

CCCXCV.

TORNATA DI SABATO 14 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Intorno all'articolo 44 parlano i deputati Luzzatti, Curioni, relatore, La Porta e Baccarini — Suspendesi l'approvazione dell'articolo 44 — Sull'articolo 44 bis parlano i deputati Nervo, Visocchi, Sanguinetti, Giolitti, Zanolini, Prinetti, Corvetto, relatore, Trompeo ed il ministro di agricoltura e commercio. = Sui primi 10 articoli riguardanti le tariffe e le condizioni per i trasporti sulle strade ferrate parlano i deputati Nervo, Bonacci, Casati, Sanguinetti, Lazzaro, Brunetti, Merzario, Carmine ed il ministro di agricoltura e commercio — Approvansi gli articoli fino al 12. = Il deputato Pelloux svolge la seguente interrogazione: " Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, intorno ad una dimostrazione avvenuta in Livorno il giorno 12 corrente, la quale dimostrazione ebbe origine dalle disposizioni vigenti sul commercio degli stracci, oggetto della interrogazione da esso presentata sin dal 17 scorso gennaio " — Risposta del presidente del Consiglio. = Il presidente avverte che mercoledì prossimo si discuterà una elezione contestata del collegio di Grosseto,*

La seduta comincia alle ore 2,30 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Penserini di giorni 8; Grassi, di 10; Farina Luigi, di 10; Chiapusso, di 4. Per ufficio pubblico l'onorevole Velini, di giorni 15.

(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'esercizio

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

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 44.

Su quest'articolo spetta di parlare all'onorevole Luzzatti, il quale ha presentato un emendamento all'articolo medesimo, così formulato:

" Nel caso che il Governo ordini alle Società di ribassare la tariffa di una merce, si terrà conto separato del prodotto relativo.

" Se il traffico non supera la media degli ultimi tre anni, o se anche la supera rimanendo però nei limiti del 3.50 per cento, in tal caso al traffico così risultante si applicherà la tariffa antica, e il Governo verserà la differenza complementare nella Cassa dei prodotti lordi per la divisione, secondo l'articolo 22 del contratto.

" Se il traffico della merce di cui la tariffa si

ribassa cresce oltre i limiti sovraindicati, il di più andrà a totale beneficio del Governo.

“ Il Governo però compenserà alla Società la spesa effettiva di trazione e altre spese accessorie. Tale spesa verrà di volta in volta stabilita di comune accordo fra lo Stato e la Società, e, in caso di dissenso, sarà determinata dagli arbitri di cui all'articolo...

“ Il compenso per tale titolo non potrà mai superare il 40 per cento del prodotto ottenuto dall'aumento di traffico verificatosi.

“ Quando il Governo ordina il ribasso di tariffe che riguardano il commercio di esportazione è autorizzato a provvedere per decreto reale da convertirsi in legge; in tutti gli altri casi dovrà procedere per legge speciale nell'esercizio di questa facoltà. „

L'onorevole Luzzati ha facoltà di svolgerlo.

Luzzatti. Ho già parlato due volte intorno al principio che informa l'emendamento presentato anche a nome di alcuni miei amici; quindi sarò brevissimo nel commentarlo e nel dichiararne le principali ragioni; poichè a me preme segnatamente di conoscere intorno ad esso il pensiero del Governo e della Commissione.

Mi corre l'obbligo tuttavia, prima di cominciare questo breve commento, di ringraziare i due oratori, che ieri accennarono alle mie proposte, con parole benevolissime e cortesi, l'onorevole Baccarini e l'onorevole Brunetti.

Tutti sentono che se vi fosse modo di conciliare l'esercizio privato, cui la maggioranza ha creduto di conformarsi, con alcune cautele ed utilità pubbliche, che l'esercizio di Stato, senza alcun dubbio, in sè medesimo contiene, da una parte si acquieterebbero le preoccupazioni, sempre vive, dei difensori dell'esercizio governativo delle ferrovie, e dall'altra si darebbero ai fautori di queste convenzioni, che non le votano poi con grande entusiasmo, alcune garantigie, delle quali potrebbe giovare il loro sistema.

Quindi non è a meravigliarsi se, intorno al principio di questo emendamento all'articolo 44, consentono l'onorevole Brunetti, che vota le convenzioni, l'onorevole Baccarini, che fortemente le combatte, noi che difendiamo l'esercizio di Stato. Nel sistema delle convenzioni del 1874, presentate dal mio illustre amico Spaventa, questa difficoltà era affatto eliminata, perchè le tariffe erano interamente libere e nell'assoluta balla dello Stato, remunerandosi le Compagnie con una tariffa di spese, determinata nel contratto medesimo. E non essendovi alcun legame tra la compartecipa-

zione al prodotto lordo della Società e la misura della tariffa, si conciliava per quanto era possibile il principio dell'esercizio privato coll'autonomia delle tariffe, riservata all'esclusiva e suprema direzione dello Stato.

Nel sistema del 1877 dell'onorevole Depretis, le difficoltà a risolvere questo problema si facevano già maggiori. È vero che l'onorevole Depretis riservava allo Stato la facoltà di modificare le tariffe anche interne, quando supremi interessi lo avessero richiesto; ma poichè compensava le Compagnie con una compartecipazione al prodotto lordo, esse non potevano essere indifferenti al rimaneggiamento delle tariffe. Infatti, il prodotto lordo è il risultato del traffico moltiplicato per le tariffe, e la ragione della tariffa entrando a costituire il prodotto lordo, è evidente che essa vi esercita un'azione dominante; è uno degli elementi fondamentali che concorrono a determinarlo.

La Commissione d'inchiesta accettò il principio che si conteneva nella convenzione dell'onorevole Depretis, però non ha studiato a fondo il modo di determinarne l'applicazione in un contratto di compartecipazione al prodotto lordo. Poichè, lo ripeto, nel principio che determinava la convenzione Spaventa, la tariffa essendo indipendente dal modo di compenso alla Società, non occorre risolvere questo problema, ma il problema tecnico diventava difficilissimo, s'imponeva all'attenzione tanto della Commissione d'inchiesta, come dei contraenti, quando tal modo di remunerazione della Società si faceva con una compartecipazione determinata al prodotto lordo.

Ed io credo che quando gli onorevoli Depretis e Genala presentarono le nuove convenzioni, più che da un principio teoretico intorno alla maggiore o minore convenienza di escludere questa facoltà per parte del Governo, cioè la facoltà di modificare anche contro il parere delle Compagnie le tariffe, sono stati dominati dal dubbio di poter sigillarla in una formula concreta, corretta, precisa, tale che non si risolvesse in un soverchio danno per lo Stato e in un illegittimo lucro delle Compagnie questo principio. Ora si tratta di studiare se questa formula è possibile investigarla e tradurla precisamente in un articolo di legge. Io non mi dissimulo le difficoltà di questa formula, e sento io stesso che non poche obiezioni si possano sollevare contro l'emendamento proposto da me e dai miei amici. Si può accusare il nostro emendamento di indeterminatezza, poichè quando si tratta di determinare in modo preciso la misura del compenso per l'aumento del

traffico provocato dalla diminuzione della tariffa, invece di cifre precise noi consegniamo la soluzione dell'arduo problema a un giudizio di arbitri, se non si possa venire di volta in volta a un accordo tra il Governo e le Società. Ma d'altra parte qualunque forma precisa che si determinasse in cifre, urterebbe per l'incertezza della materia contro obiezioni, a cui noi non sapremmo come rispondere.

La stessa misura che noi abbiamo indicata nel nostro emendamento di un aumento naturale del traffico nel 3.50 per cento, sentiamo che anche essa può essere esposta a non lievi dubbi, a non lievi censure. Imperocchè per alcune voci delle tariffe ferroviarie essa può parere soverchia e per altre può parere, ed in più casi è inferiore al vero; e può anche parere meno giusto che si proceda di volta in volta e si applichi a ciaschedun ramo di traffico questo coefficiente 3.50 per cento dell'aumento invece che estenderlo a tutta insieme la massa del traffico; imperocchè il 3.50 di aumento noi non l'abbiamo desunto dall'esame delle singole voci, ma lo abbiamo tratto dall'insieme dell'aumento del traffico. E questo poi non fa riscontro colla realtà delle cose, quando si cimenti nella formola concreta non più col traffico in generale, ma con questa o quella voce del traffico.

Tuttavia è un contratto di sorte che si stipula; e il 3.50 per cento rappresenta la media. Può avvenire che si applichi concretamente a prodotti i quali stanno o disopra o disotto; e appunto nell'incertezza della materia concreta, sulla quale si applicherà questa formola, ci è, se non il termine esatto della giustizia, almeno un termine sufficiente di equità.

Quindi noi non pretendiamo, con questa formola, di avere toccato l'ideale, in un argomento nel quale la investigazione della realtà delle cose è difficilissima, e contro la quale si sono cimentati intelletti fortissimi e dovettero riconoscere di non saper riuscire nell'intento.

Noi abbiamo solo voluto aprire la via a una discussione fruttuosa, la quale possa condurre a questo risultato, che il Governo abbia la facoltà di modificare le tariffe, nonostante il volere delle Compagnie, senza che il modo di remunerare le Compagnie si traduca, come si tradurrebbe l'applicazione dell'articolo 44, quale ora è scritto, in un lucro non dovuto per esse, e in una perdita vera per lo Stato.

E un altro concetto dominante ci ha guidati nella compilazione del nostro emendamento, e ci pare fondamentale in questa materia; ed è che non si tolga alle Società lo stimolo sufficiente

di modificare, o spontaneamente, o di accordo col Governo, le tariffe mano mano che i traffici si svolgeranno, o errori nuovi si scuoprano, o nuove necessità si additino. Cosicchè l'articolo 44, anche modificato, come domandiamo, rimarrebbe l'*ultima ratio*, quella estrema ragione, a cui il Governo si appiglierebbe quando tutta questa opera di persuasione, di accordo, di discussione pacifica tra esso e la Società siasi invano esaurita.

Ma perchè questo avvenga occorre che l'articolo 44 sia redatto in modo che le Compagnie non abbiano l'interesse di rifiutarsi nel dibattito dei loro interessi assieme al Governo a quelle spontanee modificazioni di tariffe sulle quali noi pure facciamo assegnamento.

Come è redatto oggi l'articolo 44 se fosse dai traffici coll'estero trasferito ai traffici interni, vi sarebbe il pericolo che le Compagnie per loro spontanea volontà modificassero ben poche volte le tariffe e si appiattassero sempre sotto l'articolo 44 che allora si tradurrebbe per esse in un sicuro guadagno. Ora è ciò che noi desideriamo di evitare, perchè non vogliamo creare un premio di assicurazione di tal specie a favore delle Società le quali non ne hanno alcun bisogno.

