grande.

C'è qualche cosa alle volte nel nostro paese che proprio io non capisco. Noi ci lagniamo tutti quanti i giorni che le nostre ferrovie non hanno nulla da trasportare; e quella volta che vien su qualcuno per dare un aiuto a queste nostre ferrovie, allora gli saltiamo addosso, perchè in nome di non so qual principio, dobbiamo rovinare quest'uno che giustamente con la sua intelligenza si mette al disopra degli altri, che procura con

la sua attività, con la sua industria, dei vantaggi al paese che gli altri non hanno saputo produrre. È giusta una frase che sento dire qua intorno: *è la politica dell'invidia*.

Signori, io non intendo di tediare più a lungo la Camera. Certe osservazioni larghe, complessive, sintetiche, mi pare valgano in questo caso assai più di tutte le minute disquisizioni; onde io, contrario, contrarissimo alle presenti convenzioni, pure prego la Camera di approvare l'articolo 40. (*Bene!*)

**Presidente.** Ora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Peruzzi; ma, onorevole Peruzzi, Ella parlerà nello stesso senso dell'onorevole Gabelli?

**Peruzzi.** Voleva appunto dirle che io cederei la mia volta di parlare ad altro che parlasse contro; io parlerei dopo.

**Presidente.** Allora ha facoltà di parlare anzitutto l'onorevole Nervo.

**Nervo.** Io mi maraviglio altamente che un uomo dell'ingegno dell'onorevole Gabelli venga a sostenere il più immane monopolio che si possa immaginare.

Io sono dello stesso paese del Cirio, ed ho per lui una grandissima stima. Io non l'aveva nominato; ma poichè l'ha nominato l'onorevole Gabelli, mi si permetta di dire che ho per il Cirio una vera ammirazione, e vorrei che nel mio paese ci fossero molti uomini come lui. Ma a me fa un senso doloroso e profondo il sentire che un legislatore venga a sostenere questa teoria, che cioè un paese di 28 milioni di abitanti debba dare il monopolio ad una sola persona per l'esportazione dei suoi prodotti.

Ma dove andiamo, onorevole Gabelli, con questo sistema?

Io farei coniare per il Cirio una medaglia d'oro, magari del diametro di tre decimetri, come benemerito del paese; e sono davvero lieto di cogliere questa occasione per rendergli questa giustizia; ma il voler costringere per l'esportazione dei loro prodotti, i 4000 o 5000 produttori di derrate alimentari che ci sono in Italia a passare per le mani di un solo che ha il monopolio, è tal cosa che si ribella ai principii economici e di giustizia distributiva che debbono informare le nostre deliberazioni.

Per quanta riverenza dunque io abbia per l'uomo insigne ch'io ho rammentato, e che è di una attività e di una competenza incontestabile, non posso adattarmi alle teorie esposte dall'onorevole Gabelli.

L'onorevole Gabelli ha detto: ma come volete che le ferrovie possano rendere, se impedito alle grandi

imprese di trasporti di svolgersi? Qui non si tratta di impedire alle grandi imprese di svolgersi, ma io ho osservato che, malgrado il grande svolgimento che queste imprese hanno avuto, non fu trasportato a grande velocità durante il 1883, che un decimo di tutte le derrate agricole trasportate sulle ferrovie italiane: ora gli altri 9 decimi se ci fossero dei produttori liberi, si sarebbero potuti trasportare, se le tariffe fossero ispirate ad un po' di logica, e ad un po' di patriottismo. Insisto quindi nelle considerazioni da me già svolte, e nella mia proposta.

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

**Gabelli.** Ho chiesto di parlare per fatto personale

**Presidente.** L'onorevole Nervo non le ha dato occasione a nessun fatto personale: anzi le ha fatto un elogio.

**Gabelli.** Ha detto che le mie teorie erano meravigliose!

**Presidente.** Ebbene, Ella parlerà alla sua volta; ma ora non c'è fatto personale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Luciani.

**Luciani.** La Camera mi renderà giustizia di quanto sto per dire.

A me parrebbe molto opportuno che noi sorvolassimo sui nomi propri. Ed davvero la più grande critica dell'articolo, mi perdoni l'egregio collega Gabelli, la faceva lui, quando diceva che l'articolo è fatto per un nome, per una ditta. Io chiamai quella ditta il grande esportatore, e non feci nomi. (*Conversazioni*)

Se essa ebbe facilitazioni che la resero potente, io non ritorno su ciò, e se nella forza che le fu procurata, trova il premio del bene che può aver fatto, tanto meglio. Credo che la esportazione, la quale fu spostata, non creata dalla locomotiva, avrebbe prosperato anche senza l'artificio di quei mezzi, e col sistema semplice o naturale della libera concorrenza.

Ma oggi, diciamo, è tempo che quei mezzi cessino e che sia fatta l'uguaglianza per tutti.

L'onorevole Gabelli soggiunge: ma se non è quella Ditta chi sarà in grado di escogitare, di costruire i mezzi speciali occorrenti ad alcuni trasporti, quali, ad esempio, i vagoni perfrigeranti? Io rispondo: sa chi deve essere in grado? Gli esercizi, i quali essendo destinati a trasportare persone e cose, debbono provvedere quei mezzi secondo lo svariato modo di essere delle une e delle altre, perchè è evidente che se quel solo possiede gli strumenti necessari, e se gli esercizi non ne provvedono dei consimili per tutti

gli altri, il monopolio è creato e le ferrovie, piuttosto che essere un esercizio pubblico destinato a tutti, diventano la proprietà, o quasi, di un solo, libero di transitarvi con mezzi esclusivamente suoi alla pari che sopra una strada ordinaria per la quale tutti possono andare giovandosi dei veicoli che credono. Ed anche ciò infine avrebbe i suoi limiti. No; le amministrazioni devono dare a tutti eguali mezzi, uguali condizioni. Facciano pagare più, facciano pagar meno (e ciò sarà meglio per esse e per tutti) questo è il loro diritto purchè vi sia uguaglianza per tutti.

Nei grandi rapporti tra la produzione e il consumo la forza di un solo, è sempre insufficiente. Il ragionamento arcano e meraviglioso, che, egregio collega, si fa fra produttori e consumatori, fra consumazione e produzione, ragionamento che finisce in un perfetto accordo fra l'una e l'altra, ha bisogno non dell'azione di uno o di pochi, ma dell'azione di tutti.

Guardi i mercati delle vettovaglie delle grandi città, e vedrà i miracoli di questo ragionamento collettivo. E desso che provvede, non altri. E creda, se i grandi centri avessero un gran provveditore o economo, un gran fornitore, rimarrebbero a stomaco o vuoto o maltrattato.

Lasciate fare, lasciate passare, questa è l'unica legge regolatrice della produzione, dei mercati e della concorrenza.

Vengo ora a quello che veramente sarebbe un fatto personale.

L'egregio Gabelli ci ha detto: voi volete distruggere il grande esportatore. Ma no, egregio collega, no.

Il grande esportatore, ripeto anche una volta, rimane quello che è; rimane forte; rimane con tutto il suo impianto, con capitali pronti e copiosi, con clientela fatta, tanto in paese che all'estero; rimane con facilitazioni assicurate al di là dei confini.

Che vuole di più? Vuole che egli sia padrone di tutto e di tutti? Questo non vogliamo noi, questo combatteremo ora e sempre.

L'onorevole Gabelli ha detto infine (e qui il fatto personale si aggrava) i sostenitori dell'emendamento fanno la politica dell'invidia. Ma, egregio collega, come noi rispettiamo Lei, Ella rispetterà noi, e rispetterà egualmente me.

No, noi in questa controversia non facciamo nè politica nè molto meno invidia.

Noi sosteniamo il voto di 4500 produttori, delle Camere di commercio e dei Comizi agrari. Un voto grosso come Ella vede, e nessuno crederà,

nemmeno Lei che questo sia un movimento artificiale.

Egregio collega, noi facciamo una questione d'eguaglianza e di giustizia, nulla più, nulla meno.

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

**Peruzzi.** Mi dispiace di dover prolungare questa discussione, tanto più che dopo quello che ha detto l'onorevole Gabelli potrei dispensarmi dal parlare.

Ma parendomi che si sia abbastanza animata la discussione intorno a questa questione, a parer mio, molto interessante, specialmente in questo momento in cui molto si discorre delle condizioni penose dell'agricoltura, e viene spesso proposta la trasformazione di alcune colture come uno dei rimedi ai guai derivanti dagli scemati prezzi dei generi prodotti dalle più fertili terre italiane, reputo opportuno che la Camera si occupi con ispeciale sollecitudine di ciò che potrebbe giovare o nuocere all'esportazione delle derrate alimentari; delle quali andiamo sempre più approfittando, grazie al beneficio del sole, negato ad altri paesi. E poiché potremmo trarre anche maggior profitto da questo commercio, vale la pena che si pensi maturamente a tutto quello che potrebbe compromettere un movimento, che, si dica quel che si vuole, è già molto bene avviato, e va bene e promette di andar tutti i giorni meglio.

Infatti, o signori, nel complesso, furono trasportati sulle nostre strade ferrate, nel 1881, 8,177 vagoni di derrate alimentari; nel 1882, 11,847; nel 1883, 14,451; vale dunque la pena di occuparsi accuratamente di tutto quel che potrebbe scemare o crescere questo promettente risultato, e far di tutto per attirare anche il più possibile degli altri nove decimi, di cui parlava testè l'onorevole Nervo; col quale concordo che si possa per questo mezzo aumentare la ricchezza nazionale, e portare un rimedio ai guai della nostra agricoltura.

Spero perciò che alla Camera non dispiaccia ch'io la inviti ad esaminare le condizioni di questo commercio. Per qualche tempo ho dovuto occuparmene, per aver dovuto curare gli interessi di alcuni commercianti fiorentini, i quali aspiravano a batter la via felicemente aperta allora da poco tempo, per la esportazione di derrate abbondanti nella città, di cui era sindaco.

Allora mi dichiarai molto contrario al contratto che da poco tempo era stato fatto dalla Società dell'Alta Italia, per facilitare l'esportazione di quelle derrate; contratto, pel quale da un vagone si saliva a 2000 vagoni; ed io chiesi allora, ed ho poi sempre sostenuto, che si desse modo anche ai piccoli speditori di associarsi fra loro. Rispetto

ai piccoli, che rimanessero *singoli*, dirò fra poco il perchè non abbia nessuna fiducia nella possibilità che possano prendere una grande importanza, per effetto del vagheggiato sistema della unica tariffa a vagone completo; ma ritenevo e viepiù ritengo, che se potessero associarsi per modo da spedire prima i 100, poi i 200, i 300 vagoni, i quali, se la fortuna secondasse i loro tentativi ben fatti, qualche anno dopo, come è accaduto per il Cirio, salirebbero a 400, 500, 600, e per i più fortunati anche a due o tre mila e più, il problema avrebbe la soluzione più desiderabile nell'interesse di tutti.

Non mi fu dato di poter ottenere questo che chiesi con lunga insistenza; perchè le strade ferrate straniere, e segnatamente le tedesche e le austriache, non consentirono questo temperamento che l'amministrazione dell'Alta Italia era fin d'allora disposta a consentire. Avverta la Camera che anche nell'ultimo congresso ferroviario di Vienna, se non isbaglio, le amministrazioni delle strade ferrate austriache resistettero alle insistenti premure del nostro Governo.

Allora naturalmente la cosa cadde, e rimase solo in piedi il contratto con la casa Cirio. Chiedo mille scuse alla Camera di aver pronunziato questo nome, ma soffra che, anche a giustificazione dell'onorevole Gabelli, per il caso che egli non potesse avere facoltà di parlare dall'onorevole nostro presidente, ch'io aggiunga una parola sola.

Per quanto studio si metta per non pronunziar nomi di persone, quando, come facciamo adesso, si discute del continuare a consentire o del proibire al Governo la conclusione dei contratti contemplati dall'articolo 274 della legge dei lavori pubblici, e quando di questi contratti, che io sappia, ne sono stati conclusi tre soli, uno dei quali è cessato, perchè la Ditta contraente è fallita, è invero facile che scappi di bocca uno di questi due nomi; ed anzi, per farla finita, pronunzierò anche il secondo: quello della Ditta Garaviglia di Milano.

Del resto non si tratta di svelare un segreto: questi nomi sono stampati nella relazione dell'onorevole nostro collega Valsecchi, già pubblicata intorno all'esercizio delle strade ferrate nell'anno 1883; onde mi pare non ci sia nulla di male a dire quel che è stampato in un documento ufficiale.

Non già per effetto delle mie premure, ma di quelle che furono fatte da molte parti, e su parere d'una Commissione, nel mese di giugno 1881 fu pubblicata la tariffa speciale numero 50. Questa tariffa è riprodotta nell'allegato del quale ora discutiamo; ma vi prego di notare, o signori, come

molti miglioramenti sieno stati introdotti, prima dal Governo e poi dalla nostra Commissione, in quella tavola stampata a pagina 219 del secondo volume; per modo che in forza di questa tariffa è possibile, e non difficile, a chiunque di accrescere il numero dei vagoni che anno per anno può esportare. Giusto è l'osservare altresì che, a vantaggio dei piccoli speditori le convenzioni stabiliscono anche la tariffa speciale a grande velocità numero 3, la quale agevola le spedizioni fino a 500 chilogrammi e quelle superiori a questo peso, che della stessa tariffa a vagone completo approfitta lo speditore di quattro tonnellate soltanto; e che per ogni tonnellata, oltre le quattro, havvi una tariffa assai mite.

La tariffa speciale numero 50 migliorata dal Governo ed anche più migliorata dalla Commissione, in confronto dell'antica, permette adunque come io diceva, l'associazione dei piccoli speditori, e fa sì che questi abbiano sempre un incentivo ad accrescere i loro traffici.

Eccomi ora, o signori, al punto sostanziale di divergenza, fra l'onorevole mio amico Luciani e me; egli conchiudeva il suo discorso, ripetendo quello che ho udito spessissimo dire dai sostenitori della tariffa unica a base del vagone completo: non è lo stesso per il Governo, per le strade ferrate e per l'interesse del commercio che 100 vagoni siano spediti da un solo speditore o da cento speditori? Che mille, duemila vagoni siano spediti da un solo speditore o da 150 o 200 persone?

Si signori, rispondo io; purchè dessero la sicurezza di spedirli davvero, sarebbe perfettamente lo stesso.

Ma, signori, vogliate perdonarmi se troppo spesso mi manifesto ribelle alla logica; questo modo d'argomentare potrebbe trarci a commettere rovinosi errori nel commercio, per 100 che potrebbero provarsi, 90 indietreggiano, al vedersi dinanzi tante difficoltà; e quanti, dopo essersi provati, rimangono per la strada; particolarmente in un commercio qual'è quello della esportazione delle derrate alimentari: il quale fra tutti i commerci, a detta di chi se ne intende, e se ne è occupato, è uno dei più difficili e dei più rischiosi.

Io vi prego, signori, di onorare di un vostro sguardo una pubblicazione che pochissimi si danno la pena di leggere; il bollettino di notizie agrarie pubblicato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio; e senza andare troppo in là, leggete ve ne prego, il *Bollettino* del mese di dicembre del 1884; e vi troverete a proposito intorno alla esportazione del vino, e di altre derrate

alimentari, ma più specialmente dei vini, vi troverete una relazione di un agente del nostro Governo a Lucerna, ed un lungo e bellissimo rapporto del nostro console generale di New-York.

In ambedue questi documenti, del pari che in altri non pochi, è detto che noi non siamo i soli ad esportare i vini ed altre derrate alimentari nei paesi meno favoriti dal clima; chè altri popoli sono innanzi a noi e particolarmente per i grandi mezzi coi quali esercitano questo commercio, con la regolarità e la sicurezza che sono condizioni indispensabili per riescire a vendere utilmente; mentre spessissimo giungono dei vagoni italiani spediti non si sa a chi, nè come, onde per vendere, devono i proprietari andar di bottega in bottega colle mostre del vino o con il panierino delle frutta, e poi di città in città, speculando con poco vantaggio, screditando la merce italiana e nuocendo al commercio di tutti.