Indicati così per sommi capi i criteri dominanti del nostro emendamento, io avrei già finito il mio brevissimo discorso, se non mi corresse l'obbligo di rispondere all'onorevole Baccarini, che ieri faceva alcune osservazioni cortesi intorno ad altri emendamenti attinenti alla stessa materia che io ho proposto. L'onorevole Baccarini diceva, quando l'articolo 44 sia modificato nel modo che anch'ei domandava e che sia tolto il sospetto dell'immobilità delle tariffe, e della loro evoluzione sottoposta soltanto alla volontà delle Compagnie, quando cioè l'azione temperatrice del Governo abbia modo di esercitarsi o con la revisione periodica a termine più o meno breve, per esempio il primo termine della revisione potrebbe essere fra due o tre anni, accompagnata da tutti quegli altri sussidi amministrativi che si domandavano per poter illuminare il governo e difenderlo all'uopo contro le Compagnie, allora, l'onorevole Baccarini notava che la discussione potrebbe procedere molto spiccia, poichè anche le tariffe singole che noi dovremo esaminare con molta cura, ove non vi fosse altro modo di correggerle nella legge, quando questi provvedimenti fossero stati escogitati in modo opportuno e da noi votati, si avrebbe la sicurezza che gli errori che si fossero insinuati in queste tariffe, (e ve ne sono molti) potrebbero anche essere corretti prima, adoperando all'uopo l'azione amichevole

tra Compagnie e Governo, poi l'articolo 44 opportunamente modificato, infine la revisione a brevi periodi come fu domandata.

Ma a questo proposito l'onorevole Baccarini trovava che vi è grande identità tra quello che noi proponiamo nell'ordinamento amministrativo delle tariffe, e quello che già esiste; e che soltanto l'errore del Governo è stato quello di non giovare anche oggidì dei corpi amministrativi, che avrebbero potuto illuminarlo nella modificazione delle tariffe.

Perdoni l'onorevole Baccarini se io credo che tra la proposta nostra e quella che esiste oggidì, vi sieno sostanziali differenze idonee appunto a prevenire quei pericoli, che egli additava giustamente, cioè che vi sieno dei corpi amministrativi, i quali il Governo all'uopo non consulti.

Il Consiglio superiore delle ferrovie, quale noi lo proponiamo; gli organi compartimentali, e non provinciali, quali noi abbiamo proposto sul tipo della legge prussiana, e l'osservatorio ferroviario sarebbero costituiti per legge, non più per arbitrio del potere esecutivo; e appunto perchè sarebbero costituiti per legge, avrebbero per legge il diritto di essere consultati e starebbe nel Governo per legge l'obbligo di consultarli.

Oggidì le Camere di commercio ed il Consiglio superiore del commercio possono essere negletti dal Governo in materia di tariffe ferroviarie; ma quando poi costituiscano degli organi amministrativi sul tipo della legge prussiana, allora sarebbe il Governo che violerebbe la legge, ove esso non li consultasse nei punti e nei casi che la legge medesima determina. Quindi, tra facoltà ed obbligo passa la differenza che c'è tra ciò che esiste oggidì e ciò che domandiamo si costituisca.

Inoltre, vi è una grande differenza fra le Camere di commercio e gli organi elettivi quali noi li proponiamo; perchè noi crediamo che le Camere di commercio siano troppe nel nostro paese, e per conseguenza non tutte adatte a dare pareri autorevoli in materia così delicata quale è quella del servizio ferroviario, che per indole sua eccede i vincoli ristretti ed artificiali di una provincia; e come è nella legge prussiana domandiamo che trovi la sua espressione più adatta nel Consiglio ferroviario, che rappresenti un compartimento di province, invece che una provincia sola.

Inoltre, nel compartimento che noi proponiamo v'è il riscontro, oltre che degli interessi commerciali e industriali, anche degl'interessi agrari; poichè è da tutte le associazioni economiche del paese che noi trarremo gli elementi e gli alimenti

opportuni per costituire questo nuovo ufficio, che poi alimenterebbe a sua volta il Consiglio superiore, e darebbe la materia all'osservatorio ferroviario, o all'ufficio tecnico che voglia chiamarsi, di studi continui su questa materia.

Dopo questi chiarimenti non avrei altro a soggiungere, tranne che pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici e il ministro di agricoltura e commercio, prima che finisca questa discussione, di cogliere una occasione per esporre alla Camera qual'è il loro programma in materia di tariffe internazionali.

Noi abbiamo dichiarato in questa convenzione che nulla si muta per ora in materia di servizi internazionali cumulativi.

Ma in verità che nulla si muti allo stato delle cose è un conforto assai magro; poichè lo stato attuale delle cose io non lo direi pessimo, ma lo direi intollerabile. Noi non abbiamo più servizi cumulativi speciali nell'Austria-Ungheria; noi non siamo più contenti di quelli col Gottardo; noi non abbiamo ancora studiato a fondo quali modificazioni il nostro servizio cumulativo internazionale richieda, per effetto dei nuovi valichi che si sono aperti, e segnatamente di quello dell'Arberg. Ora, siccome è data facoltà al Governo di approvare i nuovi servizi cumulativi, e poichè noi abbiamo diviso i valichi alpini in due Compagnie, è ben naturale che sorga in noi il dubbio che non si possa più procedere come pel passato con unità di azione. Ora noi non possiamo con tranquillità affidare al Governo quest'attribuzione, senza che il Governo ci dica qual'è il suo programma a linee generali, ma tali che ci affidino ch'egli è disposto ad esercitare i suoi poteri con efficacia salutare per i nostri traffici: ed è perciò che io pregherò l'onorevole ministro del commercio e quello dei lavori pubblici d'indicarci, prima che la discussione sia esaurita, le linee principali di questo programma. Intanto, colle modificazioni richieste dell'articolo 44, con una revisione a periodi brevi, con una tutela e assistenza continua che il Governo riceverebbe dai nuovi Corpi amministrativi, io credo che un notevole miglioramento ne avrebbero queste convenzioni. Ed è colla speranza che il Governo e la Commissione consentano in quest'ordine di idee che io le raccomando alla loro equità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore Curioni.

Curioni, relatore. L'articolo 44 fu uno di quelli maggiormente discussi dalla Commissione, e principalmente per la parte che si riferisce ai compensi da corrispondersi alle Società, quando si

venga ad apportare qualche diminuzione di tariffe dietro ordini del Governo.

Io stesso nella seduta del 5 luglio passato, proponeva un emendamento alla Commissione, concepito in questi termini:

“ Per le merci la cui tariffa fu ribassata si farà la differenza fra il prodotto dell'ultimo anno nel quale fu applicata la vecchia tariffa e il prodotto che in ciascun anno corrisponderà alle nuove tariffe.

“ Alla differenza di questi due prodotti si agguincerà una frazione della differenza dei due tonnellaggi moltiplicata per l'antica tariffa, ed il risultato ottenuto sarà dal Governo, ecc., ecc. ” Il resto come nel testo dell'articolo.

Diceva poi che quella certa frazione doveva variare fra 0.30 e 0.50.

Il mio emendamento fu messo ai voti e fu respinto.

Io sono abituato ad usare una certa deferenza verso la maggioranza, tanto più verso una maggioranza alla quale appartengo. E mi sono convinto che il mio emendamento non aveva quel valore che io da bel principio aveva creduto attribuirgli; o che almeno abbisognava di qualche correzione.

Mi accinsi così a studiare la questione un po' più profondamente; mi accinsi a fare dei calcoli su casi particolari pratici; e, fatti questi calcoli, dovetti convincermi che l'articolo 44, quale era proposto dal Governo, non aveva poi tutti quei difetti che alcuni pretendevano e pretendono di trovare in esso; specialmente se quest'articolo si applichi soltanto al servizio internazionale. E sono lieto in quest'idea di avere con me anche l'onorevole Luzzatti, come disse in una delle precedenti sedute.

Io incominciai a partire dal caso in cui il prodotto lordo raggiunga i 212 milioni. Io supposi che si accordino dei ribassi di tariffe non eccessivi (perchè evidentemente nelle condizioni della nostra finanza non si potrà far molto); che si tratti dell'anno in cui si verifica il prodotto iniziale di 212 milioni; che si apportino una diminuzione di tariffe del 0.5 per cento, e che si verifichi un aumento di traffico pure del 0.5 per cento.

Il compenso da accordarsi agli interessati, ossia allo Stato, ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, ciò che costituisce il totale ribasso effettivo, è di 1,065,300 lire. La somma che lo Stato pagherebbe per ottenere questo ribasso effettivo risulta di lire 763,500; la seconda somma è circa il 72 per cento della prima; e parmi che il danno risultante allo Stato, di spendere 72

per accordare 100 di riduzione di tariffa, non sia tanto eccessivo.

Ho voluto esaminare che cosa succederebbe nell'anno successivo a quello in cui si verificherebbe il prodotto iniziale di 212 milioni. Ho ammesso che il prodotto sulle nostre ferrovie aumenti per naturale incremento del 3 e mezzo per cento; che si verifichi l'aumento di traffico artificiale del 0.5 per cento a motivo del ribasso di tariffe; ed ho trovato che in questo secondo anno di esercizio il commercio avrebbe un ribasso effettivo di tariffa di 1,107,884 lire; e che lo Stato, per ottenere questo ribasso, dovrebbe spendere 503,974 lire, cioè appena il 45 per cento del ribasso effettivamente ottenuto.

Se si fa una determinazione analoga per l'anno successivo, si trova che la percentuale di ciò che si spende al ribasso effettivo, diminuisce ancora; e questo proviene da ciò che, a misura che si va innanzi nei prodotti eccedenti i 212 milioni, lo Stato percepisce il 25 invece del 27 e mezzo per cento, ed i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali percepiscono, non più il 10, ma il 16 per cento, (perchè per me ciò che va ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, è danaro dello Stato) mentre le Società, con più che si va avanti, invece di percepire il 62 e mezzo per cento, percepiscono solo il 56 e il 50 per cento.

Dunque a me pare che quanto è disposto nell'articolo 44, pure presentando qualche inconveniente, non sia poi così riprovevole come da taluno si pretenderebbe.

Io ho voluto anche andare avanti per vedere un poco che cosa hanno fatto coloro che hanno presentato leggi e convenzioni ferroviarie prima di quelle che ora sono in discussione.

Abbiamo prima di tutto la convenzione del 1874. Da taluno si è detto che questa convenzione non presenta gli inconvenienti che si trovano nelle convenzioni che abbiamo in discussione.

Vediamo se questo sia vero.

Secondo le convenzioni del 1874 si sarebbe pagato un tanto per ogni unità di trasporto. E infatti nell'articolo 13 di quelle convenzioni trovo:

“ Per ogni viaggiatore di prima classe, per chilometro, lire 0.04;

“ Per ogni tonnellata-chilometro di merce a grande velocità, lire 0.14. ”

Orbene, in tali convenzioni, se non erro, non c'è distinzione di prezzo per la diversa quantità di traffico; si paga sempre una somma fissa per ogni unità di trasporto; e per questo, se non sono

in errore, le minori spese d'esercizio, corrispondenti all'aumento di traffico, causato da diminuzione di tariffe, sono tutte a vantaggio delle Società esercenti.

Veniamo alle convenzioni Baccarini.

Si è detto che le convenzioni Baccarini non presentano l'inconveniente...

Baccarini. Quali convenzioni?

Curioni, relatore. Quelle state presentate nel 1883, e che portano la sua firma.

Baccarini. È un disegno di legge, non una convenzione.

Curioni, relatore. Va bene; sia pure un disegno di legge. Nella relazione che precede questo disegno di legge sta scritto:

“ Quando il Governo obblighi le Società a modificazioni di tariffa, a cui esse si dichiarino dissenzienti, è necessario che nella liquidazione della partecipazione delle Società al prodotto lordo si tengano distinti gl'introiti ottenuti da quella determinata categoria di trasporti, la cui tariffa venne modificata, e si sostituiscano agli introiti stessi quelli risultanti dall'applicazione della vecchia tariffa, a quella certa quantità di traffico che si è verificata sotto il regime della tariffa modificata. ”

Poi all'articolo 8 dello stesso disegno di legge si legge:

“ Il Governo potrà ordinare d'ufficio ribassi di tariffa al disotto delle contrattuali.

“ Quando a questi ribassi sieno dissenzienti i concessionari, tanto i vantaggi come le perdite, salvo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 10, spetteranno esclusivamente allo Stato, tenendo perciò conto separato dei prodotti ottenuti colla nuova tariffa ribassata e di quelli che per le stesse spedizioni si sarebbero ricavati conservando le tariffe in vigore. ”

Orbene, si applichi quanto sta scritto nella relazione che precede questo disegno di legge e quanto sta scritto nell'articolo che ho citato, e si giunge precisamente allo stesso risultato a cui si giungono con l'applicazione delle convenzioni che noi discutiamo. Quindi l'inconveniente che esiste in queste convenzioni esisteva anche nel disegno presentato dall'onorevole Baccarini.

Ieri poi sentii dire da alcuni avversari che, di quanto il Governo diminuisce le tariffe, di altrettanto diminuisce la sua compartecipazione al prodotto iniziale. Ora, anche questo non è precisamente esatto: giacchè, sulla differenza tra il risultamento dell'applicazione della prima tariffa

e il risultamento dell'applicazione della nuova lo Stato percepisce, se non è superato il prodotto iniziale di 212 milioni, il 27 e mezzo per cento; i fondi di riserva percepiscono il 10 per cento; e quindi, complessivamente, il 37 e mezzo per cento e la Società percepisce il 62 e mezzo per cento. Se è oltrepassato il prodotto lordo di 212 milioni, (e questo sarà il caso più frequente, giacchè, quanto prima, il prodotto lordo di 212 milioni sarà superato) lo Stato percepisce il 28 per cento; i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali percepiscono il 16 per cento; quindi, complessivamente, il 44 per cento; e la Società, il 56 per cento. Se poi sarà sorpassato il prodotto iniziale di 312 milioni, lo Stato seguita a percepire il 28 per cento; i fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali percepiscono il 16 per cento; il 6 per cento va per la diminuzione della tariffa, e quindi complessivamente il 50 per cento;...

Baccarini. Dopo 18 anni!

Curioni, relatore. ... e la Società avrà soltanto l'altro 50 per cento. Quindi, o signori, comprenderete benissimo come, se si tenga conto di questi coefficienti di compartecipazione ai prodotti, ciò che fu asserito ieri alla Camera non sia precisamente esatto.

Questo per dimostrare come quanto è stabilito nell'articolo 44 non sia poi così dannoso come da taluno si è fatto supporre, principalmente se si applica ai trasporti internazionali.

Ma se ciò si volesse applicare anche ai trasporti interni, io ammetto che, accumulando il danno, piccolo, se si vuole, per i trasporti internazionali, coll'altro danno che si verifica per i trasporti interni, si cada in un inconveniente tale da dover cercare, se si può, di evitarlo.

L'onorevole Luzzati ha presentato un suo emendamento, e mi pare che, in alcune parti, la Commissione potrebbe forse accettarlo. Ma mi perdoni l'onorevole Luzzati se non posso essere d'accordo con lui nella parte nella quale dice che ai prodotti, che egli chiama artificiali, promossi dalle diminuzioni di tariffe, si debba applicare soltanto la percentuale 40 a beneficio delle Società esercenti.

Io credo che questo 40 per cento sia una aliquota troppo piccola; giacchè nelle nostre ferrovie, e nei limiti del loro traffico, anche con diminuzioni di tariffe, non si può fare un buon esercizio con una percentuale del 40 per cento.

Deve considerare l'onorevole Luzzati che le nostre ferrovie, sulle quali si verifica il maggior movimento, sono quelle che si trovano in condizioni planimetriche ed altimetriche più cattive;

e mi basta di citare alcune ferrovie attraversanti gli Appennini, alcune ferrovie che valicano le Alpi, per mezzo delle quali si fa il servizio internazionale, e sulle quali esistono i più tortuosi andamenti e le più forti pendenze; a motivo delle quali, per far che si faccia, non si potrà mai andare al disotto d'un certo limite nelle spese di esercizio.

Ieri sentii dire che diminuendo le tariffe si aumenta il traffico; e che si potranno colmare dei vagoni, i quali col traffico attuale vanno mezzo vuoti.

E questo può darsi che avvenga per alcune linee di pianura; ma se si pone mente ai treni merci che attraversano i Giovi, la Porretta, le Alpi, quasi sempre si vede che non vi sono carri da colmare; e che per le merci si mettono i vagoni strettamente necessari ad una conveniente ed economica trazione. Segue da ciò che, se si aumenta il traffico con diminuzione di tariffe, le Società dovranno completare i treni con un numero conveniente di carri carichi, ed anche aumentare il numero dei treni. Cosicché al disotto di un certo limite delle spese di esercizio, come ho già detto, non si potrà assolutamente discendere: e la percentuale 40 non potrà fare a meno di essere troppo bassa.

Siccome poi l'emendamento dell'onorevole Luzzatti è stato presentato alla Commissione ed alla Camera soltanto or sono pochi minuti, e la Commissione non ha avuto tempo di esaminarlo minutamente, egli permetterà che a nome della Commissione stessa io faccia la riserva di esaminarlo meglio, per poterne meglio giudicare.

L'onorevole Luzzatti poi ha parlato di revisione di tariffe, di un osservatorio tariffario e, se non erro, di consigli delle tariffe. Io credo che per queste questioni gli saranno date risposte dagli onorevoli ministri del commercio e dei lavori pubblici.

L'onorevole Brunetti pure presentò un emendamento, nel quale espresse il concetto che per gli aumenti di traffico, che sono causati dalla diminuzione di tariffe si debba corrispondere una percentuale minore delle percentuali normali, precisamente come vorrebbero l'onorevole Luzzatti e l'onorevole Baccarini; senza però pronunziarsi per cifra alcuna. E lo stesso onorevole Brunetti vorrebbe che la differenza o maggior prodotto, che con la nuova tariffa ribassata si ottenesse rispetto alla media dei prodotti ottenuti, per le stesse spedizioni, nei tre anni precedenti, fosse dal Governo accreditata alla Società e aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno per gli effetti della compartecipazione.

Così facendo, l'onorevole Brunetti verrebbe a sommare i prodotti di tre anni, a prendere la loro media aritmetica e a confrontare poi i prodotti ottenuti, nell'anno delle tariffe ribassate, colla media succitata.

Ora io faccio osservare all'onorevole Brunetti che in questo modo di procedere non c'è forse un concetto esatto.

I prodotti delle nostre ferrovie, stando ai casi ordinari, e scartando, bene inteso, le eccezioni, sono sempre in aumento; quindi, siccome l'aumento naturale del traffico appartiene alle Società, se si prende la media del risultato di tre anni, si arrischia di ottenere un risultato minore di quello che equamente si dovrebbe assumere per dare alle Società stesse tutti gli aumenti naturali del traffico che sono loro dovuti.

L'onorevole Baccarini ha pure proposto un emendamento. Per gli aumenti naturali di traffico accetta quanto è proposto nell'articolo 44, se non erro; per gli aumenti artificiali di traffico vorrebbe apportare una diminuzione, vorrebbe adottare una percentuale molto minore di quella ordinaria, e discendere al 32.50 per cento. Le osservazioni da me state fatte sull'emendamento dell'onorevole Luzzatti in ordine alla percentuale 40, valgono anche per l'emendamento dell'onorevole Baccarini.

L'onorevole Brunetti ha pure domandato se la Commissione accetta la facoltà di estendere al commercio interno le disposizioni dell'articolo 44; e devo dire che su questo proposito la Commissione si riserva di esprimere il suo avviso.

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

La Porta. (*Presidente della Commissione*) In vista dell'importanza del problema proposto con l'articolo 44, di estendere cioè la facoltà data al Governo anche pel servizio interno; considerata la difficoltà di un'equa e soddisfacente soluzione di questo problema, la Commissione prega la Camera di voler sospendere ogni decisione sull'articolo in discussione per aver tempo di riferire e, occorrendo, di fare una nuova proposta. E prega inoltre la Camera di passare alla discussione dell'emendamento dell'onorevole Nervo, che è un articolo 44 bis, e quindi al primo capo relativo alle condizioni dei trasporti.

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

Baccarini. Io non starò qui a far osservare che l'emendamento mio e quello dell'onorevole Brunetti sono davanti alla Commissione da otto o dieci giorni, e che pel mio si rinnova quel che ac-

cadde per l'articolo 83; vale a dire che un emendamento mio, conforme, identico anzi a quello dell'onorevole Spaventa, stava già avanti alla Camera, al Governo ed alla Commissione da otto giorni, quando questa si riservò di esaminare non il mio, ma quello dell'onorevole Spaventa come fa oggi in confronto di quello dell'onorevole Luzzatti.

Nemmeno mi fermerò a far osservare che lo emendamento Luzzatti è più del mio rigoroso verso le Società. Dichiarai ieri che io ponevo il 32.50 di spesa per i trasporti, perchè questa è presso a poco la mia convinzione, salvo il giudizio della Commissione, del Governo o d'altri sopra la cifra, a me premendo unicamente di far prevalere il principio.

Nemmeno mi propongo di fare opposizione che si rimetta l'articolo allo studio della Commissione, dappoichè essa, dopo avere studiato tanto da dichiararsi quasi infallibile sino a ieri, dichiara ora di avere ancora bisogno di studiare. Ma crederei opportuno che i proponenti di emendamenti dicessero fin da ora qualche cosa in risposta alle osservazioni dell'onorevole relatore. Così si avrebbero maggiori elementi pel giudizio della Commissione.