La fiducia degli onorevoli miei avversari ci esporrebbe a grandi disinganni. Pensate, o signori, come sono delicate le derrate alimentari, quanta cura e sapere pratico occorra per far bene la scelta del luogo di produzione, l'imballatura ed il trasporto loro senza che si guastino! Quanto difficile è il loro smercio, che deve esser fatto immediatamente appena le frutta, le ortaglie, le uova già vecchie di vari giorni, per averli passati in viaggio, arrivano sul mercato! Pensate che questi generi, le frutta specialmente, non sono come le altre merci che possono esser messe in magazzino e custodite senza che si guastino. Ultimamente, nel visitare colla Commissione dell'Agro romano i dintorni di Roma, ho udito narrare un fatto recente di certe patate fatte coltivare dalla Casa Cirio, la quale aveva, come suole, anticipati, credo, dei danari all'affittuario, dato il seme, assicurata la vendita. Queste patate novelline erano venute su benissimo, e tanto abbondanti, che l'agente di questa Casa, fatta la scelta di quelle che reputava più atte alla esportazione, ne lasciò sul terreno tante scartate che, me lo raccontavano col linguaggio dei contadini romani, la popolazione de' dintorni era andata a caricarne molte coi somarelli.

Orbene, o signori, le patate spedite non erano arrivate al confine, che già dovettero essere buttate via, perchè marcite nei vagoni durante il viaggio, mentre quelle scarte portate coi somarelli furono mangiate, o smerciate, e trovate buone. (*Si ride*) E perchè? Pare probabile che questo avvenisse perchè quel terreno non fosse adattato per dare alle patate le qualità che si richiedono, perchè possano sopportare i rischi di guasti cui sono

esposte in un lungo viaggio, per le variazioni di temperatura, per lo scuotimento, del vagone, ecc.

Vogliate considerare, signori miei, che il Cirio avrà messo la perdita di questa merce nel conto *profitti e perdite*; e rispetto alla grande quantità di affari che fa, quella perdita rappresenterà una piccola porzione: ma, se ciò fosse accaduto a quel povero contadino o piccolo proprietario, protetto dai sostenitori della tariffa unica a vagone completo, sarebbe stato rovinato; e chissà che cosa avrebbe egli detto dei pericolosi suoi protettori, pensando che, se avesse venduto modestamente le sue patate sul mercato della vicina Roma, invece di mandarle a Berlino, od a Vienna, avrebbe fatto un buonissimo affare!

In pratica, signori, è impossibile che dei piccoli proprietari si espongano a tutte le spese, a tutte le anticipazioni, che sono necessarie per organizzare i mezzi indispensabili per queste esportazioni.

Io stesso, signori, mi rammento d'aver una volta sola in vita mia voluto far da me, prendendomi il gusto di mandare del vino a Venezia. Fu l'anno in cui vi era la fiera dei vini! Mi dissero che il mio vino era piaciuto molto, che eravene richiesta, ed altre cose simili; tantochè ne confidai alcuni fiaschi alla Casa commissionaria del Comitato ordinatore della fiera. Mi scrissero che erano stati venduti, soggiungendo di mandargliene dell'altro, che mandai in più volte; perchè noi proprietari siamo un po' vanitosi, e fa più piacere a noi l'udire che il nostro vino è buono, che una nostra pesca è bella, di quello che a un industriale il sentir fare l'elogio d'una sua macchina o d'una stoffa.

Ne mandai in più partitelle, ed allora mi avvenne che un giorno mi arrivava una lettera annunciatrice della rottura di parecchi fiaschi, un'altra che in alcuni fiaschi il vino era andato a male per l'olio bevuto dai topi (*Si ride*) pei turaccioli guasti, o per altri guai: e intanto i quattrini non si vedevano (*Si ride*) e dovetti pazientar molto tempo prima di poter avere questi benedetti quattrini, che poi ebbi dopo qualche anno, in grazia delle premure amichevoli d'un reputato avvocato veneziano.

Ve lo domando: è egli possibile dunque nelle condizioni del commercio, e particolarmente del commercio delle frutta, delle ortaglie e simili, che molti proprietari s'inducano a mettersi in diretta relazione con i consumatori dei mercati esteri? Avverrà su questi mercati esteri come nelle nostre città quel fenomeno, come diceva l'onorevole

mio amico Luciani, dell'approvvigionamento proporzionato al bisogno?

Mi permetta l'onorevole amico di osservargli, come fra gli uni mercati e gli altri sieno grandissime le differenze.

Quando erano difficili i trasporti, per difetto di strade, i consumi erano tanto localizzati, che ognuno si studiava di produrre ciò che gli occorreva di consumare, tanto che in ogni podere, per esempio in Toscana, si coltivava il lino e la canapa, occorrenti a fare i tessuti per l'uso della famiglia; oggi questo non si usa più; ognuno coltiva ciò che può dargli più quattrini, coi quali compra nel vicino villaggio tele di Olanda o d'America.

Scusate, o signori, questa volgarità del mio argomento; ma in questioni dell'indole di quella di cui ci occupiamo, temo sempre d'ingannarmi, se mi discosto un po' dalla pratica.

Tuttavia, confidandomi ch'io parlo in un Parlamento dove si discute intorno al servizio ferroviario, non posso astenermi dal parlare della grande questione del servizio pubblico, di cui molto discorrono gli onorevoli miei avversari.

Io non voglio disconoscere che le strade ferrate facciano un servizio, e che questo servizio, essendo fatto a chiunque lo voglia e se lo paghi, consento che si chiami pubblico. Ma al punto che questo servizio pubblico debba essere pagato dai contribuenti non ci siamo ancora arrivati. E nessuno mi negherà che fino ad oggi tutto il sistema dell'esercizio delle strade ferrate è fondato su questo: che il servizio va fatto da chi le esercita; per quanto è possibile basti a se stesso non solo, ma che procacci delle entrate nette costituenti, nel caso nostro, una sorgente di introiti al bilancio dello Stato. Se fosse altrimenti cosa avreste fatto?

Invece che a beneficio del bilancio dello Stato avreste erogata la differenza tra la percentuale e l'introito nello sgravare le tariffe, o in qualche altra misura intesa a che gli utenti delle strade ferrate se ne avvantaggiassero.

Per ora a questo non essendo arrivati, mi par d'esser nel vero quando faccio astrazione dagli argomenti desunti da questa pretesa indole di servizio pubblico, e considero la questione nelle sue relazioni cogli interessi dei produttori, dei vettori (cioè dell'esercizio ferroviario) dei conservatori, dell'economia nazionale.

All'indomani del giorno, in cui, per una sollecitudine amorosa a pro delle industrie nazionali abbiamo votato l'articolo 21, e mentre stiamo per votare l'articolo 44; articoli, in virtù dei quali effettivamente i contribuenti vengono a pagare tutto ciò che avvantaggia un certo numero di cit-

tadini, non troverete strano che io consideri come predominante nella presente discussione che ciò che può giovare maggiormente all'incremento del commercio, giova altresì, alle Società esercenti, allo Stato, ai contribuenti.

Raro è che sia così manifesta, come nel caso presente, la bella concordia fra tutti gli interessi, che sono, come si usa dire, in gioco.

L'esercizio ferroviario si avvantaggia della maggiore sicurezza di considerevoli traffici; i quali, venendo fatti con treni sui quali essendo raro che il carico effettivo raggiunga il normale, l'aumento d'introito lordo viene naturalmente ad essere l'utile netto; e lo Stato fruisce naturalmente di una parte di questi utili. Quale e quanto sia l'interesse di questo commercio di esportazione delle derrate alimentari, potete rilevare dai rapporti dei consoli e degli agenti italiani all'estero; i quali dicono concordemente esser di assoluta necessità l'avere grandi Case, che sui mercati esteri ispirino fiducia tanto ai produttori italiani, quanto ai consumatori stranieri, assicurino la fedele esecuzione dei patti, la costante abbondanza e bontà ed anche l'attraente apparenza dei prodotti italiani da smerciare in paesi lontani a clienti il più delle volte amanti del lusso; giacchè conviene non dimenticarlo, i più di questi nostri prodotti portati tanto lontani, e specialmente sui mercati nordici, sono colà generi di lusso, non di prima necessità. L'estate scorso nel passeggiare a Berlino *Unter die Linden*, io stesso osservava due bellissime botteghe, ove la maggior parte delle frutta esposte erano italiane. Accanto ad un panierino di pesche segnate 2 marchi l'una, osservavo dei panierini più grandi pieni di altre pesche, apparentemente buonissime, segnate soltanto uno o due marchi a panierino. Entrai per curiosità nella bottega e rivoltando quelle frutta, mi ritornava in mente la commedia di Alessandro Dumas il *Demi-monde*. (*Si ride*)

Se queste pesche *demi-monde* invece di essere nella bottega di un negoziante onesto, il quale segnando i prezzi a seconda della qualità del genere, ispirava fiducia ai compratori, fossero cadute in mano di un negoziante, studioso di tentare ogni mezzo per appiccicare quella robetta a qualche grande negoziante, avrebbe perduto ogni fiducia; e se invece avesse dovuto venderla a basso prezzo, i suoi affari, ristretti in un cerchio troppo angusto, sarebbero andati in malora.

E sapete poi che cosa si sarebbe detto, se fatti congeneri si fossero ripetuti, come accadrebbe se trionfasse ora il sistema da me combattuto? Quello che pur troppo si suol dire all'estero in simili casi; non già che il signor Paolo o il signor

Antonio è un bindolo; si sarebbe detto: questi bindoli d'italiani! (*ilarità*) Avrebbero tutti i torti, ma lo direbbero con danno e vergogna del nostro commercio.

E torno sempre lì, o signori, i contribuenti nulla hanno da spendere, per sviluppare viepiù questi commerci, bene avviati con vantaggio delle colture agrarie più remuneratrici. Si tratta soltanto di non fare un'eccezione non giustificata, anzi dannosa al sistema degli abbonamenti. Questo è un abbonamento come quello d'una stagione teatrale; pel quale l'abbonato può pagare mezza lira per sera quel divertimento che agli altri costerà una lira o più.

E tanto è attraente il vero, il giusto, il ragionevole che fra gli abbonati delle strade ferrate, a quel che mi è stato assicurato, vi è l'Apostolo della tariffa unica a vagoni completo; il quale è intimissimo amico mio e a cui voglio moltissimo bene, riconoscendolo del bene del nostro paese e delle migliori agrarie zelantissimo.

E mi dispiace il doverlo combattere rispetto a questa idea da lui propugnata, perchè credo fermamente che essa produrrebbe, se attuata, effetti opposti a quelli ch'egli se ne ripromette.

E tanto lo credo da aver resistito persino alla tentazione dell'altro mio amico, il senatore Rossi, il quale, il primo giorno del 1885, spedivami un gentile e gradito telegramma, cui oggi, con dispiacere, ma per intimo convincimento, male corrispondo.

Secondo il combattuto sistema vigente, un negoziante potente, viene a pagare meno di quello che pagano gli altri e questo suo vantaggio remuneratore in parte di servizi e di assicurazioni da lui assunte, giova al vettore, al produttore e al consumatore. Mi permetto bensì di non accettare senza riserva quel che fu detto dall'onorevole Nervo che quello che in generale è pagato 9 centesimi alle ferrovie ne costi tre soli ai grossi speditori; tanto più per esserne noto che il Cirio, per esempio, trova per alcuni generi più conveniente la tariffa numero 50 che il suo contratto; e dovendosi nel paragone fra le tariffe, non trascurare i patti onerosi pattuiti come corrispettivi nel suo contratto, e non imposti a chi fruisce della ricordata tariffa speciale.

Ora, signori miei, io non mi dilungherò perchè sento di avere anche troppo intrattenuto la Camera, ma non voglio omettere d'insistere su ciò, che quando una cosa va bene, bisogna badar molto prima di cambiarla. Se i partigiani della tariffa *unica a vagoni completo* desiderano che questa questione sia nuovamente studiata, che

siano fatte indagini su quel ch'è accaduto e su ciò che potrà accadere, io per parte mia, son pronto a schierarmi nelle loro fila, dove troverei tanti amici carissimi. Quando si tratta di studiare sono sempre qui perchè lo studio non può far male a nessuno e può far molto bene; e credo anzi che, trattandosi di fatti nuovi come quelli di cui ci occupiamo, giova conoscere parecchie circostanze che reputo meritevoli di maggiori indagini; ed anzi le indicherei se non fosse fuor di luogo l'intrattenerci di ciò in questo momento.

Io non pretendo certo di essere infallibile; ma ho qualche pretesione all'infalibilità su questo punto sul quale richiamo specialmente l'attenzione della Camera.

Quando abbiamo da un lato un commercio da poco tempo divenuto importante e che lo diviene ognora maggiormente; e dall'altro lato abbiamo quei nove decimi di prodotti alimentari di cui parlava l'onorevole Nervo, dai quali potremmo trarre maggior vantaggio, tanto per l'agricoltura nazionale quanto per il traffico ferroviario, e per l'interesse economico del paese, prima di cambiar strada bisogna pensarci molto, studiare e ristudiare.

Può darsi che l'onorevole Nervo e il mio onorevole amico Luciani abbiano ragione rispetto alla bontà del sistema da loro vagheggiato, e che io abbia torto. Ma procediamo cautamente e per la via sperimentale; studiamo pure: e soltanto allora quando avremo trovato il meglio, distruggiamo quel che va bene. Non avventuriamoci al pericolo di avere un arresto in questo progresso tanto promettente; di perdere il terreno acquistato, ch'è poi difficile riacquistare, se perduto; non esponiamoci al pericolo di aggiungere ai danni che ora patisce l'agricoltura anche quelli di una perturbazione, fosse pur passeggera, della progrediente esportazione delle derrate alimentari.

Io lo domando a voi, signori: esponendoci a questi pericoli, faremmo opera giovevole e conforme all'interesse economico del paese nostro? Secondo il solito molte cifre sono state citate dagli onorevoli miei avversari.

Badiamoci bene. A proposito della tariffa n. 50, stata applicata l'11 luglio 1881, l'onorevole Luciani diceva: "da 400 vagoni spediti nel 1882 da altri che dalle ditte aventi contratto, siamo saliti a 656 nel 1883; e questo numero, soggiungeva, sarà cresciuto nell'anno 1884." Sta benissimo; ed io entrerò in particolari anche maggiori: 107 furono i vagoni spediti, in applicazione della tariffa n. 50, per l'estero nel 1881

in 6 mesi; ciò che ragguaglia a 214 nell'anno; 400 lo furono nel 1882, e 656 nel 1883.

Volete sapere, signori, quanti furono i vagoni spediti per l'interno? 838 dal luglio 1881, lo che vuol dire 1776 all'anno; nel 1882 questo numero salì a 3686 e nel 1883 a 5990. Non vi sfuggirà la differenza fra lo scarso aumento di vagoni spediti all'estero, e questa rapida progressione di quelli spediti all'interno per effetto della tariffa n. 50. Invece quelli spediti dalle ditte aventi contratti speciali, furono: all'interno 2303 nel 1881; 2360 nel 1882; 1950 (vi prego di badar bene a questi numeri) nel 1883.

Voi lo vedete a colpo d'occhio: le spedizioni fatte in virtù dei contratti particolari diminuirono per l'interno, appena comparve la tariffa n. 50: lo che vuol dire o signori, che qui c'era il baco e che la tariffa numero 50 fu veramente benefica per due ragioni semplicissime. La prima perchè all'interno sono molto più facili che all'estero le relazioni dirette tra i produttori e i consumatori.