Presidente. Onorevole Baccarini, mi pare che sarebbe meglio sospendere, insieme con l'articolo, la discussione. Così i proponenti avranno modo di parlare anche su quello che la Commissione potrà determinare di nuovo.

Intanto potremmo andare avanti.

Baccarini. Come vuole, onorevole presidente. Ella lo sa; io faccio sempre come le piace e come Ella desidera.

Presidente. Io le sono gratissimo di questa deferenza; ma se vuol parlare, io le ne do facoltà come anche agli onorevoli Luzzatti, Brunetti e Sanguinetti se intendono di rispondere ora.

Baccarini. No, no, la ringrazio. Mi riservo di parlare dopo che la Commissione avrà di nuovo riferito.

Presidente. Onorevole Luzzatti, desidera Ella di parlare?

Luzzatti. Io dovrei rispondere ad alcune osservazioni dell'onorevole relatore Curioni, nelle quali io non consento; ma mi riservo di parlare quando tornerà in discussione l'articolo 44.

Presidente. Onorevole Brunetti?

Brunetti. Io debbo fare la medesima dichiarazione dell'onorevole Luzzatti.

Presidente. E l'onorevole Sanguinetti desidera di parlare?

Sanguinetti. Mi riservo anch'io di parlare, bene

inteso anche sulle proposte nuove della Commissione.

Presidente. Ella ne ha sempre il diritto.

Sanguinetti. Ma è sempre bene intendersi.

Presidente. Ma via, onorevole Sanguinetti! La Camera ha sempre il diritto di discutere una proposta nuova e ciascun deputato quello di esprimere le sue opinioni.

Sanguinetti. La ringrazio della sua dichiarazione.

Presidente. Rimane dunque sospeso l'articolo 44, sino a che la Commissione abbia riferito sulle modificazioni da farvisi.

Intanto procediamo oltre. Dopo l'articolo 44 viene l'articolo aggiuntivo, 44 bis, proposto dall'onorevole Nervo, e che è del tenore seguente:

“ La Società dovrà pubblicare annualmente una statistica del movimento e del traffico dell'anno precedente delle linee dalla medesima esercitate.

“ Rispetto al movimento tale statistica dovrà indicare distintamente per ogni categoria di treno:

“ La percorrenza totale annua dei treni stessi;

“ La percorrenza totale annua delle rispettive locomotive;

“ La percorrenza totale annua delle singole categorie dei veicoli (vetture, carri, bagagliai), di cui quei treni si composero;

“ Il numero annuale, mensile e giornaliero di ogni categoria di treni avuti sulla intera rete e la loro composizione media;

“ Il peso a vuoto dei treni stessi; e rispetto al traffico la stessa statistica dovrà mettere in rilievo:

“ Il numero delle tonnellate di ciascuna merce spedite a carro completo, a mezzo carro ed in partite al disotto di mezzo carro;

“ Il numero delle tonnellate trasportate a distanze inferiori a 100 chilometri, a distanze comprese fra 50 e 100 chilometri, fra 100 e 200, fra 200 e 300, e così di seguito sino alla maggiore percorrenza verificatasi;

“ La direzione del movimento delle singole merci.

“ La stessa statistica dovrà inoltre indicare:

“ Il costo di ogni specie di treno;

“ Il costo della tonnellata trasportata ad un chilometro;

“ Il costo complessivo e medio di ogni unità di trasporto;

“ Il costo dell'unità di traffico;

“ Il movimento dei viaggiatori distinto in treni celeri, misti ed omnibus;

“ La proporzione media per 100 dei viaggiatori in confronto dei posti disponibili;

“ Il carico massimo delle vetture per ogni treno;

“ Il costo del trasporto di un viaggiatore-chilometro per ogni specie di treni e per ciascuna classe. ”

L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare per svolgere questa sua proposta.

Nervo. Io non dirò che poche parole per spiegare il motivo per cui ho creduto bene di fare questa proposta.

La Camera, nella lunga discussione a cui assiste da molti giorni, ha potuto accorgersi come, ai termini del contratto e del capitolato, sia necessario che il Governo possieda elementi sicuri, i quali esprimano le risultanze generali e particolareggiate del prodotto lordo delle spese di esercizio, onde potere, all'occorrenza, risolvere con criteri sicuri le numerose questioni, che tanto il contratto come il capitolato potranno fare insorgere tra il Governo e le Società esercenti.

Ora siccome i dati statistici che le amministrazioni ferroviarie somministrano oggidì all'amministrazione centrale dei lavori pubblici, quantunque tanto importanti che l'amministrazione dei lavori pubblici ha potuto riunirli in una statistica annuale molto lodevole, tuttavia questi dati sono ancora assai insufficienti per gettare la luce necessaria sopra le risultanze dell'esercizio nei riguardi del prodotto e delle spese.

Io, fin dal tempo dell'inchiesta ferroviaria, feci notare questa mancanza; e notai che la Commissione dell'inchiesta ferroviaria fu nell'impossibilità di determinare, per esempio, il vero costo dei treni-chilometro per alcune merci. Quindi la necessità di accertare, in modo positivo, il costo delle tonnellate-chilometro per le principali merci, e il costo del viaggiatore-chilometro secondo le diverse qualità di treni.

Ora questi dati sono evidentemente indispensabili per la risoluzione delle questioni che potranno insorgere tra il Governo e l'amministrazione esercente; ed una prova l'abbiamo nel testo dello stesso articolo 44. Per l'applicazione di questo articolo può succedere di ricorrere al giudizio di arbitri. Ebbene, onorevoli colleghi, se questi arbitri non avranno le risultanze generali e particolarizzate espresse in modo logico, razionale e positivo dell'esercizio, non si potranno queste questioni risolvere.

Ciò ammesso, e non credo che su questo possa sorgere dubbio, io ho ritenuto che fosse il caso di

stabilire col capitolato l'obbligo per le Società esercenti di metter mano fin da principio dell'esercizio a tutte quelle modalità che valgano ad assicurare la possibilità di compilare questa statistica; altrimenti se non si pensa a questo importantissimo servizio noi incominceremo l'esercizio, sorgeranno le questioni, e l'amministrazione centrale dei lavori pubblici, ed anche il ministro di agricoltura e commercio per le questioni di ordine economico che lo possono interessare, non avranno i mezzi di studiarla e risolverla a dovere.

Io domando alla Camera il permesso di citare un fatto, che dimostra la grande importanza di avere queste statistiche.

Quando fu ceduta all'amministrazione dell'Alta Italia la rete subalpina con l'obbligo al Governo di garantire un prodotto di 28 milioni di lire per quella rete, non si pensò di costituire un ufficio speciale di contabilità per i rapporti dell'esercizio, e di statistica per l'accertamento del prodotto presso l'amministrazione centrale dei lavori pubblici.

Dopo alcuni anni quest'amministrazione ed il Ministero delle finanze si accorsero che l'accertamento del prodotto lordo lasciava molto a desiderare.

Il ministro, che allora era il compianto Sella, nominò una Commissione speciale per indagare i motivi di questo irregolare stato di cose.

Quella Commissione speciale lavorò 6 mesi intorno a quell'affare, quando un bel giorno le si venne a dire che non c'erano più i registri, i quali essendo documenti di alcuni anni prima erano stati venduti ad una cartiera per carta straccia.

Lo dichiarò l'onorevole Sella in Parlamento a Firenze.

Dunque, onorevoli colleghi, la mia proposta non ha piccola importanza allo stato attuale delle cose.

Potrà essere più o meno opportuno il determinare qui col capitolato quest'obbligo alle Società; potrà forse suggerirsi di metterlo nel contratto; ma è un obbligo, che desidererei fosse imposto a queste Società, altrimenti gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del commercio non avranno il mezzo di ottenere da esse i dati di cui avranno bisogno. Ed oggidì succede già questo fatto, perchè l'Amministrazione centrale dei lavori pubblici non ha dalle Società esercenti tutti i dati che sono necessari per fare uno studio positivo su molti punti dell'esercizio, punti che dovranno essere chiariti per la esecuzione del contratto e del capitolato.

Ciò detto, io credo che, siccome non si tratta di nessun onere alle Società, ma solo di garantire, nell'interesse generale, che il Governo abbia i mezzi di applicare, secondo le giuste esigenze del Governo, il capitolato ed il contratto, tanto i due onorevoli ministri dell'agricoltura e commercio, e dei lavori pubblici, che la Commissione, vorranno far buon viso a questa proposta.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Nessuno può disconoscere l'utilità della statistica, della quale ha fatto cenno l'onorevole Nervo; anzi buona parte di queste notizie statistiche da lui ricercate si contiene, ed egli stesso lo ha ricordato, nella relazione annuale, che è un accurato lavoro della Direzione generale delle nostre ferrovie.

Solamente, accogliendo il suo concetto, mi permetterei di fargli osservare, che la materia non è propria di un capitolato, ma di un regolamento. E noto nel suo stesso interesse, che se fosse collocato nel capitolato l'articolo come è proposto dall'onorevole Nervo, si rischierebbe di trascurare molti dati statistici, che son necessari, e forse includere dei dati che sono inutili.

Come vogliamo, qui su due piedi, stabilire nel capitolato tuttocì che una statistica può contenere, sia per utilità dei lavori pubblici, sia per utilità del commercio?

Dunque io credo che egli debba dichiararsi soddisfatto, quando io, in nome del Governo, dichiaro che riconosco la necessità delle notizie che egli ricerca, e che si terrà conto di questa domanda nel regolamento che dovrà esser fatto in base al contratto ed al capitolato ora in discussione.

D'altronde nell'articolo 92 del capitolato, che già la Camera approvò, è imposto al concessionario l'obbligo di pubblicare una statistica particolareggiata in conformità dei moduli determinati dal Ministero. In questa determinazione sarà tenuto calcolo del desiderio dell'onorevole Nervo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io consento volentieri alla proposta dell'onorevole Grimaldi, perchè sono sicuro che il Governo apprezza la necessità di avere una statistica, e particolarmente i dati che l'amministrazione centrale dei lavori pubblici non ha mai potuto ottenere; quindi consento nella osservazione fatta dall'onorevole ministro.

Presidente. Dunque l'onorevole Nervo non insiste nel suo articolo aggiuntivo.

Ora essendo rimasto sospeso l'articolo 44, unico

che rimane a discutersi del capitolato, passeremo alla discussione degli allegati *D* ed *E* che rimasero sospesi ed impregiudicati.

“ **Allegato D. — Rete Mediterranea — Tariffe e condizioni per trasporti sulle strade ferrate.** ” — Rinnovo l'avvertenza che questi allegati sono comuni alle tre reti, alle tre convenzioni. Per cui se saranno approvati, come saranno approvati dalla Camera, saranno applicabili alle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Rinnovo pure l'avvertenza che, trattandosi di allegati, non si discutono se non le proposte che vengono sottomesse all'esame della Camera; avendo però ogni deputato facoltà di parlare su qualsiasi parte di questi allegati medesimi.