Sebbene ancora non ci conosciamo quanto sarebbe desiderabile, fra gli italiani delle varie provincie, dei rapporti già ce ne sono; e possono ove fanno difetto, esserne facilmente attivati, per lo che vi è assai meno bisogno d'intermediari. La seconda ragione è perchè per i traffici fra le stazioni delle ferrovie italiane, bastano i provvedimenti delle amministrazioni laddove per i traffici internazionali occorrono accordi con quelle straniere dove non abbiamo libere le mani. Infatti la tariffa numero 50 fu fatta da una Commissione di rappresentanti delle diverse amministrazioni ferroviarie italiane riunita a tal'uopo; ma fu e sarebbe vano, almeno per adesso, sperare che sulle ferrovie estere fosse adottata del pari la tariffa numero 50.

Non ostante le facilità date agli speditori da questa tariffa per le percorrenze sulle ferrovie della penisola, ho già avvertito come il numero di coloro che ne approfittarono per le esportazioni fosse scarsamente cresciuto: da 214 vagoni nel 1881 a 400 nel 1882, ed a 656 nel 1883.

Invece le ditte che hanno contratti speciali spedirono 2599 vagoni nel 1881, 5401 (cioè più del doppio) nel 1882 e 5855 nel 1883. Riepilogando, o signori, se il progresso in virtù della tariffa numero 50, fu piccolo per l'estero, fu assai grande per l'interno; ed invece i trasporti fatti a tariffe contrattuali scemarono per l'interno ed aumentarono notevolmente per l'estero.

Queste cifre, poichè al combattimento a cifre mi si è provocato, confermano quello che poco fa vi dicevo: esservi per le esportazioni mag-

gior bisogno di organizzazioni vaste e costose ed occorrere per convertire in tariffe internazionali quelle interne, la riunione dei consensi delle amministrazioni di ferrovie straniere, qualche volta di due, tre e più di queste amministrazioni.

La tariffa unica a vagone completo, siamo padronissimi di applicarla pei traffici interni; e se si trattasse soltanto di questi, non me la piglierei così calda. Ma quando trattasi di esportazioni, prima di riformare le tariffe delle nostre strade ferrate, bisognerà rifare all'estero il pellegrinaggio già fatto in Italia; ed ottenere dai rappresentanti dei consumatori austriaci, tedeschi, ungheresi, ecc., petizioni e deliberazioni analoghe a quelle delle nostre Camere di commercio, dei nostri Comizi agrari, e di altri rappresentanti dei produttori e dei negozianti italiani. E quando quelle rappresentanze e quei governi abbiano ascoltato la voce di un uomo meritevolissimo della mia stima, acquisita sempre a chi, convinto di un'idea fa miracoli per ottenerne il trionfo, allora, ma allora soltanto potrò prestarmi a discutere qualche transazione. Oggi mi pare proprio che il trionfo di quell'idea non possa giovare al nostro paese per i suoi traffici interni, e che possa nuocerli grandemente per quelli internazionali.

Io vorrei che per tutte le buone idee ci fosse tanta virtù di sacrificio e di zelo, quanta ne è stata messa dal mio carissimo Landi nel far la propaganda della sua; ma quanto maggiore è stato il suo zelo, quanto più eloquente la difesa fattane qui dall'onorevole mio amico Luciani tanto maggiore è l'energia con la quale io, nato nella città dove fu cominciata questa propaganda, mi credo in dovere, nell'interesse dell'Italia, di oppormi virilmente a quello che, se fosse dal Parlamento adottato, riescirebbe, a parer mio, funestissimo per la patria comune.

Dispostissimo a partecipare a studi intesi a indagare se siamo sulla buona o sulla cattiva strada, (io credo che siamo sulla buona) se vi sia da migliorare i sistemi vigenti (e ciò credo); nelle condizioni presenti del progrediente commercio di esportazione delle derrate alimentari, nelle condizioni dell'agricoltura, considererei come una sventura se voi, signori, impressionati da voti autorevoli e numerosi raccomandati dalla parola autorevole ed eloquente dell'onorevole mio amico Luciani, vi lasciaste indurre ad approvare il nuovo sistema che vi è proposto.

Innanzi di finire, consentite, signori, che io vi preghi di considerare le nuove tariffe per le derrate alimentari allegate alle convenzioni.

Se non temessi di abusare della pazienza della

Camera mi piacerebbe di fare il confronto della vecchia tariffa numero 50, con le tariffe nuove, e vi dimostrerei come per molte delle disposizioni ora proposte, siano cresciute per coloro che riescano ad associarsi le agevolezze e i modi di costituire nuove imprese concorrenti a quelle che godono di tariffe contrattuali; e di accrescere i vantaggi che il nostro paese già ritrae dalla esportazione delle derrate alimentari.

Se i sostenitori della tariffa unica a vagone completo, spendessero la metà dell'energia con la quale hanno propugnato questa idea nel costituire in varie provincie italiane Associazioni di produttori che s'impegnassero per 100, 200, e successivamente per 1000 e più vagoni all'anno; che esportassero *viribus unitis* le loro derrate, promuovessero lo stabilimento nei mercati esteri di Case serie o di corrispondenti di Case nostrane, allora, o signori, la tariffa a vagone sarebbe adottata senza difficoltà nè pericoli; e allora i contratti particolari non avrebbero più ragione di essere.

L'onorevole Nervo ha ricordato i clamori di coloro che si lagnavano in Francia delle tariffe contrattuali e vi hanno trionfato. È verissimo, signori; in Francia sono stati accolti i clamori dei piccoli industriali e commercianti; ma non mancano le voci autorevoli che hanno rammaricato questa vittoria.

Leggete, signori, le diverse inchieste fatte in Inghilterra; vi troverete eguali clamori...

**Nervo.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha già parlato due volte, onorevole Nervo.

**Peruzzi.** In Inghilterra, a quei reclami, superiori a quelli fatti in Francia, non si è mai dato retta; e fu soltanto nel 1873 che vi fu adottata una legge identica all'articolo 274 della nostra legge sui lavori pubblici, per la quale le facilitazioni fatte ad uno spediteiro devono essere estese anche agli altri che sono nelle stesse condizioni. Ed a queste disposizioni le attuali convenzioni hanno fatto fare un passo avanti. Imperocchè mentre le disposizioni dell'articolo 274 erano spesso deluse per mancanza di pubblicità, adesso non potranno più esserlo, inquantochè la pubblicità è divenuta obbligatoria, ed è garantita da una sanzione.

Conchiudo o signori con questi voti: che da una parte Governo, Parlamento, amministrazione delle strade ferrate studino ogni modo di promuovere ed agevolare l'esportazione delle nostre derrate alimentari, e che dall'altra parte i cittadini scontenti dello stato attuale di cose, si associno e *viribus unitis* estendano la produzione e il commercio

di queste derrate, facendo sì che per prezzi e per qualità sieno accetti sul maggior numero possibile di mercati stranieri.

E rammentiamoci, o signori, che non siamo mica soli in questo mondo, che altri paesi sono già organizzati meglio di noi per questi commerci, che sono tutt'altro che monopolii!

Fra poco sarà pubblicato nel bollettino delle notizie agrarie il rapporto di uno dei nostri consoli, ov'è fatto il confronto fra i prodotti spagnoli, che arrivano abbondanti ed in ottime condizioni commerciali su d'un mercato importantè, e i prodotti italiani. Disgraziatamente questo confronto non è favorevole all'Italia.

Dunque, o signori, associamoci tutti a questo scopo; miglioriamo prima di distruggere quel che va bene, ed avremo così, senza danno di nessuno, assicurata la soluzione di questo che è uno dei problemi importanti per l'avvenire economico del nostro paese. (*Benissimo! Bravo!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

**Presidente.** Essendo chiesta la chiusura, la metterò a partito; ma avverto che l'onorevole Vollaro ha presentato un emendamento che, ove venga appoggiato, ha diritto di svolgere anche se la Camera delibererà di chiudere la discussione; e che dovranno parlare il ministro e il relatore per dichiarare se accettino gli emendamenti presentati. Con queste avvertenze, domando se la chiusura sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

La pongo a partito.

(*È approvata.*)

Come ho accennato testè, l'onorevole Vollaro ha presentato un emendamento che consiste nel sopprimere le ultime parole del primo capoverso: *che si trovassero in pari condizioni.*

Domando se questo emendamento sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

L'onorevole Vollaro ha facoltà di svolgerlo.

**Vollaro.** Dirò poche parole. Non sono avversario dello articolo, e nel proporvi la soppressione delle parole testè lette dall'onorevole nostro presidente, mi sono proposto di mettere di accordo grande e piccola industria, grandi e piccoli esportatori, il decimo dei prodotti trasportato da una grande Casa e i nove decimi di cui si occupò ora l'onorevole Nervo.

Perchè si ha ragione di temere che questa disposizione colla quale si accorda al concessionario

di stabilire tariffe speciali? Perchè il vantaggio che si accorda ad uno speditore non si vuol concedere ad altri se non a *parità di condizioni.* Dunque, *venenum in cauda*; ecco dove e come sorge il privilegio. La grande industria mangerà, dunque, la piccola.

Io non parlo nè per Francesco, nè per Martino; mi preoccupo solo dei cittadini, i quali sono tutti uguali dinanzi alla legge.

Quando dall'articolo sia tolto quello inciso del primo capoverso le Compagnie facciano pure delle concessioni, se vogliono, ma esse saranno uguali per tutti.

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

**Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.** La questione è già abbastanza svolta, tanto che la Camera ha votato la chiusura; ed è svolta per le considerazioni fatte dagli onorevoli Gabelli e Peruzzi, le quali non danno luogo ad aggiungere altro.

Mi sia consentito però di notare, in particolare, al mio amico Vollaro, che quando pure fosse soppresso, quando pure scomparisse dalle convenzioni l'articolo 40, la cosa resterebbe sempre nel medesimo stato, poichè vi è l'articolo 274 della legge organica sui lavori pubblici che dà ai concessionari i medesimi diritti che sono assicurati, con questo articolo. Difatti nell'articolo 274 è detto: " Non potranno dai concessionari essere accordati con convenzioni speciali, ribassi di tariffe od altre facilitazioni ad alcuni spedizionieri od appaltatori per terra o per acqua che non siano in eguale misura concesse a tutti gli altri spedizionieri od appaltatori del medesimo genere di trasporti che ne facessero richiesta e che offrissent alle ferrovie uguali vantaggi e si trovassero in pari circostanze. "

A che gioverebbe dunque sopprimere qui le parole " *in pari circostanze,* " come chiede l'onorevole Vollaro, quando esse rimangono nella legge sui lavori pubblici? Ma poi, indipendentemente da questa considerazione, già l'onorevole Gabelli, e l'onorevole Peruzzi hanno rammentato alla Camera che qui non si tratta d'esaminare solamente i rapporti tra gli spedizionieri in grosso e le ferrovie; ma si tratta anche di guardare gl'interessi dei produttori, i quali appunto con l'articolo 40, conforme al 274 della legge sui lavori pubblici, sono a sufficienza garantiti. Difatti, se colle tariffe proposte *al vagone completo* nulla venisse concesso di favore, od il favore fosse dato esclusivamente a colui che trasporta, e che assicura alla ferrovia un determinato numero di vagoni, forse l'osserva-

zione avrebbe qualche valore. Ma colla tariffa n° 50, *al vagone completo* sono già assicurati taluni vantaggi; ne sono poi accordati dei maggiori a coloro che assicurano alla ferrovia un determinato numero di vagoni e quindi un maggior provento. È naturale che ad un maggior provento dato alla ferrovia debba corrispondere un vantaggio maggiore.

Ma poi l'onorevole Vollarò sa al par di me che per i produttori è grande utile avere questi speditori in grosso, poichè questi, appunto perchè sono obbligati, per avere dei vantaggi, ad assicurare un gran numero di vagoni, evidentemente hanno interesse ad acquistare la merce e quest'interesse costituisce un vantaggio per i produttori, e per il commercio. Ai produttori questi grossi speditori possono far godere quei vantaggi che essi godono dalle ferrovie, i quali vantaggi costituiscono un margine a favore dei produttori medesimi. Cosicchè non solo per la legge, ma anche per l'esperienza che si è fatta e per le considerazioni svolte dagli onorevoli Gabelli e Peruzzi, che non starò a ripetere, l'articolo 40 è degno di approvazione, e conforme alla legge generale sui lavori pubblici.

**Presidente.** La Commissione vuole esprimere il suo avviso?

**Vollarò.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Non posso darle facoltà; perchè la Camera ha deliberato di chiudere la discussione; e per riaprirla dovrei interrogare la Camera stessa.

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

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

**Corvetto, relatore.** Io debbo dichiarare in nome della Commissione che questa questione fu diligentemente studiata dalla Commissione stessa, perchè parecchie petizioni le pervennero, fra le quali quella cui ha fatto allusione l'onorevole Luciani dell'*Unione liberale monarchica* di Firenze. Ma dopo quanto è stato detto dall'onorevole Gabelli, dall'onorevole Peruzzi e dall'onorevole ministro d'agricoltura e commercio, io non ho alcun nuovo argomento da addurre in sostegno della disposizione. Ma, poichè debbo inghiottire il discorso che aveva preparato (*Si ride*) mi permetta la Camera una semplice osservazione.

Coloro che propongono di sostituire al monopolio Cirio, come fu chiamato, la tariffa a vagone unico credono proprio, come disse benissimo il nostro avvocato straordinario, l'onorevole Gabelli (*Si ride*) credono proprio che riuscirebbero al loro scopo e che questi Cirio microscopici potreb-

bero ottenere dall'Austria, dalla Francia e dalla Germania gli stessi vantaggi che ha il vero Cirio? (*Interruzione dell'onorevole Nervo*) Interrompa pure, onorevole Nervo; io però l'ho lasciato parlare.

**Nervo.** Ma non si può più parlare! (*ilarità*)

**Presidente.** Se non può più parlar Lei lasci parlare il relatore, onorevole Nervo!

**Corvetto, relatore.** Io credo che se ci pensano si persuaderanno che, varcata la frontiera, i piccoli speditori s'incontrerebbero nella stessa differenza di trattamento che ora lamentano; e che per ciò, assecondando i loro desiderii, si recherebbe un grave danno alla nostra esportazione.

Questa è una delle cose che voleva dire. E poichè l'onorevole Nervo mi ha attaccato; io lo prego di considerare anche questo. Egli propone il vagone completo, notate signori, a grande velocità per tre centesimi a tonnellata-chilometro. Naturalmente ammette una spesa di trazione di due centesimi; ma l'onorevole Nervo deve sapere che questa spesa sorpassa il 0,021 nei terreni piani e sale anche al 0,029 ed anche al 0,03 in alcuni terreni...

**Nervo.** Da rettificarsi!

**Corvetto, relatore.** Farebbero un bel guadagno i concessionari! (*Interruzione dell'onorevole Nervo*)

Io voleva fare un'altra osservazione, ma lascierò di farla, giacchè l'onorevole Nervo vedo proprio che non vuole che io parli, sebbene io l'abbia lasciato parlare lungamente senza mai interromperlo.

**Presidente.** Verremo ai voti.

A questo articolo 40 sono stati presentati diversi emendamenti: innanzi tutto viene quello dell'onorevole Randaccio.

**Randaccio.** Chiedo di parlare.

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

**Randaccio.** Siccome coll'emendamento Luciani e Barsanti si raggiunge in altro modo il fine della mia proposta, cioè l'impedimento del monopolio, così la ritiro e mi associo a quella degli onorevoli Luciani e Barsanti.

**Presidente.** Allora rimangono due proposte; quella dell'onorevole Vollarò e l'aggiunta degli onorevoli Luciani e Barsanti, che era stata presentata, come già dissi, all'articolo terzo dell'allegato E, e che ora si trasporta qui; talchè, se non fosse approvata, si intenderebbe caduta anche per l'altro punto cui si riferisce. È vero, onorevole Luciani?

**Luciani.** Onorevole presidente; io mi riservo di

ripresentare la mia proposta alla tariffa n. 50, nel caso che ora venga respinta.

**Vollaro.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Vollaro.** Siccome quando Commissione e Governo non accettano un emendamento è inutile insistere, perchè non verrebbe approvato, non volendo incomodare inutilmente i miei amici, ritiro la mia proposta.

**Presidente.** Sta bene.

Porrò quindi a partito la proposta aggiuntiva degli onorevoli Luciani e Barsanti, cioè di sostituire al secondo alinea dell'articolo, questa formula:

“ Nessun ribasso di tariffa o altre facilitazioni potranno esser fatte dall'Amministrazione, che in via di disposizione generale applicabile a tutti gli speditori, e previamente approvata dal Governo il quale potrà sempre sospenderla o revocarla. In nessun caso la maggior quantità dei vagoni, oltre il vagone unico e completo, potrà esser titolo di ribasso o facilitazione. ”

Chi è di avviso di approvare questa proposta si compiacca di alzarsi.

(Non è approvata.)

Rimane approvato dunque l'articolo 40 come è proposto.

“ Art. 41. A tutte le linee di cui il concessionario assume l'esercizio, sono applicabili le tariffe e le condizioni speciali di trasporto contenute nell'appendice n. 1 all'allegato E. ”

Anche l'appendice all'allegato E rimane per ora sospesa ed impregiudicata, e sarà messa in discussione quando sarà esaurita la discussione sugli allegati D ed E.

Con questa intelligenza, rimane approvato l'articolo 41.

“ Art. 42. Il trasporto degli oggetti e delle persone di cui all'articolo 279 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n° 2248, si farà in base ai prezzi ed alle condizioni contenute nell'appendice n. 2 dell'allegato E.

“ Sono escluse dalle disposizioni di questo articolo le linee concesse a terzi, per le quali fossero stipulate altre condizioni di trasporto. ”

Anche questa appendice rimane sospesa per essere discussa dopo che siano esauriti tutti gli altri allegati.

L'articolo 43 è già stato approvato.

“ Art. 44. È in facoltà del Governo di modifi-

care al disotto dei limiti massimi stabiliti dagli allegati D ed E le tariffe dei trasporti, per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

“ Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe degli allegati D ed E, il concessionario sarà obbligato di attuarle nel termine che gli sarà prefisso. La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

“ Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colla nuova tariffa ribassata e di quelli che per le stesse spedizioni si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o maggior prodotto, che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditata al concessionario, ma per gli effetti della compartecipazione di cui all'articolo 25 del contratto sarà tale differenza computata in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno.

“ Qualunque variazione di tariffa, che venga concordata fra il Governo ed il concessionario, non darà luogo a compensi a favore di quest'ultimo.

“ Se poi, attuate le tariffe come sopra concordate, il Governo, prevalendosi della facoltà di cui nel primo comma, ordinasse l'applicazione di ulteriori ribassi di tariffa, il confronto per determinare il compenso dovuto al concessionario si farà in base alla tariffa già concordata e sostituita a quelle degli allegati D ed E. ”

Su quest'articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

**Sanguinetti.** Onorevoli signori, ho raccolto nella discussione generale, dalle labbra eloquenti dell'onorevole Corvetto, questa frase: “ Quando penso alla posizione geografica della ferrovia dell'Arlberg, non vedo che, almeno per questo, Genova possa aver danno. ”

Con questa frase, l'onorevole Corvetto intese a rispondere a quella parte del mio discorso che svelava le angustie della città di Genova per la concorrenza spietata di Marsiglia e di Trieste.

Io non posso, signori, lasciar cadere queste parole, che mi hanno, più che meravigliato, addolorato! Nulla può oramai meravigliarmi, di quello che qui si dica o si faccia per risolvere il problema ferroviario; perchè, durante questa discussione lunghissima, siamo passati di incidente in incidente, di meraviglia in meraviglia!

Abbiamo rilevati errori, controsensi, enormità, contraddizioni *sine fine dicentes*; ma inutilmente.

Se però la meraviglia non ha più presa su di me, mi sento addolorato ed impensierito per l'avvenire del nostro paese, quando si rifiuta la discussione sui problemi più poderosi che agitarono ed agitano la mente dei pensatori e degli statisti stranieri.

Le parole pronunziate dall'onorevole Corvetto, e che testè ricordai, sono sconsolanti, sia perchè le pronunciava un uomo di alto ingegno, competente nella materia; sia perchè egli le pronunziava a nome della Commissione, di cui fanno parte uomini eminenti, e fra gli altri l'onorevole Correnti, che il sottile e colto ingegno, nella lunga sua vita politica, ha consacrato allo studio delle grandi correnti commerciali.

L'onorevole Corvetto e la Commissione non vedono come Genova possa essere pregiudicata dalla ferrovia dell'Arlberg?

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

**Sanguinetti.** Onorevoli signori, le effemeridi più importanti a cominciare dalla *Revue des deux Mondes* e dalla *Revue Nouvelle*; i giornali politici e non politici di tutti gli Stati europei, della Germania, dell'Austria-Ungheria, della Francia, dell'Inghilterra, (solo eccettuati i giornali italiani, perchè in Italia si fa troppa politica e poco si studiano i grandi problemi economici), tutti i più autorevoli giornali della vecchia Europa, hanno discusso della ferrovia dell'Arlberg; ne hanno constatata l'importanza, ne hanno previste le conseguenze ineluttabili.

Ne vuole di più, onorevole Corvetto? Hanno considerato la ferrovia dell'Arlberg come il fatto mondiale più importante dopo il taglio dell'istmo di Suez.

Con quella ferrovia furono riuniti i bacini dei due più grandi fiumi di Europa, del Danubio e del Reno. Con quella ferrovia fu creata una nuova corrente mondiale dall'Ovest all'Est e viceversa, e fu creata con grande pregiudizio dell'Italia, che si trova al di fuori di quella corrente.

Coll'apertura dell'istmo di Suez, l'Italia ha creduto di poter riacquistare, nel movimento commerciale del mondo, quel posto che aveva nei tempi torbidi del medio evo, e nel quale aveva trovato la sorgente copiosa della sua ricchezza.

Il piccolo Piemonte di questi grandi problemi si era occupato e preoccupato, e quantunque estenuato dalla gravità delle imposte, collo sguardo sempre fisso sulle sponde del Ticino per ispiare i movimenti del nemico che insidiava alle sue libertà, trepido e speranzoso nello stesso tempo della lotta che si preannunziava vicina per liberare l'Italia dalla dominazione straniera, il Piemonte,

dico, nello scopo di ridare all'Italia la sua antica prosperità economica, si accingeva all'opera titanica del traforo del Cenisio, che illustri scienziati ritenevano una impossibilità tecnica.

Dallo stesso concetto era guidato il regno italiano quando suffragava, e concorrevano con larga copia di sussidi al traforo del Gottardo.

Le previsioni, tanto per il Cenisio quanto per il Gottardo, hanno fallito.

L'avvenire splendido che ci ripromettevamo, fu il sogno dorato ma fugace d'una notte d'estate. Ci siamo trovati con una sola cosa; con un pugno di mosche.

Onorevole Corvetto, Ella e la Commissione non credono che Genova possa essere pregiudicata dalla ferrovia dell'Arlberg?

**Corvetto, relatore.** Chi l'ha detto mai questo!

**Sanguinetti.** Le parole di cui in principio del mio discorso ho dato lettura, le raccolsi testuali dalle labbra dell'onorevole Corvetto.

Se l'onorevole Corvetto non vuol credere a me, crederà ad autorità più alte e più competenti della mia.

Ecco, onorevole Corvetto, come in Francia si pensa e si giudica della ferrovia dell'Arlberg; eccole il giudizio che ne porta la più antica ed autorevole effemeride, la *Revue des deux Mondes*, nel fascicolo del 1º agosto ultimo. (*Comincia a leggere in francese.*)

*Voci a sinistra.* Parli italiano!

**Sanguinetti.** Tradurrò in italiano.

“ Il traforo dell'Arlberg sarà il legame tra Costantinopoli e Parigi. È l'antica grande strada tra l'oriente e l'occidente...”

**Corvetto, relatore.** Viceversa!

**Sanguinetti** “...che si tratta di riaprire; la strada che ha fatto nel medio evo la fortuna di Norimberga, di Ulma, di Ratisbona e di Francoforte, repubbliche mercantili che erano in relazione continua con quelle di Venezia, di Genova, di Pisa, di Firenze. ”

**Di San Donato.** E Amalfi? La dimenticano sempre!

**Sanguinetti.** La *Revue Nouvelle* si esprime in questi termini:

“ La linea dell'Arlberg è d'ordine superiore, è bene altrimenti importante del Gottardo. ”

E continua: “ Il traforo dell'Arlberg riunisce l'Austria e tutti i Principati Danubiani, alla Svizzera, alla Francia, alla Germania occidentale ed al Belgio. Crea una nuova corrente commerciale dall'ovest all'est. Le merci prima dell'apertura

dell'Arlberg dovevano rimontare dal sud al nord; ora correranno dall'est all'ovest. » Scartando naturalmente l'Italia.

V'ha di più: udite queste parole più significanti ancora:

« Tutti i popoli senza eccezione, la stessa Alemagna, e gli Stati Scandinavi, malgrado la loro lontananza, sono chiamati ad approfittarne. »

Aggiunge ancora quella importante Rivista:

« La Francia deve trarre partito dalla ferrovia dell'Arlberg, che pare sia stata costruita apposta per lei. »

Ebbene, qual'è la situazione che il traforo dell'Arlberg ha fatto all'Italia e specialmente a Genova? Io l'accennai, o, per meglio dire, lo adombrai nel discorso che ebbi l'onore di fare nella discussione generale.

Da una parte Marsiglia che consolida il suo primato nel Mediterraneo, e lo consolida mediante le tariffe differenziali, che noi non sappiamo nè concepire, nè creare. Dall'altra parte Trieste, che, in virtù della ferrovia di cui discorro, e mercè le tariffe differenziali, diventerà, per noi, la Marsiglia dell'Adriatico.

Però giova notare che Genova, appunto per la sua posizione geografica, è in condizione da sostenere la concorrenza tanto di Marsiglia quanto di Trieste. Ma il Governo italiano, tanto nella sua azione come esercente delle ferrovie dell'Alta Italia, quanto coi contratti che stiamo discutendo, ha fatto tutto quello che umanamente era possibile per impedire a Genova di usufruire della sua privilegiata situazione.

In qual modo Marsiglia ha fatto, e seguita a fare concorrenza a Genova, per tutte le stazioni centrali di Europa, nonostante che da Marsiglia alle stazioni stesse esista un maggior percorso di 200, 300 o 400 chilometri che non da Genova?

E in qual modo Trieste si è messa in condizione di far concorrenza a Genova per le stazioni centrali dell'Europa, nonostante che da Trieste a queste stazioni centrali ci sia un maggior percorso chilometrico di 200 a 300 chilometri?

Io lo dichiarai nel mio discorso, colle tariffe differenziali, perchè colle tariffe differenziali furono sopresse le maggiori distanze.

Vi ho dimostrato nel discorso stesso come le merci, per andare nel centro della Svizzera e della Germania, avevano interesse di approdare a Marsiglia anzichè a Genova, e vi ho pure dimostrato come, mercè le tariffe adottate dall'impero austro-

ungarico sulla ferrovia dell'Arlberg, le merci che provengono dall'Oriente abbiano interesse di andare a Trieste, anzichè a Genova.

A quella parte del mio discorso non fu data risposta nè dai banchi della Commissione, nè dai banchi del Ministero; Ministero e Commissione si sono riservati di pronunziarsi.

Udite, o signori, come si è regolata la Francia per mettere Marsiglia in condizione di osteggiare Genova ed i suoi legittimi interessi.

La Società Paris-Lyon-Méditerranée aveva tariffe cumulative con le ferrovie svizzere; quando fu aperto il Gottardo, al Governo federale svizzero parve che le tariffe cumulative fra le ferrovie svizzere e la Paris-Lyon-Méditerranée non giovassero agli interessi della Svizzera; imperocchè la Svizzera aveva convenienza di favorire il Gottardo; quindi il Governo federale al principio del 1883 impose alle sue Società ferroviarie di non rinnovare gli accordi colla Paris-Lyon-Méditerranée, che scadevano il 15 febbraio 1883.

Ebbene, se quella deliberazione del Governo federale svizzero fosse stata mantenuta, Genova avrebbe acquistato una parte di quel commercio di cui si trova in possesso la città di Marsiglia. Ma che ha fatto allora la Francia? Sorsero le Camere di commercio di Lione e di Marsiglia, sorse la Paris-Lyon-Méditerranée; si fecero le più alte grida, si fecero vivissimi reclami. Di quei reclami si fece organo il Governo francese, ed ottenne da quello svizzero che il divieto fosse tolto, e gli accordi fossero mantenuti. E non solo ottenne che gli accordi fossero mantenuti, ma migliorati.

Questo concetto, che informò l'opera del Governo francese, è espresso in questi termini da un periodico autorevole della Francia: « se si vuole lottare contro le concorrenze del San Gottardo, noi ne abbiamo indicata la miglior maniera, che consiste principalmente a cercare con tutti i mezzi di arrivare alla modicità dei prezzi di trasporto, soprattutto col ribasso delle tariffe, e la creazione di tariffe comuni internazionali, o di transito, *ridotte al minimo possibile*. » E le tariffe tra la Paris-Lyon-Méditerranée, e le linee svizzere, furono ridotte al minimo possibile, a poco più della spesa di trazione.

Noi troviamo, ad esempio, che per i cereali di ogni qualità, per i risi, legumi secchi ecc., da Marsiglia a Berna, si pagano sole lire 32,50 a tonnellata; mentre da Genova si pagano 32,90.

Ricordo queste due sole cifre, perchè nella loro semplicità, sono assai eloquenti.

Quello che dico dei cereali, si verifica anche per altri generi, come, ad esempio, i vini.

È in tal modo che la Francia riuscì a neutralizzare il Gottardo, a conservare a Marsiglia i suoi traffici, mettendo Genova in una condizione di inferiorità.

Potrei citarvi, a questo proposito, quello che diceva la Camera di commercio di Francoforte, cioè a dire, che la linea del Gottardo non ebbe che un'influenza estremamente limitata, e d'assai inferiore a ciò che si era sperato, per quanto concerne le relazioni commerciali fra l'Alemagna e l'Italia.

Vediamo ancora quello che avviene dall'altra parte, cioè dalla parte di Trieste.

Non ricorderò quali siano le tariffe della ferrovia dell'Arlberg, nè qui mi accingerò a dimostrare come le merci abbiano interesse di approdare a Trieste, anzi che a Genova, per arrivare nel centro di Europa; lo dimostrai abbastanza, coll'eloquenza delle cifre, nel discorso che feci nella discussione generale. La questione è assai più complessa, quando ci facciamo a considerare non solamente quello che è avvenuto nel passato, ma anche quello che potrà accadere in un non lontano avvenire.

Perchè, se è vero che la ferrovia dell'Arlberg attrarrà verso la Germania, la Svizzera, la Francia ed il Belgio, il movimento commerciale di tutto il bacino del Danubio e degli scali del Mar Nero, un pericolo più grave e non tanto lontano sovrasta alla Italia; imperocchè, onorevoli signori, non passeranno molti anni che sarà costruita la linea che deve far capo a Salonico; e la linea che farà capo a Salonico non sarà altro che il prolungamento della linea attuale dell'Arlberg. Aperto quel varco, sarà acquisito alla ferrovia dell'Arlberg, tutto il commercio dell'Asia minore.

Non sono io che lo affermi, l'affermano gli scrittori più competenti, che si occuparono dell'arduo problema. E non basta, non solo l'Italia perderà il commercio del Mar Nero e dell'Asia minore, ma perderà anche il commercio dell'estremo Oriente, delle Indie, della China e del Giappone. Quando i vapori mercantili sboccheranno a Porto Said per venire nel Mediterraneo, evidentemente, anzichè volgere su Genova o su Brindisi, avranno convenienza a proseguire per Trieste.