Capo I. Articolo 1.º Nessuno ha chiesto di parlare su questo articolo.

Articolo 2.º

A quest'articolo ha presentato un emendamento l'onorevole Visocchi. Ne do lettura:

“ **Comma 2.º.** Alle parole “ *disponibili di trasporto* ” sostituire le altre “ *che ha a sua disposizione.* ”

L'onorevole Visocchi ha facoltà di parlare.

Visocchi. Dirò poche parole per sostenere un modestissimo emendamento.

L'articolo 2.º del capo I dice che il concessionario sarà obbligato a fare i trasporti semprechè vi possa provvedere coi mezzi *disponibili* di trasporto.

Ora, o signori, è invalsa l'abitudine che disponibile si chiama non solo quello che una persona possiede, ma anche quello che possiede in libertà, facilmente applicabile ad una cosa. Ora un uomo ricchissimo può dire: “ non ho somme disponibili. ” Egli può con queste parole dire perfettamente la verità; ma non è vero che non abbia la possibilità di fare la tal cosa o di impiegare una tal somma. Soltanto in quel momento non ha la somma pronta per eseguire quella data operazione.

Ora veniamo all'applicazione dell'articolo 2.º del capitolato.

Si richiedono dei carri ad una direzione dell'esercizio delle ferrovie; ed essa vi risponde: Non ho carri disponibili; cioè: “ Non ho carri pronti alla stazione. Per conseguenza vi propongo di cangiare questa dicitura ed in vece dire: “ mezzi che ha a sua disposizione ” perchè in questo caso chi spedisce potrebbe dire alla direzione dell'esercizio: egli è vero che voi non avete carri in stazione da poter dare, ma voi avevate a vostra disposizione il modo di

farne venire, di prepararne; e sapendo che in questo tempo corrono in gran quantità i trasporti delle uve, supponiamo, dovevate disporre che i carri si trovassero in quei dati luoghi. E la Società ha benissimo a sua disposizione il modo di far trovare nelle stazioni i carri occorrenti pel trasporto. Quindi da questo muove la domanda di emendamento che io ho fatta.

E notate, o signori, che non è una stiracchiatura questa che io intendo di fare. In questa Aula spesse volte risuonarono dei lamenti perchè le ferrovie facevano mancare i mezzi di trasporto in momenti, nei quali ce n'era bisogno grandissimo; e ad evitare questo inconveniente credo molto utile questo lievissimo emendamento che io propongo.

Presidente. L'onorevole Nervo ha proposto un emendamento all'articolo 2° del capitolo I: *Delle condizioni generali che regolano i trasporti.* Ha facoltà di parlare.

Nervo. Con l'allegato *D* si vengono a stabilire le condizioni generali da cui saranno regolati i trasporti a grande ed a piccola velocità, come anche i trasporti delle persone. Ora questo allegato, come la Camera ben vede, ha un'importanza straordinaria, perchè riassume tutto ciò, che le persone competentissime, che hanno studiato questa materia, hanno creduto conveniente per assicurare l'esercizio di queste reti.

Sfortunatamente quelle egregie persone, nel compilare queste nuove condizioni di trasporto, si sono poste da un punto di vista eccessivamente fiscale, di guisa che, se còteste condizioni si dovessero applicare dalle amministrazioni ferroviarie, il commercio e le industrie ne avrebbero dei danni non indifferenti.

Impensierito per questo stato di cose, io ho raccolto tutte le istanze che vennero presentate alla Camera, ho letto le diverse relazioni delle Camere di commercio, dei Comizi agrari, del Circolo industriale di Milano, dell'Associazione commerciale di Genova, e tenendo anche conto delle diverse osservazioni molto assennate e pratiche, che erano state fatte, durante l'inchiesta, da distinti negozianti e da industriali provetti nella questione dei trasporti ferroviari, ho creduto di concretare le modificazioni che erano necessarie per dare soddisfazione a queste giuste richieste.

Sebbene dunque le mie proposte siano numerose, non credo punto che siano fuori di luogo, imperocchè io non ho fatto che il segretario delle rappresentanze commerciali e industriali che in un modo e nell'altro hanno espresso il loro avviso e si sono rivolte al Parlamento affinché questo

sistema esiziale di applicazione delle tariffe sia modificato a beneficio del paese, senza che poi ne abbiano danno le Società esercenti.

Ciò premesso per spiegare i motivi che mi hanno indotto a proporre questi emendamenti, queste variazioni alle condizioni stabilite nell'allegato *D*, entro nell'esame di esse.

Il capo I dell'allegato *D* tratta delle condizioni generali che regolano i trasporti. L'articolo 2 si occupa degli obblighi dell'amministrazione, e dice:

“L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee ed in base alle tariffe e condizioni in vigore, i trasporti di persone e di cose che le vengono richiesti, semprechè:

vi possa provvedere coi mezzi disponibili di trasporto;

non ostino impedimenti straordinari o di forza maggiore.”

Ora è da sapersi che diverse rappresentanze degli interessi commerciali e industriali hanno reclamato contro queste disposizioni; hanno osservato, che, se si da all'amministrazione esercente la facoltà di rifiutare un trasporto o di ritardarlo, quando essa possa dichiarare che non ha mezzi disponibili di trasporto, si esporrebbe il commercio e l'industria alla frequente eventualità di non poter vedere soddisfatti i suoi urgenti bisogni.

E ciò, onorevoli colleghi, è successo parecchie volte in questi ultimi anni.

Quanti reclami non furono fatti, massime sulle linee dell'Alta Italia? Si diceva che per mancanza di materiale mobile, o per difetto di locali o altro, non si poteva provvedere.

Fatto è che, o per una causa o per l'altra, il commercio ne soffrì grandemente. Io mi ricordo che il ministro dei lavori pubblici, dovè mandare ispettori sul luogo, per accertare se era mancanza di mezzi disponibili, o se era mancanza di previdenza per parte dell'Amministrazione, o quale causa aveva potuto cagionare quei gravi ritardi così dannosi al commercio.

La Camera di commercio di Milano nel suo memoriale trasmesso al Parlamento, così si esprimeva, a questo riguardo: “Un terzo e grave appunto, in fatto di responsabilità, è da fare al progetto; e riguarda la disposizione dell'articolo 2, là dove dice che l'obbligo delle ferrovie di eseguire i trasporti, alle condizioni stabilite dai regolamenti in vigore, esiste sempre che esse vi possano provvedere coi mezzi disponibili di trasporto.

Ora il Parlamento non dovrebbe consentire che

fosse lasciata in codesto articolo la parola *disponibili*; perchè indurrebbe le ferrovie ad esonerarsi troppo di frequente dal provvedere ad un buon servizio, in tutti i casi in cui vi fosse straordinaria domanda di trasporti, in conseguenza di circostanze che non fossero prevedibili.

L'articolo 403, se ben ricordo, del Codice di commercio dice che la mancanza di mezzi disponibili non giustifica il ritardo; e le rappresentanze degli interessi commerciali del paese insistono particolarmente sopra questa disposizione del Codice perchè sia modificata la dicitura di questo alinea dell'articolo 2 di cui abbiamo incominciata la discussione.

Io credo che, per soddisfare a questa legittima esigenza, sia il caso di dire che solo la mancanza di mezzi ordinari può giustificare il ritardo. La onorevole Commissione, nella sua relazione, dice che si è soffermata sopra questa questione; ma considerando che alla quantità del materiale disponibile provvede il capitolato, ha creduto non fosse il caso di acconsentire alla richiesta fatta; la quale era pure pervenuta alla Commissione. È vero, onorevoli colleghi, che col capitolato si stabiliscono degli obblighi per l'amministrazione, a fine di avere una determinata quantità e qualità di materiale mobile; ma se l'amministrazione non eseguisse rettamente il capitolato debbono il commercio e l'industria del paese soffrirne?

Dunque io credo che si deve stare sul terreno tracciato, e dire che il rifiuto di trasporto, od il ritardo nell'eseguirlo, debba soltanto essere giustificato quando manchino i mezzi ordinari.

Mi pare che questa proposta possa essere facilmente accolta, tanto dal Ministero, che dalla Commissione. Accogliendola, si dimostrerebbe che, almeno in queste parti della grave questione che stiamo discutendo, siamo disposti a tenere in qualche conto le rimostranze del commercio e dell'industria. Ciò detto, io aspetto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una parola d'assenso alla mia proposta.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha presentato il seguente emendamento: " Il sottoscritto propone all'articolo 2 la soppressione dell'inciso: " vi possa provvedere coi mezzi disponibili di trasporto: „

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di svolgere questo suo emendamento.

Sanguinetti. Dirò pochissime parole, poichè io convengo su quanto ha detto l'onorevole Nervo, che con la disposizione, " che cessi l'obbligo nelle Società concessionarie di fare i trasporti, quando non vi possa provvedere coi mezzi disponibili „

si distrugge addirittura il disposto dell'articolo 403 del Codice di commercio. Ed io proprio non so perchè si debba distruggere il Codice di commercio quando si tratta dei trasporti ferroviari. Se non applichiamo questo Codice ai trasporti ferroviari, io non so veramente quali trasporti esso possa ancora contemplare. Non resterebbero che i marittimi, che non hanno certamente l'importanza dei terrestri.

Se coll'articolo 2, o signori, si viola l'articolo 403 del Codice di commercio, noi troveremo negli articoli successivi delle condizioni generali dei trasporti, violazioni più aperte, più flagranti, e dirò, anche più gravi; ma di queste ultime avremo campo a discorrere.

L'ultimo capoverso dell'articolo 403 del Codice di commercio è così concepito:

" La mancanza di sufficienti mezzi di trasporto non basta a scusare il ritardo. „ Ora che cosa è dichiarato nell'articolo 2 delle condizioni generali di trasporto? Che all'amministrazione non incombe responsabilità di sorta, quando non possa eseguire i trasporti per mancanza di mezzi disponibili. " Mezzi disponibili! „ Ma che cosa s'intende dire con ciò?

Coll'articolo 19 del capitolato si è stabilito che il materiale rotabile debba essere sempre, per qualità e per quantità, proporzionato ai bisogni del traffico; e si è fissata la stregua per misurare o determinare se questo materiale sia o no sufficiente.

O la quantità di materiale fissata dall'articolo 19 è sufficiente, e non v'era necessità alcuna, nè veruna ragione di scemare, come fate, coll'articolo 2 delle condizioni generali dei trasporti, la responsabilità della Società esercente; ovvero, se questa ragione o necessità esiste, allora bisogna dire che i criteri dell'articolo 19 del capitolato sieno erronei.