La questione che tanto preoccupa l'opinione pubblica, cioè gli intendimenti della Germania di fare di Trieste lo scalo delle sue linee marittime sussidiate, non è stata risolta per ora. Il pericolo però non è scongiurato, e credo difficilmente si possa scongiurare, se noi continueremo a fare una politica ferroviaria totalmente sbagliata.

Non sollevorò la delicata questione della navi-

gazione germanica; non mi soffermerò ad indagare se gli intendimenti dell'impero fossero ispirati più da concetti politici che da concetti economici. Questo però è certo, che i piroscafi volgeranno la prova a quei porti nei quali troveranno maggiori agevolezze, e dai quali potranno far proseguire le merci colla minore spesa possibile.

Ora dal momento che da Trieste le merci possono proseguire per la Svizzera, per la Germania, per la Francia e per il Belgio, con minore spesa che da Genova, evidentemente si avvieranno a Trieste anzichè a Genova.

Ora, o signori, in qual modo ha cercato il Governo di provvedere a questi gravi ed alti interessi italiani?

Coll'articolo 44. A dire il vero con quest'articolo a me pare che voi compiute quel sublime ma immane sacrificio che fa il castoreo, per sfuggire al nemico che lo insegue. (*Movimenti*)

Signori, vi siete voi preoccupati di studiare le tariffe internazionali nel senso che le nostre linee servano a proteggere i traffici nostri e non i traffici esteri?

Udite come il principe di Bismarck, altissima mente di Stato, studia i problemi ferroviari: udite con quali concetti egli li voglia risolti, in qual modo egli cerchi di tutelare le industrie tedesche.

Il principe di Bismarck scriveva il 18 marzo 1879 una lettera al Consiglio Federale, nella quale trovo le seguenti dichiarazioni:

“ Nei tentativi fatti finora nell'esercizio delle strade ferrate dalla Germania per ottenere buoni risultati finanziari, sono stati trascurati gli interessi economici del Paese, di guisa che il traffico internazionale viene sacrificato ad una concorrenza disordinata, la quale, perdurando, non solo riuscirebbe di danno ad un savio e regolare esercizio delle ferrovie stesse, ma comprometterebbe anche gl'interessi del Paese, a favore dei quali le strade ferrate sono costruite. ”

Fra le varie proposte formulate in quella lettera, vi è la seguente: “ Procurare con disposizioni di legge che le ferrovie germaniche non favoriscano gli interessi commerciali stranieri, ma che, al contrario, conformemente allo scopo per cui vennero costruite, servano innanzi tutto al commercio, alla produzione, ed alla esportazione dei prodotti della Germania. Per quest'ultimo intento è necessario di studiare le disposizioni relative al movimento di importazione e di esportazione, le quali impediscano di favorire arbitrariamente le nazioni estere contro la Germania. ”

E, quello che nel 1879 predisponava il cancelliere nell'altissima sua mente, oggi si è verificato, perchè, mercè le tariffe differenziali applicabili ai trasporti dalla Germania all'Italia, e che non servono per i trasporti dall'Italia alla Germania, il principe di Bismarck è riuscito ad inondare l'Italia delle merci tedesche, senz'altro che l'Italia possa mandare in Germania uguale copia di merci italiane. Il concetto adombrato dal principe di Bismarck nel 1879, fu attuato e gli scopi che aveva in vista furono conseguiti.

Come avete tentato voi, onorevoli ministri (e qui mi rivolgo più specialmente all'onorevole Genala), di riparare alle conseguenze funeste, che questo fatto doveva, ed ha necessariamente prodotte? Non ve ne siete preoccupati abbastanza; avete lasciato correre l'acqua alla china. Avete bensì tentato, ma o non siete o non avete voluto riuscire a combinare tariffe differenziali colle linee svizzere. Avete avanzate esigenze eccessive; gli accordi andarono a monte.

Dal lato orientale, non vi siete regolati meglio.

Alla fine di luglio 1883, se non erro, scadevano gli accordi per le tariffe internazionali tra la rete dell'Alta Italia e la Südbahn. L'onorevole ministro Genala inviava in Austria i negozianti italiani per ripigliare e concludere nuove tariffe internazionali. Ma, signori, quali le istruzioni date ai negozianti italiani? Io non le conosco, so però che gli accordi in vigore cessarono, e che nuovi accordi non furono stabiliti. Sicchè noi non abbiamo più tariffe internazionali colla Südbahn.

Ora volete, o signori, conoscere quali ne siano le conseguenze? Le conseguenze sono che, come per la concorrenza di Marsiglia fu disertato il passo del Cenisio e del Gottardo, così per la mancanza di tariffe internazionali colla Südbahn, si trova disertato anche il passo del Brennero.

Io credo di poter spiegare con un esempio il mio concetto meglio che con lunghi ragionamenti. Guardate in che posizione noi ci troviamo di fronte a Trieste, appunto per questo fatto della rottura di ogni trattativa colla Südbahn.

Prendiamo dieci tonnellate di agrumi che da Reggio-Calabria o da Messina debbano essere avviate a Berlino.

Vediamo quale sia la spesa per la via del Brennero, e quale sia per la via di mare fino a Trieste e poi per le ferrovie austro-germaniche.

Da Trieste a Berlino le 10 tonnellate di agrumi costano fiorini 250 pari a 512 lire; l'identica quantità dal confine italiano di Peri a Berlino costa invece lire 766.70; lire 254 in più. Ma non basta; bisogna tener conto di un altro elemento, ed è della

spesa occorrente per arrivare a Trieste da una parte ed a Peri dall'altra. E che cosa abbiamo?

Da Reggio o da Messina a Trieste, comprese le spese portuali, abbiamo una spesa di lire 2.55 a quintale; da Reggio a Peri lire 5.80.

Tenuto conto anche di questa differenza, voi vedete di quanto si accresca la differenza della spesa di trasporto per la via del Brennero in confronto di quella di Trieste.

Onorevole Genala, crede Ella di aver provveduto agli interessi delle ferrovie italiane abbandonando le trattative con la Südbahn? Crede Ella di aver giovato agli interessi italiani?

Vediamo ora che cosa sia questo articolo 44, e come sia possibile agevolare la esportazione dei prodotti italiani ed assicurare i trasporti internazionali.

Io credo di aver dato di questo articolo una interpretazione esatta nella discussione generale; cioè a dire che quando per agevolare l'esportazione dei prodotti italiani ed i trasporti internazionali, il Governo voglia ribassare le tariffe, deve di altrettanto diminuire la partecipazione del 27 e mezzo per cento che gli compete sul prodotto lordo. Su questa interpretazione non mi si diede risposta.

Io la ritengo come assodata; del resto, checchè si possa dire, e dal banco del Ministero e dal banco della Commissione, la mia interpretazione non si può seriamente contestare. E dico interpretazione, perchè pur troppo in questo articolo, come in molti altri dei contratti, il concetto dei contraenti non viene mai fuori chiaro, netto, limpido, ma bisogna con lo studio accurato e paziente indagarlo e concretarlo. I contratti che discutiamo andranno famosi anche per questo, per lo sforzo evidente che il compilatore di essi fece per adombrare la vera portata dei patti.

Io aveva anche chiesto all'onorevole ministro, in qual modo egli giustificasse l'articolo 44; perchè nel concetto del Ministero pareva che il compenso alla Società dovesse darsi soltanto, quando la diminuzione delle tariffe recasse effettivamente danno alla Società; e citavo le parole della relazione ministeriale, le quali davano a questo articolo questo ristretto significato, cioè a dire che soltanto nei casi in cui venga effettivamente un danno alla Società dal ribasso delle tariffe (sono le parole testuali della relazione) si darebbe un compenso.

Questo però non è; l'onorevole ministro è caduto evidentemente in errore. Egli, franco e leale sempre, ammetta l'errore, o neghi, se lo può,

quello che io affermo intorno all'articolo in discussione.

Ora, onorevoli signori, il Governo si riserva facoltà di modificare, nello scopo di agevolare la esportazione dei prodotti nazionali e dei trasporti internazionali, le tariffe degli allegati *D* ed *E*.

Ora, nella seduta di ieri l'altro abbiamo votato un articolo, che io ho combattuto senza risultato, relativo alle tariffe internazionali.

L'onorevole Genala ricorderà come io domandassi che il Governo si riservasse la facoltà di intervenire alle conferenze per le tariffe internazionali: domandavo di più, ed è che il Governo si riserbasse anche la facoltà d'imporre alle Società concessionarie le tariffe internazionali; e la mia domanda aveva ragione d'essere per questo, perchè appunto per il disposto dell'articolo 44 la Società esercente avrà interesse in modo assoluto di non combinare alcuna tariffa internazionale. Non combinando essa queste tariffe, e pur dovendosi tutelare i poderosi interessi italiani, dovrà venir fuori il Governo, usare della facoltà dell'articolo 44 e compensare la Società dei ribassi relativi alle tariffe internazionali. Ora, la spesa cui il Tesoro dello Stato dovrebbe sottostare, sarebbe così grande, e si tradurrebbe in un beneficio così enorme per la Società esercente, che le clausole dell'articolo 44 non saranno mai applicate. Ed allora assisteremo ad una lotta fra il ministro del commercio che chiederà il ribasso delle tariffe per salvaguardare i più grandi interessi del paese, ed il ministro delle finanze che negherà ogni ribasso per non turbare il bilancio dello Stato. E l'onorevole Magliani finirà per aver ragione; i ribassi di tariffa non saranno fatti e gli interessi del paese saranno sacrificati alle ragioni del bilancio. Non ho bisogno di aggiungere altro, e quindi concludo proponendo la soppressione del comma 2°, 3°, 4° e 5° dell'articolo 44.

Se voi, o signori, non approverete la soppressione di questi comma, ricordatelo bene, arrecherete ai prodotti nazionali un colpo mortale. Voi metterete il paese nella condizione di non potete rialzare le sue sorti economiche; voi lo metterete nella condizione di essere schiacciato dalla concorrenza estera. Fra tutte le enormità che noi abbiamo rilevate in questi contratti, la peggiore è quella dell'articolo 44.

Lascio a labbra più eloquenti di trattare meglio di quello che abbia potuto fare io, l'ardua questione.

Chiudo il mio discorso, dicendovi: pensateci due volte prima di dare la vostra sanzione a quest'articolo come è formulato, perchè non pas-

serà molto tempo che voi vi accorgete delle sue disastrose conseguenze.

**Presidente.** Onorevole Brunetti, vorrebbe Ella parlare ora per isvolgere gli emendamenti che ha presentati a questo articolo?

**Brunetti.** La Camera comprenderà che, a svolgere due brevi emendamenti, non fa mestieri di lungo discorso. Anzi ricorderò che nella tornata, se non sbaglio, del 9 corrente, l'onorevole Luzzatti, parlando della necessità di coordinare le tariffe al movimento economico del paese, e dei criteri che debbono regolare quelle differenze che noi per avventura dovremmo compensare al concessionario in caso di perdita, espose maestrevolmente alcune idee le quali coincidevano esattamente e perfettamente con quelle che già, parecchi giorni innanzi che egli parlasse, io aveva formulate e concretate nei due emendamenti che ho presentati.

Dirò di più; l'onorevole Luzzatti parlò con così solida dottrina, con tanta lucentezza di concetti, e con quella facilità di eloquio che gli è propria, che non solamente ha di molto agevolato il compito mio, ma quasi mi dispensa da svolgere ulteriormente le mie proposte.

Senonchè mi è d'uopo dire poche parole per chiarire il concetto vero dei miei emendamenti, per evitare di essere frainteso, ed anche per sottoporre un dubbio che mi sorge in mente, all'onorevole ministro e alla Commissione, dalla cui cortesia mi attendo qualche spiegazione.

Il dubbio è questo: potrà il Governo accettare la grave responsabilità di stabilire, dissenzienti le Compagnie, un ribasso di tariffe, quando per questo ribasso lo Stato s'impegna a indennizzare il concessionario stesso in caso di perdita?

Forse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, e la Giunta parlamentare, od altri, potranno dire a me: ma come? voi non avete fatto alcuna opposizione quando si è trattato di aumenti alle tariffe speciali comuni; avete consentito, votando l'articolo 16, che le tariffe speciali e comuni possano essere aumentate con semplice decreto reale; ed oggi sollevate un'obiezione per dare identiche facoltà al Ministero, mentre si tratta non di aumenti ma di ribassi di tariffe, che è il fatto più favorevole al commercio?

E certamente io sarei in grave contraddizione se le condizioni dell'aumento e del ribasso fossero identiche. Ma vi è una differenza sostanziale; perocchè dagli aumenti di tariffe speciali, comuni o generali, non può venirne mai nocimento al bilancio dello Stato; mentre accettando la facoltà

del ribasso, contro un corrispettivo che si darebbe al concessionario, in caso di perdita eventuale che potesse derivarne, naturalmente sorge la possibilità di un nuovo onere del bilancio, che talvolta potrebbe rappresentare la cifra di parecchi milioni.

Egli è perciò che io, senza fare alcuna proposta e senza fare alcun rimprovero, faccio considerare al Ministero, e specialmente alla nostra Giunta parlamentare, se invece di dare al potere esecutivo la facoltà di ribassare le tariffe, dissenziente il concessionario, non sia più conveniente ai nostri ordinamenti costituzionali, ed anche più agli interessi della finanza, che questa facoltà debba essere esercitata a mezzo del potere legislativo, cioè a mezzo di opportuni disegni di legge.

Fatta questa osservazione, passo oltre, e vengo al primo mio emendamento.

In questo articolo 44 si accorda al Governo « di modificare, al disotto dei limiti massimi stabiliti dagli allegati *D* ed *E*, le tariffe dei trasporti per agevolare le esportazioni dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali. »

Questo limite che io vorrei tolto colla soppressione, che propongo, delle parole: *per agevolare ecc.*, forma per me il soggetto della questione.

Io mi guarderò bene dal ripetere le dottrine esposte egregiamente dall'onorevole Luzzatti, tanto più considerando che egli le espone assai meglio di quello che io non saprei fare. Mi permetto soltanto di osservare che, per questo articolo, se rimanesse così limitata la facoltà di ribassare le tariffe, le tariffe stesse rimarrebbero immobilizzate, cristallizzate, e non sarebbero nè punto nè poco coordinate al movimento economico dello Stato. Noi avremmo allora, per questo disegno di legge e per queste convenzioni, facoltà di aumentare le tariffe generali a mezzo di una legge; facoltà di aumentare le tariffe speciali a mezzo di un decreto reale; facoltà di ridurre tutte le tariffe, consenziente il concessionario; nessuna facoltà poi, neppure a mezzo di un disegno di legge, di ridurre le tariffe stesse, quando il concessionario dissentisse. Questo fatto sarebbe grave; poichè, se le tariffe rimanessero per venti anni immobilizzate, esse, anzi che seguire il movimento economico dello Stato, sarebbero la più alta diga contro cui ogni sviluppo progressivo e graduale del commercio verrebbe inesorabilmente a frangersi. E mi stupisce che tal limite il Ministero lo abbia posto a sè stesso; e mi stupisce anche più che abbia potuto essere accettato dalla nostra Giunta parlamentare, la quale ha non solamente ammesse, ma egregiamente svolte e corredate di larga dottrina, le idee che

ho avuto poc'anzi l'onore di esporvi. Difatti, nella relazione, a pagina 87, sta scritto:

« L'ordinamento delle tariffe acquista una importanza ancora maggiore e davvero capitale, se si considerano le molteplici attinenze che le tariffe hanno con tutta la vita economica del paese, e l'influenza grandissima che può esercitare sullo sviluppo del commercio e delle altre industrie, il prezzo dei trasporti sulle strade ferrate. »

Inoltre si aggiunge:

« È evidente che chi esercita una ferrovia deve trovare nei trasporti, che questa fa, un compenso adeguato al capitale e al lavoro in essa impiegato. Ma è del pari evidente che le ferrovie, nel loro stesso interesse devono tener molto conto delle condizioni generali dei commerci e delle industrie del paese, che esse sono destinate a servire, perchè se queste possono trovare nella celerità, nella sicurezza e sopra tutto nel mite prezzo dei trasporti un potente aiuto, possono altresì con l'abbondanza del traffico ricambiare alla loro volta — e ricambiano difatti spessissimo — alla industria ferroviaria il beneficio che ne hanno ricevuto. »

Quindi, diceva, io sono rimasto meravigliato nel vedere che la Giunta parlamentare, la quale ha scritte queste parole informate alle più alte verità economiche, e che io chiamerei le parole d'oro della relazione, abbia poi voluto imporre al Governo una limitazione che immobilizza e cristallizza le tariffe.