Però la locuzione usata nell'articolo 2 delle condizioni generali dei trasporti è diversa da quella usata dall'articolo 19 del capitolato. Questo ultimo articolo stabilisce con quali criteri si debba misurare la sufficienza del materiale rotabile; nell'articolo 2° delle condizioni generali si usa il vocabolo, *disponibili*. Dunque può avvenire che il materiale rotabile sia sufficiente, ma che però non sia disponibile; ed in questo caso la Società esercente non avrà obbligo di fare i trasporti.

Certo non è interesse della Società di non fare i trasporti; sarebbe follia il supporre che essa possa rifiutare di farli, perchè, non facendoli farebbe il suo danno; ma può avvenire che la Società, per mancanza di opportune disposizioni,

per un cattivo riparto del materiale rotabile sulle varie linee, o nelle varie stazioni, non possa eseguire i trasporti. Ora, in questo caso, potete forse escludere la responsabilità che ad essa incombe? Se i mezzi non saranno disponibili, di chi la colpa? Della Società, certamente; ma degli errori della Società concessionaria, volete far sopportare le conseguenze al paese?

Concludo. Con quest'articolo resta assolutamente distrutto l'articolo 403 del Codice di commercio il quale, approvate che sieno così le presenti convenzioni, non avrà più efficacia per i trasporti ferroviari; resterà intatto per gli altri trasporti; ma in una enormità di questa fatta io non posso acconsentire.

D'altra parte, siccome a me pare che nè la proposta dell'onorevole Visocchi, nè quella dell'onorevole Nervo, me lo perdonino, non riparino interamente all'inconveniente che ho segnalato, così io non potrei accettarle.

Quindi se si vuole che la responsabilità della Società concessionaria resti intera ed efficace, non c'è altra via che quella di sopprimere l'inciso, affinchè essa debba sempre provvedere ai trasporti, e non possa elevare, all'adempimento di questo suo obbligo, pretesto veruno.

Io non ho un'eccessiva speranza che la mia proposta sia accettata; però prego l'onorevole Grimaldi di considerare questo fatto: che contro quest'articolo hanno reclamato Commercianti, Circoli commerciali, Camere di commercio; fu generale il reclamo contro quest'articolo, contro quest'eccezione alla responsabilità che incombe alla Società concessionaria. Pensateci bene, adunque, prima di non accettare la mia proposta: pensate agli inconvenienti cui si andrà incontro.

Mi permetto un'altra osservazione sul penultimo capoverso dell'articolo; perchè anche questo capoverso, non è chiaro ed evidente nelle sue conseguenze; esso consiste nelle parole: "semprechè non ostino impedimenti straordinari o di forza maggiore."

Capisco gl'impedimenti di forza maggiore; si devono prevedere, ed è giusto che siano previsti; ma che cosa intendete per impedimenti straordinari?

Quali devono essere questi impedimenti straordinari, quando non siano di forza maggiore, che valgano a togliere alla Società concessionaria la responsabilità di soddisfare ai bisogni del commercio? E poi, chi sarà giudice di questi impedimenti straordinari? Avete voi previsto qualche cosa a questo proposito? Volete forse aprire una sorgente di liti fra industriali e commercianti da

una parte e la Società concessionaria dall'altra?

Quindi a me pare, onorevole Grimaldi, che al penultimo capoverso si potrebbe benissimo sopprimere la parola "straordinari," e lasciare solamente gli "impedimenti di forza maggiore." Così si saprà quello che vogliamo dire e quello che è nelle intenzioni nostre di dire; e non daremo luogo a tutti gli equivoci, alle contestazioni, alle liti, dalle quali il traffico rifugge, e che non si potranno evitare se nel capoverso lasceremo la parola "straordinari."

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. L'onorevole Sanguinetti ha trovato tra il secondo articolo delle condizioni dei trasporti ed il Codice di commercio un'analogia che io non vedo.

I casi preveduti da queste due disposizioni sono sostanzialmente differenti. L'articolo del Codice di commercio prevede il caso di un vettore, di uno che esercita la professione di eseguire trasporti, il quale abbia, per contratto, accettato l'obbligo di trasportare certe determinate mercanzie, e stabilisce che il medesimo, dopo avere accettato questo obbligo, non se ne può esimere solamente perchè possa provare che non ha i mezzi di eseguirlo. E questo è perfettamente giusto, perchè prima di accettare il contratto, il vettore deve esaminare se sarà o non sarà in grado di poterlo eseguire. Quando egli ha accettato il contratto, se non ne esegue le condizioni, deve rispondere dei danni. Invece questo articolo, secondo che stiamo discutendo, prevede un caso affatto diverso, cioè "autorizza la Società a non accettare l'incarico del trasporto quando essa sa che non avrebbe i mezzi per eseguirlo." Adunque qui la Società non viola nessun contratto; si ricusa semplicemente di accettarlo..

Nervo. Chiedo di parlare.

Giolitti. ...perchè sa che non potrebbe eseguirlo. Difatti, qui è detto: "L'amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee, ed in base alle tariffe e condizioni in vigore il trasporto di persone e di cose, che le vengano richiesti, *semprechè vi possa provvedere coi mezzi disponibili di trasporto.*" Adunque, se la Società viene richiesta di eseguire un trasporto, che essa non potrebbe eseguire, essa ha il diritto di dire che non accetta l'incarico.

È evidente che questo diritto di rifiutare un contratto nulla ha da fare con la disposizione del Codice di commercio, che prevede il caso di uno, il quale, dopo avere assunto l'obbligo di traspor-

tare, voglia sfuggire dall'obbligo stesso adducendo che gliene mancano i mezzi.

Quanto alle altre proposte tendenti a chiarire la vera portata di queste disposizioni, io non ho niente da opporre; ho voluto solamente rispondere sopra questo punto di diritto, sul quale mi pareva essere stato enunciato un concetto erroneo.

Presidente. L'onorevole Zanolini ha proposto un'aggiunta a quest'allegato *D*, che è del tenore seguente:

« Il concessionario ha obbligo di attivare i treni facoltativi speciali e straordinari per trasporti militari, che saranno determinati dal Ministero della guerra, secondo le norme stabilite nei regolamenti vigenti riguardanti tali trasporti. »

L'onorevole Zanolini ha facoltà di svolgere questa sua proposta.

Zanolini. A me pare che con quest'articolo 2, capo I, dell'allegato *D*, si possa riempire una lacuna che, a parer mio, esiste nel capitolato, per ciò che riguarda i trasporti militari. Difatti nel capitolato all'articolo 24 si leggono semplicemente queste poche righe relativamente ai trasporti militari: « I treni facoltativi e straordinari per trasporti militari saranno determinati dal Ministero della guerra d'accordo col concessionario.

Or bene, io credo che in un argomento di tanta importanza, quale si è quello dei trasporti militari, questa disposizione del capitolato sia troppo incompleta e quindi non abbastanza chiara; mi pare insomma che non determini in modo abbastanza positivo e chiaro gli obblighi della Società. Difatti, si può domandare: come si stabilirà quest'accordo per la determinazione dei treni? La Società concessionaria ed il Ministero della guerra tratteranno tra loro come da potenza a potenza, a condizioni eguali, con eguale competenza?

Io credo che questa non possa essere la intenzione del Governo; poichè la supremazia del ministro della guerra nei trasporti militari è evidente: è questione cotesta di interesse generale importantissima.

Non v'ha dubbio che deve esservi accordo fra il ministro della guerra e le Società concessionarie, per quanto riguarda i trasporti militari; ma il modo di ottenere questo accordo è già determinato dai regolamenti militari.

Abbiamo il regolamento 27 maggio 1880, il quale stabilisce una Commissione centrale dei trasporti militari presso il comando dello stato maggiore. Questa Commissione centrale non è

una Commissione esclusivamente militare, ma è una Commissione mista, ed è composta in questo modo:

Presidente — Il comandante del Corpo di stato maggiore;

Vice-presidente — Comandante in secondo del detto Corpo;

Membri — Il capo della direzione-trasporti del corpo di stato maggiore;

I commissari militari per le ferrovie del regno;

Uno o due delegati del Ministero dei lavori pubblici;

Uno o più delegati per ciascuna delle amministrazioni delle grandi reti ferroviarie del regno, specialmente pratici dei servizi del movimento e della trazione;

Segretario — Un ufficiale inferiore di stato maggiore.

Le attuali amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali e Calabro-Sicule, designeranno al Ministero dei lavori pubblici i nomi dei loro funzionari, destinati a rappresentarle nella Commissione centrale sudetta.

Con questa disposizione è evidente che il ministro della guerra ha voluto premunirsi contro qualunque abuso ed opposizione irragionevole che volessero fare le Società concessionarie dell'esercizio delle ferrovie; e queste disposizioni mi pare indispensabile siano ricordate nel capitolato che stiamo discutendo.

Le sole parole del capitolo che ho letto accennano ad un accordo indeterminato senza dire il modo col quale quest'accordo sarà stabilito, e certamente non sarà una garanzia sufficiente che le disposizioni del Ministero della guerra saranno osservate con la prontezza e regolarità, che sono necessarie nei trasporti militari.

Perciò mi sono permesso di presentare quell'aggiunta all'articolo 2° dell'allegato *D*, che l'onorevole Presidente ha letto alla Camera.

Io confido che Ministero e Commissione non avranno difficoltà alcuna di accettarla, perchè non porta aggravio finanziario nè alla Società, nè al Governo; ma serve per chiarire disposizioni di legge, che sono della massima importanza.

Presidente. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti per isvolgere il seguente emendamento da lui proposto:

« Propongo che alle parole: *coi mezzi disponibili di trasporto* si sostituiscano le seguenti: *coi mezzi corrispondenti ai bisogni normalmente prevedibili.* »

Prinetti. Io credo che sia nell'interesse del Governo e delle Società di fare dei contratti chiari, perchè dicendo " coi mezzi disponibili „ è come lasciare all'arbitrio delle Società il provvedere o non provvedere ai bisogni che si presentassero; e perciò credo che sia concetto più equo che le Società sieno obbligate a dare sempre in ciascun centro di trasporti i mezzi occorrenti ai bisogni che si presentano ordinariamente in questi centri; e che siano dispensate dall'obbligo, a cui sono chiamate, di fornire i trasporti, quando i bisogni siano superiori al consueto.

Onde io chiedo al Governo se il modesto mio emendamento del quale ha dato lettura l'onorevole nostro presidente possa essere accettato; esso risponde ad un voto, che è stato pronunciato da sodalizi importanti dei centri più popolosi della penisola.

Corvetto, relatore. Chiedo parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Corvetto, relatore. L'onorevole Visocchi fece una distinzione fra le parole *mezzi disponibili* ed *a disposizione*.

Dopo quanto egli ha detto, ho capito perfettamente la finezza di questa distinzione; ma debbo però dichiarare che nella mente della Commissione, con la parola *disponibili* si intendeva avere quella larghezza di mezzi che egli voleva con la sua variante. Siccome però la Commissione sarebbe disposta ad accettare (quando non vi sia difficoltà da parte del Governo) l'emendamento dell'onorevole Prinetti, così pare a me che l'onorevole Visocchi potrebbe accontentarsi di quello. La Commissione dunque sostituirebbe alle parole " *coi mezzi disponibili* „ le parole " *coi mezzi corrispondenti ai bisogni normalmente prevedibili* „.

Ora due parole per giustificarmi dagli appunti mossi dagli onorevoli Nervo, Sanguinetti ed altri perchè abbiamo accettato queste parole " *mezzi disponibili* „, che dicono sono in contraddizione col Codice di commercio e con tutte le convenienze commerciali. Quanto a non essere in contraddizione col Codice, ha risposto l'onorevole mio amico Giolitti, con una competenza che io certo non avrei, quindi non ho altro da aggiungere.

Gli onorevoli Nervo e Sanguinetti, a provare che con queste parole noi facciamo danno al commercio, addussero i molti reclami fatti con petizioni alla Camera. A me non stupisce niente affatto che vi sieno stati questi reclami e più ancora.

Anche per me troverei molto comodo, che in ogni stazione del regno io potessi trovare una quantità di vagoni, da poter far sempre il comodo

mio; ma io vi domando se ciò sarebbe possibile nei termini del contratto, che determina anche la quantità del materiale che deve esservi per l'esercizio delle linee. Facciamo il caso che capiti a me, per esempio, di andare non in una piccola stazione (non alla stazione di Caglianetto ma per esempio a quella di Modena); ho bisogno di spedire dei cavalli e non trovo vagoni-scuderie a sufficienza; ed ecco che per questo dovrei farmi pagare dalla ferrovia una indennità! Ma trovereste giusto cotesto?

Del resto, le Società ferroviarie hanno interesse a fare il maggiore traffico possibile per avere un utile maggiore e quindi penseranno esse a tenere a disposizione degli speditori tutto il materiale che potranno dare. Che i commercianti desiderino quello che gli onorevoli oppositori domandano, questo si capisce; ma che sia ragionevole non lo credo.

L'onorevole Zanolini fece una proposta giustissima: però mi pare che quell'aggiunta non sia necessaria all'articolo di cui parliamo, perchè si è detto abbastanza nell'articolo 49 del capitolato; vi si legge: " dovrà pure eseguire i treni straordinari che gli verranno richiesti dallo Stato. „ C'è poi l'appendice numero 2 all'allegato *E* che provvede anche per la parte militare.

Dunque l'amministrazione della guerra crede di avere tutti i mezzi per poter fare tutti quei treni che possono essere necessari pel suo servizio.

Quanto all'altra parte, cioè a stabilire le relazioni che vi debbono essere fra le amministrazioni ferroviarie e la direzione militare dei trasporti e i commissari militari per le ferrovie, a me pare propriamente che non sia ora il momento di entrare in simile questione, perchè nel contratto c'è un articolo il quale dice che le ferrovie debbono fare al ramo militare tutte le facilitazioni che si possono, ecc., ecc., e questo mi pare che basti.

Io poi posso assicurare l'onorevole Zanolini che questo capitolato è stato attentamente esaminato da coloro i quali vi hanno anche interesse più diretto forse di noi, e questi non vi hanno fatto alcuna osservazione. Ricorderà l'onorevole Zanolini che abbiamo già letta qui una dichiarazione del capo di stato maggiore dal quale appunto dipende tutto il servizio ferroviario militare. Vogliamo noi essere più realisti del Re?

Concludendo dunque debbo dire che la Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Prinetti.

Presidente. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Grimaldi, *ministro di agricoltura e commercio*. In nome del Governo accetto, al pari della Commissione, l'emendamento dell'onorevole Prinetti, il quale in sostanza non fa che tradurre in forma più chiara il concetto del Governo e della Commissione. Però tanto l'onorevole Prinetti quanto la Commissione consentano che, pure accettando tutto l'inciso proposto dall'onorevole Prinetti, io sostituisca alla parola *normalmente* la parola *ordinariamente*, che non altera punto il concetto, ma serve a chiarirlo sempre più, parendomi in un servizio ferroviario essere più proprio parlare di mezzi *ordinari* che di mezzi *normali*.

Accettando dunque questo emendamento mi pare che debbano essere appagati anche gli onorevoli Nervo e Visocchi, i quali su per giù intendono chiedere la medesima cosa.

Ora, solo per amore dell'arte, mi consenta l'onorevole Sanguinetti di notargli quello che già ebbe a dire l'onorevole Giolitti, cioè che non hanno nulla che fare gli articoli 403 e 395 del Codice di commercio.

L'articolo 403 comincia con queste parole: *In caso di ritardo nell'esecuzione del trasporto, ecc.*

Dunque esso riguarda i casi di un contratto di trasporto già perfezionato, e poi non eseguito adducendosi dei pretesti. E l'articolo 395 scusa solamente il ritardo quando è provenuto da caso fortuito o da forza maggiore.

Ora qui noi parliamo di un contratto da fare, cioè delle condizioni che prima di concludere il contratto possono dispensare l'amministrazione dall'obbligo del trasporto.

Dunque quegli articoli non hanno niente che fare con l'articolo in questione.

In quanto all'onorevole Zanolini, credo che con un chiarimento possa anch'egli dirsi soddisfatto. Egli deve notare che qui parliamo delle condizioni generali che regolano i trasporti, e non si parla affatto di materia militare. Guai anzi se in queste condizioni generali volessimo regolare anche la materia militare. Non serviremmo certo a quegli interessi, a soddisfazione dei quali giustamente ha parlato l'onorevole Zanolini.

Le disposizioni che riguardano i trasporti militari formano oggetto di altro allegato; ma non devono mai esser regolate da queste condizioni che nulla hanno che fare con quella materia speciale. Dunque la proposta dell'onorevole Zanolini può esser discussa non ora, ma nella sua sede opportuna.

Per conseguenza credo che con la sola modificazione accettata possa l'articolo 2° esser votato dalla Camera.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, con questa modificazione proposta dalla Commissione, Ella desiste dalla sua proposta?

Sanguinetti. Siccome l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio e l'onorevole Giolitti hanno fatto una dichiarazione, che a me pare molto grave, così io credo mio dovere di ribatterla. Essi hanno detto: l'onorevole Giolitti, che l'articolo 403, - l'onorevole Grimaldi, che gli articoli 395 e 403 del Codice di Commercio, non sono applicabili a questi contratti; perchè, diceva l'onorevole Giolitti, e soggiungeva l'onorevole ministro, quegli articoli riguardano contratti conchiusi.

Ora io mi permetto di far rilevare ai miei contraddittori che qui siamo precisamente nel caso di contratti conchiusi...

Grimaldi, *ministro d'agricoltura e commercio*, No!

Sanguinetti. Sissignore, perchè le Società, con questi contratti, assumono l'obbligo di fare il vettore ferroviario.

Onorevole ministro, se questo che io dico non fosse vero, quasi tutto il Codice di commercio non sarebbe applicabile ai trasporti ferroviari.

Questo che noi discutiamo è il contratto tipo, è il contratto dei contratti, al quale si applicano tutte le disposizioni del Codice di commercio. Ora come si può lasciar passare una dichiarazione come quella lanciata dall'onorevole Giolitti e dall'onorevole Grimaldi, che il titolo decimoterzo...

Presidente. Ma è una discussione oziosa, onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Non è oziosa, signor presidente, questa discussione perchè gli articoli del Codice...

Presidente. Ma non siamo qui a discutere se gli articoli del Codice sieno applicabili o no.

Sanguinetti. Comunque sia, se io lasciassi passare senza protesta la teoria dell'onorevole ministro, sarebbe pregiudicato l'intero contratto ferroviario; i commercianti e gl'industriali non avrebbero più alcuna garanzia efficace a tutela dei loro interessi.

Presidente. Va bene; non fa testo l'opinione che uno manifesta. La legge è quello che è.

Sanguinetti. Io quindi non accetto l'emendamento della Commissione, o, per meglio dire, dell'onorevole Prinetti, quantunque migliori l'articolo. Credo che per ovviare a tutti gli inconvenienti che il commercio giustamente teme da questo inciso, sia meglio sopprimerlo; non c'è altra via.

Presidente. Dunque mantiene il suo emendamento.

Sanguinetti. Lo mantengo.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Invoco la cortesia della Camera per uno schiarimento che debbo dare all'onorevole Sanguinetti, perchè non vorrei essere addebitato, massime come ministro del commercio, di una dichiarazione che annullerebbe il Codice di commercio in materia di trasporti ferroviari. No, onorevole Sanguinetti, nè io, nè l'onorevole Giolitti, abbiamo potuto dir questo. Il Codice di commercio parlando del contratto di trasporto, intende parlare anche dei trasporti ferroviari, che costituiscono il primo dei mezzi di trasporto. E basterebbero per tutto le splendide pagine della relazione Zanardelli, che precede il Codice di commercio, per vedere come sono risolte parecchie questioni, relative precisamente ai trasporti ferroviari.

Dunque la questione non è quale egli la propone. La questione è questa, che gli articoli 395 e 403 parlano di un *contratto già compiuto, perfezionato e non eseguito* dalle ferrovie, e quindi addossano tutte le conseguenze di questa responsabilità all'Amministrazione.

Invece nel capitolo I, e propriamente nell'articolo 2, si contempla il caso in cui la ferrovia possa debitamente non accettare le merci e quindi non concludere il contratto di trasporto.

Le due ipotesi dunque sono perfettamente diverse; senza che con ciò si possa o si debba ritenere il Codice di commercio non applicabile alla materia dei trasporti ferroviari.

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

Visocchi. La ritiro, e mi associo a quella dell'onorevole Prinetti.

Presidente. Onorevole Nervo?

Nervo. Anch'io la ritiro, ed accetto la nuova dizione.

Presidente. Onorevole Zanolini, mantiene la sua aggiunta?

Zanolini. La mantengo, e vorrei aggiungere una dichiarazione.

Presidente. Faccia questa dichiarazione.

Zanolini. La mantengo perchè le ragioni addotte dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore non mi soddisfano.

Io credo che la disposizione che propongo non faccia che chiarire tutto ciò che riguarda gli obblighi delle Società concessionarie per i trasporti militari, i quali obblighi sono precisamente l'oggetto del capitolato, e non esistono nè scritti, nè sono in alcun altro modo determinati nel capitolato stesso. Dimodochè succederà immancabil-

mente questo: che per alcuni urgenti trasporti militari le Società si opporranno, perchè avranno il diritto di opporsi; e poi siccome sono tanto gelose del loro interesse, domanderanno larghi compensi per farli. Vi occorreranno quindi trattative lunghissime, che produrranno danni assai gravi.

In conseguenza io ritengo che non si possa fare a meno di una disposizione come quella che io ho proposto, tanto più che questa disposizione non fa che mantenere gli obblighi esistenti, e non porta alle Società alcuna spesa, alcun carico materiale.