Quando il Governo non ha più neppure la facoltà di ridurre le tariffe a mezzo d'un disegno di legge, soltanto perchè i concessionari dissentono, dove sono più queste dottrine? Qual risultato avrà l'incontestabile principio che le tariffe debbono essere coordinate al movimento economico del paese, che debbono camminare di pari passo colle industrie e favorirne lo svolgimento modificandosi secondo i bisogni, secondo le circostanze, secondo i transiti, secondo i trasporti?

Io prevedo una risposta che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, o la Giunta parlamentare, potrebbero darmi: si potrebbe dire, cioè, che quando si tratta di accrescere il movimento commerciale a mezzo d'un ribasso di tariffe c'è identità d'interessi tra il concessionario e lo Stato. Ed io non lo nego. Vi è identità d'interessi obiettivamente considerati, cioè sul terreno della realtà, sul terreno degli effetti materiali del commercio; ma non sempre, onorevole ministro, l'identità d'interessi importa identità di convin-

zioni, di apprezzamenti nel modo d'intendere gli interessi medesimi. Quindi potrà avvenire che mentre il Governo creda di potere aumentare il commercio del regno a mezzo del ribasso di alcune tariffe generali, speciali, o tariffe locali, la Società invece, più timida, perchè l'interesse privato è schifiltozo e più restio alle innovazioni, sia di parere opposto, e persista nella sua opinione. Quindi il Governo rimarrebbe con le mani legate.

E notate, signori, che io suppongo il concessionario nella buona fede, perchè voglio credere che siano tutti in buona fede nella esecuzione del contratto. Ma se, per avventura, un po' di mala fede ci fosse, questa facoltà nel concessionario di dissentire un ribasso delle tariffe quando sia richiesto dagli interessi dello Stato, potrebbe essere nelle mani del concessionario un'arma di cattiva tempra, per indurre il Governo ad altre concessioni alle quali non sarebbe disposto. Ecco perchè io credo assolutamente indispensabile che la facoltà di ridurre le tariffe non sia limitata ai trasporti relativi alla esportazione nazionale, ma debba estendersi anche al commercio interno. Ed io sono lieto veramente di trovarmi, in questo, perfettamente d'accordo con un uomo, di così alta competenza, quale è l'onorevole Luzzatti, e spero che il mio emendamento, confortato dalla autorità del neutro onorevole Luzzatti ed anche da quella di un autorevole oppositore, che io ho sempre rispettato, quale è l'onorevole Cairoli, possa essere in parte approvato.

Dico in parte, imperocchè io non pretendo che il Ministero e la Commissione l'accettino quale è scritto; lo riformino pure e lo compilino a modo loro; a me basta di raggiungere il risultato che il Governo abbia la facoltà di ridurre le tariffe, anche quando si tratta di trasporti pel commercio interno. Le tariffe debbono modificarsi nell'ambiente nel quale vengono applicate; debbono, per così dire, subire la temperatura del commercio, e della economia generale del paese.

Vengo al secondo emendamento; e prima che altri mi faccia notare un errore materiale incorsovi lo accenno da me. Nel mio emendamento, là dove si legge per errore: "la differenza a maggior prodotto" deve dire "la differenza a minor prodotto."

Giò promesso, io invito la Camera a considerare che cosa faccia il Governo, mercè il terzo comma che io ho proposto di emendare. Il Governo, ispirandosi da un concetto di giustizia dice: se lo Stato esercita le sue facoltà di ridurre le tariffe, dissenziente il concessionario, e se per av-

ventura da questo ribasso di tariffa ne deriverà perdita, è giusto che il concessionario ne sia compensato. Ma in quale misura, io chiedo, dovrà essere accordato questo compensa? *Hoc opus, hic labor.*

Nell'articolo è segnalato un metodo troppo semplice in apparenza, ma secondo me falso in sostanza; dico falso, non perchè sia radicalmente falso il concetto, ma perchè si esagerano i criteri della rivalsa.

Il concetto adottato in questo comma è il seguente: la tariffa antica, a mo' d'esempio, è cinque; la tariffa nuova ribassata è quattro. Si ha la quantità di spedizione  $A$  o 100; allora le Compagnie che senza il ribasso di tariffa avrebbero avuto 500 cioè  $5 \times 100$ , vengono ad avere 400, cioè il 100 moltiplicato per la tariffa ribassata; ora, essendoci una perdita è naturale che si dia la differenza che esiste tra quei due prodotti. Questo è il concetto dell'articolo. Ed è un concetto giusto? Io sostengo di no; credo anzi che leda assolutamente gl'interessi dello Stato. Mi perdonino il Ministero e la Giunta parlamentare questa affermazione. Quando ho sostenuto un concetto, l'ho sempre sostenuto con profondo convincimento; e con pari convincimento dico ora che questa forma di compenso offende assolutamente la giustizia, e insieme alla giustizia gl'interessi dello Stato. Mi si domanderà perchè? È facile il dimostrarlo.

Se la quantità della spedizione nel passaggio da una tariffa all'altra fosse identica assolutamente; se la quantità  $a$  rimanesse immutata, io comprendo che dovrebbe applicarsi l'antica tariffa a questa stessa quantità  $a$ , e si dovrebbe, della differenza, compensare il concessionario. Ma siccome il ribasso di tariffa porta ordinariamente seco un aumento di traffico, di movimento commerciale e quindi un aumento nella quantità delle spedizioni, ne consegue che quella quantità  $a$ , che si sarebbe verificata sotto la vecchia tariffa, diviene, per effetto della tariffa nuova  $a + b$ ; e quindi applicando la vecchia tariffa alla quantità  $a + b$ , il concessionario avrebbe un di più nel prodotto della vecchia tariffa sulla quantità  $b$ ; prodotto che non gli spetta, perchè egli deve essere compensato di quello che avrebbe ottenuto se la vecchia tariffa fosse rimasta in vigore, ma non devo guadagnare sull'aumento delle spedizioni che il ribasso della nuova tariffa ha portato nel commercio. È vero che d'anno in anno c'è lo sviluppo progressivo del commercio, che apporta un aumento annuale dei prodotti ferroviari, credo, del 3 o del 3,50 per cento. Io voglio anzi prender questa cifra adottata dalla Commis-

sione stessa e dal Ministero pei loro calcoli: sta bene. Dunque è giusto che alla quantità di spedizioni che si ottenevano colla vecchia tariffa nell'anno quando questa imporava, si aggiunga anche quel 3,50 come aumento naturale del commercio e che non è dovuto alla nuova tariffa.

Ma se oltre a questo 3.50 per cento vi sarà un altro 10 per cento di aumento che sia dovuto esclusivamente alla tariffa ridotta, allora il concessionario, non solo non verrebbe a perdere nulla del proprio; non solo avrebbe tutto quello che avrebbe avuto se innovazioni nella tariffa non si fossero introdotte, ma avrà anche un guadagno eccessivo, schiettamente un guadagno illecito, un guadagno usuraio, a danno dello Stato. Sì, un guadagno illecito, perchè non dovuto.

*Una voce.* Eccessivo.

**Brunetti.** Chiamatelo come volete. Intanto, la formula per determinare la rivalsa riesce difficile, io lo comprendo. Ed ecco perchè, invece di prendere il prodotto commerciale, il prodotto in cifre, cioè nel multiplo della tariffa dell'anno, in cui la nuova tariffa viene attuata, a me è parso giusto prendere i prodotti degli anni antecedenti. Ma non il prodotto dell'anno immediatamente precedente, perchè potrebbe avvenire che in quell'anno il movimento commerciale di taluni articoli, di talune spedizioni, fosse di molto diminuito per ragioni estrinseche ed accidentali, di guerra, di calamità pubbliche, come il colera, e mille altre che possono influire per una diminuzione eccezionale. Epperò, ad evitare questo errore, invece di prendere il prodotto dell'anno immediatamente precedente, a me è parso più prudente, più giusto, più legittimo di prendere la media dei tre anni precedenti. Quindi, se si vuole prendere la media del prodotto ferroviario ottenuto nei tre anni precedenti, sarebbe un calcolo più facile; ma, quando questo calcolo potesse parere anche lesivo degl'interessi della Compagnia, che io non voglio ledere neppure per un centesimo, potrebbe applicarsi la vecchia tariffa alla media del prodotto dei tre anni, aggiungendo anche quel tre e mezzo per cento, che è aumento naturale e progressivo del commercio.

Io, o signori, ho esaurito il mio compito, e non ho altro da dire. Coloro che parlarono prima di me esaurirono questa materia con tanta larghezza di dottrina che veramente sentirei quasi di avere della iattanza a voler ripetere le cose già dette. Aggiungo di più, che ho presentati due emendamenti, solo per mostrare in che modo intenda concretare le mie idee nell'una e nell'altra questione; ma dichiaro, come ho già dichiarato

poc'anzi, che io non tengo nè punto nè poco a questa forma di dizione, che ho avuto l'onore di presentare, ed accetterò qualunque modificazione, qualunque riforma a quest'articolo che ci venga proposta dal Ministero o dalla Commissione purchè questi inconvenienti siano tolti, purchè questa idea sull'interesse della pubblica utilità sia raggiunta. (*Bene! Benissimo!*)

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

**Baccarini.** Alcuni giorni addietro ho udito con grande soddisfazione l'onorevole Luzzatti trattare come di solito, con molta dottrina la questione importantissima che si racchiude in quest'articolo 44, e ringrazio il mio illustre amico Cairoli di avere dopo l'onorevole Luzzatti, messo in evidenza gli opposti principii cardinali dei due disegni di legge presentati sotto la stessa amministrazione dell'onorevole Depretis, quello del 1883 e quella che attualmente si discute.

Se le variazioni introdotte conducessero a conseguenze finanziarie di poca importanza per lo sviluppo del nostro commercio mi sarei volentieri taciuto; ma io considero questo punto del contratto come uno dei più fondamentali fra quanti ne abbiamo finora esaminati.

L'onorevole Luzzatti accennava, riservandosi di studiare la formola con cui si potesse introdurre qualche variazione, allo stesso principio stabilito nel disegno di legge del 1883, vale a dire di dare sì un compenso alle Società per i maggiori trasporti derivanti da aumento di traffico, quando le tariffe fossero ribassate, ma non di *abbuonare* l'intera tariffa, attualmente stabilita, perchè sarebbe veramente enorme.

Aspetterò volentieri che l'onorevole Luzzatti proponga il suo emendamento, e dichiaro fin d'ora che non tengo, in modo assoluto, alla proporzione dei compensi compresi nella formola inclusa nel mio emendamento.

La questione per me sta in questo: che non è possibile immobilizzare per venti anni le tariffe all'interno, come si fa coll'articolo presente, e non è possibile immobilizzarle relativamente ai trasporti internazionali, dappoichè lo Stato deve perdere tanto più, quanto maggiore sarà il traffico che sarà per svilupparsi.

L'onorevole Luzzatti alludeva ad altre savie proposte, come quella di un Consiglio generale delle tariffe (e di ciò non posso che dargli lode), coadiuvato inoltre da Consigli provinciali per notizie ed opinamenti sui bisogni del commercio.

Su questa seconda parte, che non combatto certo in massima, mi permetto di fare osservare

all'onorevole mio amico Luzzatti, che qualche cosa di simile esiste già nelle Camere di commercio. Come i Consigli provinciali, destinati ad essere l'espressione dei bisogni e delle tendenze delle classi commerciali e industriali, così avrebbero dovuto essere, almeno ora, le Camere di commercio; ma se questi Consigli provinciali fossero esistiti, date le idee dell'attuale Governo in materia di tariffe, sarebbero stati perfettamente oziosi, come furono oziose le Camere di commercio, come furono oziosi i Consigli superiori del commercio e dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, per tutto ciò che riguarda questo contratto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, in risposta all'onorevole Luzzatti, disse una grande verità; disse cioè essere impossibile, *a priori*, fare delle tariffe che soddisfino. D'accordo pienamente, onorevole ministro, ma ad una condizione; che non sia chiusa la strada di poterle rivedere e render migliori. Qui sta tutta la questione. Nessuno può pretendere le cose perfette; ma è una colpa l'impedire che possano perfezionarsi di mano in mano che l'esperienza e le necessità pubbliche dimostrino che devono e possono esserlo.

L'onorevole ministro disse ancora, riferendosi al dotto lavoro del Circolo industriale di Milano, che quel Circolo avrebbe dovuto fare 1600 esempi di trasporti soltanto per i cereali, per venire a conclusioni razionali. Io non credo che, in via generica, l'onorevole ministro sia dalla parte del torto, ma me ne valgo per dire al Governo, che avrebbe dovuto farli esso questi esempi. Il Governo dovrebbe sapere a che cosa conducono i raffronti, non per 1600, ma per tutte le tariffe che hanno sofferto delle variazioni.

Io sono rimasto sorpreso nel sentire l'egregio relatore dire che, riguardo alle tariffe, soltanto da pochi giorni la Commissione aveva elementi per potersi fare un concetto un po' più adeguato di quello che avesse in passato. Ma, onorevole relatore, dunque il lavoro fatto precedentemente, era, come io diceva, campato in aria, e allora che fiducia merita il lavoro della Commissione, se si è costretti a venire oggi a dichiarare che esso era basato sopra dati incompleti?

Io ho ripetutamente dichiarato alla Camera, che fino dal 1883 doveva esistere un confronto fatto per 5 giorni in diversi mesi, equivalente insieme a venti giorni di confronti, da cui si deduceva in massima una perdita, che era precisamente quella di lire 1,600,000. Ma ricordo ancora che l'onorevole ministro diede nove mesi addietro una formale risposta, che avrei voluto

pubblicata nel quinto volume; cioè che fra poco avrebbe depositato alla Commissione il confronto che desiderava; confronto che poi dichiarò di non volere o non poter dare, e la Camera gli diede ragione.

Per la qual cosa ci troviamo sempre a discutere senza i dati sufficienti per conoscere a quali conseguenze finanziarie arriveremo, sia nell'applicazione, sia nelle perdite, che vi potranno essere nel futuro.

Tralascio ad ogni modo questa parte della questione, giacchè ormai sarebbe ozioso dilungarsi, e vengo al caso pratico.

Le Camere di commercio, disse il relatore, hanno sì fatto dei reclami, ma in generale hanno domandato delle riduzioni di tariffe. Ma il domandare delle riduzioni o dei miglioramenti, non significa precisamente non essere contenti di quel che si offre? Di qual forma debbono essere i reclami delle Camere di commercio? Io dico questo, perchè pare che l'onorevole relatore abbia considerato le domande delle Camere di commercio come un atto di assenso.

Ho qui lo spoglio dei reclami delle Camere di commercio pervenuti in mie mani, e sono quelle di Salerno, Napoli, Lecce, Palermo, Torino, Milano, Carrara, Modena, Foggia, Genova, Messina, Catania, Caltanissetta, Girgenti, Siracusa, Trapani, Bari, e perfino Firenze, ch'è pure la città dove si è manipolato tutto questo manicaretto delle convenzioni. (*Ooh! ooh!*)

Oltre le Camere di commercio ci sono le Associazioni, i Circoli di commercio e d'industria che hanno competenza in questa materia. Ne ho parecchi da ricordare. Per esempio: l'Associazione dell'industria laniera di Biella, il Circolo dei commercianti di Catania, l'Unione liberale monarchica di Firenze, l'Associazione generale del commercio di Genova, l'Associazione del commercio delle sete in Milano, il Circolo d'industria e commercio di Milano, la Borsa dei cotone di Milano, la Deputazione provinciale di Milano, l'Accademia agraria di Pesaro, l'Adunanza degl'industriali di Savona, l'Associazione delle industrie meccaniche di Torino, l'Associazione degli esercenti, commercianti e industriali di Torino.

Non parlo di altre manifestazioni fatte da quasi tutte le Società operaie, e non parlo nemmeno da lontano delle riunioni pubbliche, dei Comizi, i quali, naturalmente, si dice che non contano. Conterebbero se avessero votato in favore delle proposte governative!

E vi è questo di singolare che, non una voce, da nessuna parte d'Italia è sorta in favore delle

proposte del Governo, a quel che io ne sappia. Ora, io ho sempre sentito dire che i Parlamentari legiferano per codificare i bisogni e le aspirazioni del paese, non già per contrariare i desideri, i bisogni, le aspirazioni manifestate con tutte le forme più regolari, e non da qualche partito politico, ma precisamente da tutti i partiti, e potrei anche dire dalla maggioranza del paese, rappresentato dalle sue Camere di commercio, dalle sue Associazioni industriali e da altre simili pubbliche riunioni.

Adunque noi abbiamo qui un'opera che non rappresenta il desiderio del paese. Al contrario, noi gli amministriamo una medicina amara, sebbene esso non sia malato della febbre delle convenzioni.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** E sono le sue tariffe! (Bravo! a destra)

**Baccarini.** Onorevole ministro, l'ho già dichiarato venti volte: accetti il mio principio di consentire al Governo la libertà di modificarle, e poi non ho più nulla a dire sul fondamento delle tariffe, come non dico nulla sulle voci, perchè non me ne intendo.

Ma, onorevole ministro, Ella mi costringe a ripetere che io aveva precisamente presentato il Codice delle tariffe alla Camera, libero da contratti, perchè avesse potuto essere esaminato, discusso e modificato, appunto perchè io dubitava che non avrebbe soddisfatto, per intero, il desiderio del pubblico.

E se non avessimo contraenti, che difficoltà ci sarebbe ad introdurre delle modificazioni?

Quando volete unire le tariffe ai contratti, almeno tenetevi la facoltà, come faceva io, di modificarle a seconda dei bisogni pubblici, e con condizioni eque per le spese di trasporto.

Io sono ancora dell'opinione dei vecchi, e, giorni addietro, rileggevo, con soddisfazione, uno dei bei discorsi di Marione Petitti, pubblicati nientemeno che nel 1845, in cui fra le cautele, che egli riteneva necessarie nei contratti di esercizio stabiliva: " dover essere di competenza del Governo il modificare le tariffe, trascorso un dato periodo di tempo, quando i prodotti risultassero eccedenti una data proporzione nel dividendo. "

Sembra che quel brav'uomo parli adesso davanti a questo Parlamento contro le disposizioni presentate dal Governo.

Ma non bastano i reclami, che sono stati fatti singolarmente dai sodalizi che ho enumerati: abbiamo avuto nello scorso anno il congresso a Torino, dove erano rappresentate tutte o quasi tutte le Camere di commercio, e ad onta che il

Governo facesse il possibile (ed io non lo condanno per questo) perchè quel congresso prendesse risoluzioni favorevoli alle convenzioni, non potè riuscirvi.

Il Governo non potè ottenere altro se non che la recisa ripulsa data dalla prima sezione, che aveva esaminate le tariffe, fosse sostituita da una deliberazione la quale, nel fondo, ha la stessa importanza, poichè chiedevasi con essa che fossero staccate le tariffe da ogni contratto per modificarle a seconda dei bisogni che dalle stesse Camere di commercio sarebbero stati espressi.

Dunque, e parzialmente, e collettivamente, il codice delle tariffe e delle condizioni dei trasporti, non ha soddisfatto i maggiori interessati. Io reclamo la mia parte di colpa, se così può far piacere all'onorevole ministro; ma, ripeto, non ha soddisfatto, e non poteva soddisfare pel vincolo di immobilità che vi è stato aggiunto.

Tolto questo vincolo, sarei per scommettere che non ci sarebbe bisogno di un ora di discussione per accordarci sulle singole voci.

L'onorevole Luzzatti ha già accennato alla opportunità di una revisione più o meno a periodi lontani.

Io la credo una buona idea, ma del resto quando il Governo abbia facoltà di ridurre le tariffe ogni volta che lo crede necessario nel pubblico interesse sia a periodi lunghi, sia a periodi brevi, sia di tariffa in tariffa, per me è uguale.

Solamente io credo, e non mi persuaderà mai nessuno del contrario, che la mancanza nel Governo della facoltà di diminuire liberamente le tariffe, sia la sola e vera causa delle difficoltà che rimangono a superarsi.

Così rimarrebbero i singoli interessati avanti al Governo, tariffa per tariffa; e siccome il Governo rappresenta la massa degli interessi pubblici, nessuno potrebbe lagnarsi se egli non potesse accogliere tutte le domande quando gli parrebbero eccessive.

Ma certo è che quelle che avessero evidenza di giustizia potrebbero essere in breve tempo soddisfatte.

Io mi sono molte volte domandato: come mai deve incontrare tanta resistenza un concetto che pare a me tanto evidente, e tanto giusto?

È forse irrazionale il principio da me sostenuto?

La Società contratta con le tariffe attuali; ed è giusto che, tutte le volte che essa non crede di poter acconsentire ad una riduzione, sia tenuta indenne dei possibili danni. Ma fino a qual limite? Qui è la questione. Oggi noi partiamo

da un dato prodotto; e, fino a questo prodotto, è ammissibile che la Società sia garantita da qualunque perdita, benchè ogni riduzione di tariffe, in tutto il mondo, abbia sempre originato un aumento di traffico e non una diminuzione.

Comunque siasi, io dico che, se lo Stato intende di ridurre le tariffe sopra 100,000 tonnellate, che danno, ad esempio, 10 milioni di prodotto, esso deve garantire alla Società, con le nuove tariffe, 10 milioni di prodotto. È evidente che, se la riduzione che lo Stato vuol introdurre fosse del 28 per cento, lo Stato si esporrebbe, in astratto, anche a perdere tutta la sua compartecipazione.

Ma io ammetto anche questo, fino al limite del tonnello, nel giorno del contratto, o nel giorno in cui il Governo ordinerà il ribasso delle tariffe.

Ma tutto il tonnello che, pei 20 anni, aumenterà sicuramente, dovrà esser pagato dallo Stato con la differenza fra la vecchia e la nuova tariffa? Ciò è semplicemente enorme.

La Società che cosa può perdere coll'aumentare del traffico? La Società, a lungo andare, non può che guadagnare.

Il principio che l'esercizio privato specialmente abbia uno stimolo nei suoi interessi a ridurre le tariffe, è smentito dal vostro articolo completamente.

Io mi permetto di sottoporre all'egregio ministro una osservazione sola.

A parte la strana induzione che una riduzione di tariffa debba portare un danno, che cosa accade al di là del prodotto attuale, o del prodotto dell'anno, dopo il quale il Governo vuol ridurre le tariffe? Cresce evidentemente il traffico: da centomila tonnellate, va a cento ventimila, più o meno. Garantito che sia il pagamento con le vecchie tariffe sino alle centomila che cosa può accadere alla Società? Per le ventimila tonnellate in più la Società non sopporta che le spese varie di trazione, qualche piccola parte delle spese di manutenzione, ed altre accessorie.

Ma chi è che vorrà sostenere che anche per quelle ventimila tonnellate la Società spenderà il 62 e mezzo per cento, come per tutte le spese d'esercizio?

Le spese d'esercizio, secondo le statistiche ufficiali del 1883 (piglio quelle dell'Alta Italia), si dividono in questo modo: spese generali d'amministrazione e d'esercizio, il 4.30 per cento del prodotto lordo; spese di sorveglianza e manutenzione delle strade, il 15 per cento; spese per movimento e sorveglianza commerciale, 23 e mezzo per cento; per trazione e materiale mobile, 21.7.

Dunque le vere spese pel maggior trasporto per le Società non sono molto superiori al 22 per cento, non al 62 e mezzo, o al 56, quando saremo al di là del prodotto iniziale.

Ma in quelle altre spese, si dirà, se ne comprendono diverse che affettano in qualche modo anche la trazione; e sia. Questa è questione della formula come diceva l'onorevole Luzzatti; fatela voi la formula, ma non vogliate sostenere che la Società abbia per questo maggiore trasporto anche una maggiore spesa pel direttore generale, una maggiore spesa pel Consiglio d'amministrazione, pel capo del movimento, pel capo trazione, pel capo materiale, e così per tutti i relativi uffici.

Pertanto, se la Società non vuol correre il rischio, non lo corra. Fino a 100,000 tonnellate sia garantita dalle tariffe vecchie; ma pel di più, garantitele solo le spese di trazione, coll'aggiunta di quelle altre che vi possono aver relazione, ed anche coll'aggiunta di un equo compenso per le sue prestazioni a vostro favore.

È forse questa una cosa nuova? Noi abbiamo le Calabro-Sicule, le quali sono esercitate per conto dello Stato, e la Società ha un tanto per cento sugli utili. Noi abbiamo fatto esercitare dall'Alta Italia le linee liguri per un certo tempo precisamente a un tanto per cento sugli utili netti.

Gli occhi della mia mente saranno così acciecati da non veder più nulla; ma di principii simili a quello che si trova espresso nel presente disegno di legge non ne lessi mai in alcun libro; e almeno fino a leggerne di molti ci son arrivato anch'io.

Prima di abbandonare questo tema parmi utile qualche altra osservazione, che parrà oziosa probabilmente a qualcuno. È proprio vero che la Società, per i maggiori trasporti, abbia una maggiore spesa di trazione ed in quale misura? È certo esattissimo che, ad un maggior tonnello, corrisponde una spesa maggiore: però c'è da fare una distinzione, non nel senso assoluto, ma nel relativo. Pei rischi che corre la Società, le spese sono minori di quelle che costituiscono la spesa di trazione corrispondente a tutto l'aumento del traffico.

Una parte del maggior tonnello è caricato sugli stessi treni, che fanno il servizio per un tonnello minore a somiglianza di quel che accade pei viaggiatori. Ci sono dei treni che alle volte portano 100 viaggiatori ed altre volte ne portano 150, e le spese non aumentano in sensibilissima misura. Ho qui un quadro di confronto delle spese di trazione dell'ultimo decennio fino al 1882, da cui rilevo che la spesa media

di trazione nelle linee di forti pendenze, quelle sulle quali si fa maggiormente sentire, era nel 1873 per treno chilometro di 2.80, nel 1882 di 2.37; ribassò quindi di lire 0.43, e ciò naturalmente per i perfezionamenti, pei progressi che si sono fatti.

Ma si dirà: è diminuito di molto il prezzo del carbone. Ebbene, nel 1873 la spesa del combustibile era per treno chilometro di 1,41, nel 1882 di 1,05. Dunque è compresa la diminuzione del prezzo del carbone, tanto compresa che mentre la differenza per treno chilometro è stata di 36 centesimi, quella generale delle spese di trazione è stata di 43 centesimi: questa adunque è diminuita, più che non abbia diminuito quella del carbone. In totale poi la spesa, tra linee piane e quelle di montagna, nel 1873, per treno chilometro, era di 1,32, nel 1882 di 1,22, e negli ultimi anni è sempre stata di 1,25, di 1,24, di 1,22.

Ciò significa, se non m'inganno, che la spesa media dei treni merci, come dei treni viaggiatori, sia che abbiano una quantità maggiore o minore da trasportare, è rimasta presso a poco la stessa, nonostante l'aumento del traffico.

Dunque, mi si dirà: può aumentare il tonnellaggio senza aumentare la spesa? No, signori, perchè aumenta la spesa dei nuovi treni.

Ho fatto queste osservazioni per mostrare che vi sarà sempre una frazione dell'aumentato tonnellaggio, la quale troverà il suo posto di carico nei treni ordinari, senza cagionare corrispondente aumento di spesa. Avrete infatti veduto anche voi, qualche volta, dei treni misti od omnibus con parecchi vagoni semivuoti, se non vuoti del tutto.

Ma a che valgono queste osservazioni? (E troppe ne meriterebbe l'argomento!) Io le ho fatte non certamente con la speranza di persuadere alcuno, quantunque abbiano l'appoggio dell'onorevole Brunetti che accetta, a quanto mi dicono, il mio emendamento, ma perchè mi paiono giustissime. Sarebbe così avvenuto il miracolo, ed io mi congratulerei coll'onorevole Brunetti...

**Brunetti.** Non l'ho detto, siamo però d'accordo in parte.

**Baccarini.** Va bene, è lo stesso, onorevole Brunetti; tanto Ella ritirerebbe l'emendamento quando non l'accettasse il Governo.

Ho inteso spiegare il mio emendamento, il quale è solo questo: pagare alle Società con le tariffe vigenti il tonnellaggio del giorno in cui il Governo ordini un ribasso di tariffe; per tonnellaggi superiori lo Stato paghi alle Società le spese di trazione e le altre che possono essere ad esse, connesse e di più dia quell'utile che per la propria

industria si usa dare sempre, il 4, il 5, il 10 se vuolsi, sul prodotto netto, alle Società. Ma assolutamente non è possibile ammettere che si debba dar tutto, poichè ciò significherebbe rendere immobile per 20 anni la tariffa o per renderla mobile pagarla al punto che il 28 per cento di partecipazione dello Stato in pochi anni andrebbe in fumo quasi per intero.

Io ho, di già, ricordato un'altra volta, ma *repetita juvant*, che la disposizione del capitolato, la quale stabilisce che, dopo che il prodotto lordo avrà oltrepassati i 270 milioni circa, darà qualche cosa per i ribassi di tariffa, vale a dire il 6 per cento, è una vera delusione; imperocchè, per arrivare a quella somma di prodotto lordo, e perchè dia il 6 per cento, ci vorranno diciotto anni: e, quand'anche ci arrivassimo, noi non avremmo che il 6 per cento sopra 50 milioni. Il che è la delusione delle delusioni.

Io dunque raccomando, per quanto sappia che la raccomandazione non ha valore nè autorità, raccomando per la cosa in sè, che Governo e Commissione esaminino ancora l'articolo, non abbiano fretta di risolvere questa questione, che è una delle più capitali del contratto (e si che ce ne sono delle grosse), e si vogliano persuadere che è assolutamente un patto non solo oneroso, ma ingiusto quello di voler far pagare una spesa, che in nessuna maniera si sostiene per i maggiori trasporti.

*Molte voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

### Annunzio e svolgimento di due domande di interrogazione.

**Presidente.** È presente l'onorevole Branca?

**Branca.** Sissignore.

**Presidente.** Allora comunico alla Camera che l'onorevole Branca ha presentata la seguente domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sui gravi danni cagionati dal franamento dell'abitato di Campomaggiore, e sui provvedimenti di necessari soccorsi. ”

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

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io sono disposto a rispondere anche adesso, perchè non avrei che a esporre ciò che il Governo ha fatto e che intende di fare.

**Presidente.** Allora, do facoltà di parlare all'onorevole Branca per isvolgere la sua interrogazione.

**Branca.** Io accennerò brevemente il fatto; anzi comincerò a dire che il Governo ha già in parte provveduto.

Io intendo semplicemente di mettere sott'occhio del presidente del Consiglio la gravità del fatto, inquantochè non si tratta di una frana incidentale, ma di un franamento che esiste da molti anni, talchè si prevedeva quello che ora è accaduto. Già tre o quattro delle case più solide sono completamente cadute, l'intera popolazione, che è composta di 1500 abitanti, ha dovuto lasciare tutto l'abitato, attendendosi alla meglio come ha potuto. Il Governo, io diceva, ha provveduto in fretta in quantochè ha stabilito di mandare dei viveri ed ha disposto che si costruisca qualche baracca; ma siccome la frana potrà forse in breve tempo ad dirittura distruggere l'abitato, io desidererei di sapere quale provvedimento il Governo adotterà, perchè, o signori, io credo che occorrerà di inviare qualche ingegnere per stabilire la posizione di queste capanne o baracche, affinchè possano avere una certa durata.

Si tratta di popolazioni assolutamente rurali, giacchè il paese non era che un antico feudo della casa Rendina, e quindi, all'infuori del successore, che è il senatore del regno Cutinelli, che fa sempre del bene al comune, come lo hanno fatto i suoi antecessori, tutto il resto della popolazione non è quasi formato che da agricoltori. Adunque io desidero di sapere se il Governo abbia informazioni precise sui danni e quali provvedimenti intende adottare.

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

**Depretis, presidente del Consiglio.** Il Governo è stato informato del grave disastro avvenuto nel comune di Campomaggiore, del quale ha parlato l'onorevole Branca.

È un fatto simile a quelli che avvennero nei comuni di Tripi in Sicilia e di Castelfrentano negli Abruzzi: una minaccia di frana in un abitato, che ha costretto la popolazione a cercare ricovero altrove.

Il Ministero ha provveduto per i primi sussidi alla popolazione povera, che, come ha avvertito l'onorevole Branca, è quasi tutta la popolazione di quel luogo, ed ha mandato una somma al prefetto perchè la soccorresse; nello stesso tempo ha chiesto agli uffici del Genio civile il personale necessario per esaminare dove potessero erigersi baracche per ricoverare i profughi.

Questi intanto hanno in parte trovato ricovero in alcune masserie vicine, ma siccome di case veramente abitabili ed importanti non c'è che quella indicata dall'onorevole Branca, quella cioè dell'onorevole senatore Cutinelli, essi saranno meglio alloggiati a cura degli ingegneri del Genio civile ai quali il Governo si è rivolto.

Quando il Governo avrà gli elementi necessari per calcolare quale provvedimento sia necessario per riparare al disastro, allora farà quello che ha fatto per i comuni di Tripi e Castelfrentano, chiederà cioè alla Camera i mezzi necessari per il provvedimento da adottarsi. Più di così il Ministero non può fare.

**Presidente.** Onorevole Branca, Ella ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto.

**Branca.** Io mi dichiaro pienamente soddisfatto di quanto ha detto l'onorevole presidente del Consiglio, che appunto ha rammentato quei precedenti, che avrei dovuto io rammentare, ed i quali stabiliscono le norme da seguire.

**Presidente.** L'onorevole Compans ha presentato la seguente domanda di interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro della guerra sui particolari del grave fatto di sangue avvenuto a Padova nella caserma del 9° reggimento fanteria. „

L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di parlare per dire se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**Ricotti, ministro della guerra.** Dirò brevi parole solo per informare l'onorevole Compans e la Camera su qualche particolare.

Io non ho che da leggere il telegramma ricevuto dal comandante della Divisione di Padova, il quale è così concepito:

“ Debbo con dolore annunziare atroce fatto accaduto, dopo mezzanotte, nella caserma del 9° reggimento fanteria. Il soldato Costanzo, per cattiva condotta già ascritto alla classe di punizione, armatosi del proprio fucile, ferì leggermente caporale Viani ed uccise caporale furriere Cosa, un altro caporale ed un soldato. (*Sensazione*) I primi due mentre erano a letto, gli altri due mentre lo inseguivano per arrestarlo. Fu disarmato ed arrestato. „

Non ci sono altri particolari su questo assassinio premeditato. Se l'onorevole Compans ne vuole di maggiori o desidera fare una discussione su questo fatto, allora mi riservo di dichiarare domani se e quando potrò rispondere.

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

**Compans.** L'annuncio di simili atrocissimi fatti, non porge, in questo momento, occasione per aprire delle discussioni.

La mia interrogazione mirava ad ottenere dall'onorevole ministro della guerra maggiori particolari sul fatto, e null'altro.

Ora, poichè l'onorevole ministro della guerra ha voluto darmi, io mi dichiaro soddisfatto.

Non posso tacere però che l'animo mio è profondamente commosso da questo nuovo lutto da cui è colpito l'esercito, e che la notizia produrrà nel paese triste impressione; imperocchè da qualche tempo, si verificano, con insolita frequenza, atti di indisciplina nei nostri reggimenti; — ma io sono persuaso che l'onorevole ministro della guerra vorrà adoperare tutta l'autorità sua, affinchè la punizione dei colpevoli non abbia a ritardare, essendo una pronta condanna il miglior rimedio preventivo per mantenere integra e costante la disciplina militare.

Indipendentemente da ciò occorre eziandio che l'onorevole ministro disponga provvedimenti energici per eliminare le cause che possono dar luogo a simili atrocissimi reati, che conturbano il morale delle truppe.

**Presidente.** Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Compans.

#### Discussione sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Pais.

**Pais.** Fino dal maggio 1883 presentai un'interpellanza diretta al presidente del Consiglio e al ministro delle finanze. Siccome questa interpellanza è connessa con la questione agraria, io pregherei che il ministro delle finanze ed il presidente del Consiglio permettessero a me di svolgerla dopo la chiusura della discussione generale sulla crisi agraria, e spero che non si opporranno alla mia domanda.

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

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io sono agli ordini della Camera, ma mi pare che l'onorevole Pais potrebbe adempiere molto bene al suo compito, iscrivendosi fra gli oratori che debbono parlare sulla questione agraria, ovvero presentando una mozione, a termini del regolamento, per svolgere le sue idee: il ministro dell'interno e quello delle finanze si faranno un dovere di rispondergli.

**Presidente.** Presenti una risoluzione, onorevole

Pais, come hanno fatto altri deputati: così potrà svolgere le sue idee.

**Pais.** Io volevo soltanto svolgere la mia interpellanza alla fine della discussione generale, ma dal momento che l'onorevole presidente del Consiglio crede più opportuno che io mi iscriva nella discussione stessa, lo farò.

**Presidente.** Questa proposta dell'onorevole presidente del Consiglio è anche ispirata ad un sentimento di deferenza verso i nostri onorevoli colleghi iscritti per parlare nella discussione generale sulla crisi agraria, che hanno presentato una mozione, e i quali naturalmente amano di riservarsi la loro volta nel prender parte alla discussione. Quindi Ella, consentendo nella proposta del presidente del Consiglio, fa anche atto di deferenza verso i suoi colleghi.

**Pais.** Io senza mancare punto di deferenza ai miei onorevoli colleghi domandava cosa che credevano non mi potesse venir negata. Ora io domando all'onorevole presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze, quando è che questa interpellanza debba avere uno svolgimento, e per qual ragione dovrei parlare dopo tutti gli oratori che parleranno e che hanno presentati ordini del giorno. Ma non ne faccio questione; che io, senza mancare di deferenza verso i miei colleghi, aveva ragione di reclamare un diritto che mi spettava come interpellante.

**Presidente.** Non è il caso, onorevole Pais, di occuparsi di questa cosa, perchè allora bisognerebbe vedere per qual ragione la sua interpellanza non sia stata svolta.

Rimane dunque inteso che Ella si iscriverà nella discussione sulla crisi agraria, oppure presenterà una risoluzione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio sull'ordine del giorno.

**Tecchio.** Io ho presentato, giorni addietro, un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici che riguarda una questione di tracciato ferroviario. L'onorevole ministro ha dichiarato che avrebbe risposto dopo il termine della discussione sulla questione agraria. Acconsentii senza difficoltà, perchè allora la questione non aveva alcun carattere di urgenza. Oggi, da alcune notizie che mi pervengono, sono indotto a credere che questa urgenza sia sopravvenuta. Quindi vorrei pregare l'onorevole ministro di consentire che la mia interrogazione, la quale durerà al massimo 10 minuti, sia svolta in una delle sedute prossime, o in principio o in fine; la qual cosa non potrà certo disturbare i lavori della Camera.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Io chiesi che l'interrogazione dell'onorevole Tecchio fosse rimandata in coda a parecchie altre che già mi erano state rivolte da altri onorevoli colleghi; e aggiungasi anzi che avrei potuto anche non accettarla perchè sulla questione per cui l'onorevole Tecchio mi interpella, non è ancora stato preso nessun provvedimento. Infatti per ora questa è proprio un'interrogazione *avanti lettera* perchè dovrei rispondere di un atto che non si è ancora fatto.

**Presidente.** Onorevole Tecchio, Ella non insiste?

**Tecchio.** Permetta. Io devo anzitutto stabilire i fatti, e ciò per giustificare la forma della mia interrogazione. Essa era così concepita: " Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sui motivi che l'hanno indotto a dare preferenza al tracciato tale, sopra il tracciato tal'altro. „ Questa forma l'adottai perchè l'onorevole ministro, forse nella fretta del discorrere, aveva pochi istanti prima parlato meco in modo da autorizzarmi a credere che una decisione fosse presa. L'onorevole ministro afferma invece che la questione era ancora indecisa. Niente di meglio. Così la interrogazione potrà arrivare in tempo per impedire un eventuale errore. Io intanto, per eliminare l'obiezione di forma fatta dall'onorevole ministro, dichiaro di modificare la interrogazione in questi termini: " Chiedo d'interrogare l'onorevole ministro sulle sue intenzioni relativamente alla scelta del tracciato del tronco ferroviario Portogruaro-Casarsa. „

**Presidente.** Per ora, onorevole Tecchio, Ella non può fare altro che proporre alla Camera che la sua interrogazione sia svolta in giorno da stabilirsi. Se l'onorevole ministro non accetta, deciderà la Camera.

**Tecchio.** Onorevole presidente; leggendo l'articolo 72 del regolamento, che disciplina la materia delle interrogazioni, io, a dir vero, non trovo che si possa applicare la regola stabilita dall'articolo 70 per le interpellanze, cioè che i ministri abbiano facoltà di dichiarare se, e quando intendono di rispondere e di stabilire essi, a meno che intervenga una deliberazione contraria della Camera, il giorno in cui si deve svolgere l'interpellanza.

L'articolo 72 dice che: " Un deputato che intenda rivolgere una semplice interrogazione o richiedere una comunicazione di documenti dovrà pure darne annunzio preventivo, e, qualora la

Camera consenta, farà la domanda immediatamente. „

Dunque, per regola le interrogazioni, le quali ordinariamente richiedono un brevissimo svolgimento, dovrebbero essere esaurite appena presentate. Soltanto quando il ministro abbia ragioni plausibili per chiedere una dilazione, questa può esser consentita dall'interrogante, oppure, in caso di dissenso, dalla Camera appositamente interpellata.

**Presidente.** Onorevole Tecchio, ripeto ancora una volta, Ella può fare istanza perchè la sua interrogazione sia svolta in un giorno da stabilirsi; se il ministro non accetta, la Camera deciderà.

**Tecchio.** Non mi pare che finora il ministro abbia formalmente rifiutato di rispondere. Egli ha detto soltanto che non avrebbe potuto rispondere perchè l'interrogazione, nella sua forma primitiva, riguardava un fatto non ancora avvenuto. Ora io ho dichiarato di modificare la forma dell'interrogazione per modo che la obiezione del ministro non ha più ragion di essere; poi essendo andata avanti la discussione...

**Presidente.** Permetta, onorevole Tecchio, Ella fa istanza perchè questa interrogazione sia svolta, sì o no?

**Tecchio.** Faccio istanza perchè sia svolta, dichiarando di modificarla nei termini che ho già indicati, e mi rivolgo alla cortesia dell'onorevole ministro perchè non ricusi di rispondere. Glielo domando come un vero favore.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Io non ho che da dichiarare una cosa, cioè, che la Camera ha già deliberato di rimandare l'interrogazione dell'onorevole Tecchio in coda alle altre. Quindi non potrei accettare che sia svolta prima delle altre che la precedono.

**Presidente.** Quanto al giorno in cui dovranno essere svolte, la Camera ha deliberato di stabilire apposite sedute per lo svolgimento delle interrogazioni, per non intralciare la discussione delle ore pomeridiane. Quindi l'interrogazione dell'onorevole Tecchio, insieme con le altre, sarà svolta nel giorno destinato.

Questa è la giurisprudenza continuamente seguita per tutte le interrogazioni e le interpellanze.

Del resto la Camera ha già preso la deliberazione che la interrogazione presentata dall'onorevole Tecchio, insieme con le altre, sia svolta dopo esaurita la discussione intorno alla crisi agraria. Se l'onorevole Tecchio vuol fare un'altra proposta, la faccia,

**Tecchio.** Osservo intanto che, a mio avviso, la Camera non ha deliberato niente. L'onorevole ministro dichiarò che avrebbe risposto dopo esaurite le altre interrogazioni già rimandate alla fine della interpellanza Lucca ed io accettai. Ma non c'è stato sulla mia interrogazione nessun voto della Camera.

Oggi, per circostanze sopraggiunte, sento il dovere di sollecitare la risposta dell'onorevole ministro, e poichè invano mi rivolsi alla cortesia dell'onorevole Genala, domando alla Camera se l'onorevole ministro, senza addurre alcun motivo che giustifichi l'indugio, può rimandare lo svolgimento di questa mia interrogazione a tempo lontano, direi quasi, alle calende greche, perchè, tenuto conto dell'argomento cui essa si riferisce, il rimandarla a dopo che sia esaurita la discussione della crisi agraria, molto probabilmente la renderebbe inutile?

Io spero che la Camera vorrà rispondere negativamente e far salvo così quello che è un diritto di tutti i membri dell'Assemblea, perchè quando si tratta di interrogazioni, se non vi sono motivazioni ragionevoli per ritardarne lo svolgimento...

**Presidente.** Ma, onorevole Tecchio, la sua interrogazione non può essere svolta salvo che la Camera non consenta che si svolga.

**Tecchio.** Sono tanto lontano, onorevole presidente, dallo svolgere la mia interrogazione, che non ho finora nemmeno detto in che essa consista: e non lo dirò. Ma a giustificare la istanza che faccio perchè la mia interrogazione sia svolta sollecitamente, devo pure...

**Presidente.** Faccia la sua proposta, ma, ripeto, io non posso lasciarle svolgere la sua interrogazione.

**Tecchio.** Ripeto che dell'argomento dell'interrogazione non ho punto parlato e non intendo parlare...

**Presidente.** Mi permetta: Ella può soltanto fare la proposta, visto che il ministro è d'altro avviso, che la sua interrogazione sia svolta domani. Ma io non posso permetterle di entrare nel merito dell'interrogazione.

**Tecchio.** Ma io non entro, non sono entrato mai nel merito dell'interrogazione: entro bensì nel merito della proposta che faccio oggi (*Rumori*), cioè che la mia interrogazione si svolga domani...

**Presidente.** La Camera deciderà.

**Tecchio.** ... e spero che la Camera ammetterà tale mia istanza, poichè non una parola fu detta dall'onorevole ministro, per escluderne la convenienza e l'opportunità.

**Presidente.** L'onorevole Tecchio adunque propone che la interrogazione che egli ha presentata, circa un mese fa, intorno al tracciato di una ferrovia, sia svolta nella seduta di domani.

Pongo a partito questa proposta.

(Dopo prova e controprova, la proposta dell'onorevole Tecchio non è ammessa.)

Rimane perciò ferma la deliberazione già presa dalla Camera.

Domani, allo 2, seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7,15.

#### Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

2° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (73) (*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)
- 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).