Ho detto che c'è una Commissione centrale mista nella quale sono chiamati dei delegati delle Società ferroviarie; orbene, debbo ripetere esser prescritto nel regolamento attuale che a quei delegati le amministrazioni ferroviarie delegheranno pieni poteri per accettare le conclusioni della Commissione stessa. Ciò è di molta importanza, poichè da questa disposizione risulta che le decisioni della Commissione centrale hanno forza di legge. Vuole il Governo rinunciare a questa importante facoltà? E per quale ragione vi dovrebbe rinunciare? Io davvero non lo posso comprendere. Quindi mantengo la mia proposta.

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

Presidente. Parli, onorevole ministro.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Credevo di aver persuaso l'onorevole Zanolini, in quanto che non mi era pronunziato sulla sostanza del suo emendamento, ma aveva soltanto parlato sulla opportunità di esso.

Lo prego di considerarlo questo: che qui si parla delle tariffe e delle condizioni generali dei trasporti sulle strade ferrate; e questo non ha niente a che fare con la materia militare; lo prego di notare che vi è l'appendice numero 2, allegato E, nella quale si parla delle condizioni speciali dei trasporti militari.

Dunque, faccia lì le sue osservazioni: qui non trovano sede; e lo prego di ritirare la sua proposta, perchè sconvolgerebbe la materia dei trasporti.

Zanolini. Chiedo di parlare.

Presidente. Dichiaro se mantiene o ritira la sua proposta: perchè ha già parlato due volte.

Zanolini. Dopo quel che ha detto il ministro, mi riservo di ripresentare la mia proposta sul capitolo indicato dall'onorevole ministro.

Presidente. Sta bene: la riserva per l'allegato E. Anche l'onorevole Trompeo ha presentato un emendamento.

Egli vorrebbe che si dicesse: "Coi mezzi cor-

rispondenti o proporzionali. „ Ma mi pare che sia la stessa cosa, onorevole Trompeo.

Trompeo. Avrei proposto anche un'altra aggiunta: cioè, che si dicesse: „ coi mezzi proporzionati ai bisogni dei trasporti, „ perchè quelle parole sole: „ ai bisogni, „ mi pare che lascino qualche cosa a desiderare per la chiarezza dell'articolo. In quanto alla parola: „ proporzionati, „ io non ne faccio questione; però parmi che questa parola sia più tecnica nel caso del quale parliamo della parola „ disponibili „.

Presidente. L'onorevole ministro di agricoltura ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mi pare che sia inutile l'aggiunta che, per chiarezza, vorrebbe proporre il collega Trompeo, perchè nell'articolo 2 si dice:

“ L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee ed in base alle tariffe e condizioni in vigore, i trasporti di persone e di cose che le vengono richiesti, semprechè vi possa provvedere, ecc. „

Dunque è inutile ripetere la parola *trasporti*.

Quanto poi al dire coi mezzi *corrispondenti* o *proporzionati*, mi pare che non valga la pena di mutare; in sostanza, sono due parole che, nel caso attuale, si equivalgono.

Presidente. Insiste, onorevole Trompeo?

Trompeo. No, non insisto.

Presidente. Come la Camera ha inteso, all'articolo 2 vi sono diversi emendamenti proposti. L'articolo 2 dice così:

“ L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee ed in base alle tariffe e condizioni in vigore, i trasporti di persone e di cose che le vengono richiesti, semprechè: „ a questo punto la Commissione propone che invece di dire: „ vi possa provvedere coi mezzi disponibili di trasporto, „ si dica: „ coi mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili. „

Gli onorevoli Nervo e Visocchi che proponevano emendamenti analoghi a quello dell'onorevole Prinetti, accettano la nuova dizione, che è a un dipresso quella dell'onorevole Prinetti.

Prinetti. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Prinetti. Accetto la dizione proposta dal ministro, e lo ringrazio d'aver accolta la mia idea.

Presidente. Malgrado ciò, l'onorevole Sanguinetti mantiene il suo emendamento sostitutivo, cioè che siano soppresse le parole: „ coi mezzi disponibili di trasporto. „

Metto a partito l'emendamento soppressivo dell'onorevole Sanguinetti.

(Non è approvato.)

Rimane dunque inteso che così resta approvato l'articolo 2 così come fu formulato dalla Commissione, ed accettato dal Ministero:

“ Art. 2. *Obblighi dell'Amministrazione.* — L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee ed in base alle tariffe e condizioni in vigore, i trasporti di persone e di cose che le vengono richiesti, semprechè:

vi possa provvedere coi mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili;

non ostino impedimenti straordinari o di forza maggiore.

“ L'Amministrazione risponde dei danni conseguenti dall'inadempimento di questi suoi obblighi. „

Ora viene l'aggiunta al terzo comma dell'onorevole Nervo. Egli vorrebbe che dopo aver detto: „ non ostino impedimenti straordinari o di forza maggiore, „ si aggiungessero queste parole:

“ L'ingombro di merci nelle stazioni e la insufficienza di materiale mobile non saranno considerati come impedimenti straordinari per giustificare il rifiuto di eseguire i chiesti trasporti, o il ritardo avvenuto nel farli. „

La metto a partito.

Chi approva la proposta aggiuntiva dell'onorevole Nervo, è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

Viene ora l'articolo terzo.

All'articolo terzo l'onorevole Nervo ha presentato i seguenti due emendamenti:

Alle parole del primo alinea: „ Le tariffe generali e speciali e le condizioni relative ecc. „ sostituire le seguenti: „ Le tariffe ordinarie o generali, le tariffe differenziali e quelle speciali e le condizioni relative ecc. „

Sopprimere il 2° alinea e sostituirvi le seguenti disposizioni:

“ Non potranno essere concessi speciali ribassi di tariffa od altre facilitazioni con contratti particolari.

“ Tali facilitazioni fanno oggetto di apposita tariffa speciale a grande velocità applicabile a tutti gli speditori che si trovano nelle condizioni in essa menzionati.

“ I contratti particolari ora in vigore per simili

ribassi di tariffa e facilitazioni non potranno più essere rinnovati alla loro scadenza, e quelli stipulati dopo che il progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie fu presentato alla Camera cesseranno di essere applicati quando andranno in vigore nuove disposizioni relative alle condizioni dei trasporti ferroviari. „

Ma io faccio osservare all'onorevole Nervo, che il secondo emendamento, cioè quello con cui vorrebbe sopprimere il secondo alinea, per sostituirvi altre disposizioni, mi pare non abbia più ragione di essere dopo la votazione avvenuta.

Le do quindi facoltà di parlare sulla prima parte del suo emendamento, onorevole Nervo.

Nervo. Sulla seconda parte della mia proposta la Camera ha già manifestato il suo avviso. Resta la prima parte, dove propongo che all'articolo terzo invece di dire "Le tariffe generali e speciali o le condizioni relative „ si dica "le tariffe ordinarie o generali, le tariffe differenziali e quelle speciali e le condizioni relative ecc. „

Perchè qui è il primo caso in cui coll'allegato *D* si fa distinzione fra le tariffe ordinarie e speciali. Ora, siccome ci sarà una grossa questione, sopra questa distinzione di tariffe, mi limito a proporre, o che si distingua, fin da ora che le tariffe differenziali non sono da considerarsi come le tariffe speciali, di cui parla l'articolo 416 del Codice di commercio, oppure che, se non si vuole stabilire questo, si sospenda la questione sino a che si tratterà dell'allegato *E*, la qual cosa potrebbe essere più opportuna e consentanea all'ordine adottato della discussione. Quindi credo che l'onorevole Commissione non dovrebbe avere difficoltà di sospendere la questione relativa alla distinzione da farsi fra le tariffe generali e differenziali e quelle speciali.

Io ho sollevata questa questione ora affinché quando si sia alla discussione dell'allegato *E*, non si venga a dire: ma coll'articolo 3 del capo I abbiamo già decisa la questione. Ecco perchè ho fatto fin da ora la proposta di distinguere fra queste due specie di tariffe.

Io credo che sia meglio che il Ministero e la Commissione accettino la mia proposta, cioè a dire di riservare questa discussione all'allegato *E*; ciò ammesso ritiro il mio emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonacci.

Bonacci. È verissimo ciò che diceva l'onorevole Nervo: c'è una grave questione, se, cioè, sia rispettata o violata la disposizione dell'articolo 416 del Codice di commercio coll'ammettere alcune attenuazioni della responsabilità ordinaria delle

Società ferroviarie in quelle che nelle presenti convenzioni sono chiamate *tariffe speciali comuni*.

Non mi pare questo il momento in cui si possa discutere tale questione.

A mio avviso e secondo l'opinione di molti altri, che intendono prender parte alla discussione, la sua vera sede sarebbe nel *titolo* e negli *articoli 4, 5 e 7 delle tariffe speciali comuni*. Quindi io vorrei che, se accettata o respinta la modificazione che a quest'articolo propone l'onorevole Nervo, fra il Ministero, la Commissione e noi tutti fosse inteso e convenuto che l'anzidetta questione è riservata, e che se ne parlerà quando verranno in discussione le tariffe speciali comuni.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Consento con quanto ha detto l'onorevole Bonacci, che la sede opportuna per trattare la questione sollevata dall'onorevole Nervo è quella delle condizioni dei trasporti per le tariffe speciali comuni. In esse si parla della limitazione di responsabilità, e quindi sarà allora il caso di vedere se essa è conforme o no al Codice di commercio.

Cosicchè l'articolo 3° può benissimo esser votato senza che quella questione sia pregiudicata in modo alcuno.

Presidente. Onorevole relatore?...

Corvetto, relatore. Volevo fare l'identica dichiarazione.

Presidente. Onorevole Nervo, ha inteso? Rimane impregiudicata la questione sollevata da Lei e alla quale si è associato anche l'onorevole Bonacci.

Intanto rimane approvato l'articolo 3°.

Anche all'articolo 5 l'onorevole Nervo ha proposto il seguente emendamento:

Modificare il primo alinea come segue: "Nella determinazione dei prezzi complessivi di trasporto non sarà tenuto conto delle frazioni inferiori a mezzo chilometro, e le frazioni di percorrenza eguali o superiori al mezzo chilometro saranno conteggiate come un chilometro compiuto. „

Al 2° alinea, dopo le parole: "Il calcolo dei prezzi si fa sulle distanze reali „ aggiungere: "risultanti da apposita tavola poliometrica indicante le distanze da stazione, a stazione compilata per ordine alfabetico.

"Detta tavola dovrà essere approvata per decreto reale entro il termine di tre mesi a partire dalla data in cui andranno in vigore nuove condizioni generali dei trasporti, delle quali essa farà parte integrante.

“ Nella determinazione delle distanze reali, da indicarsi nella tavola poliometrica, non si terrà conto degli allungamenti di distanze adottati per rotondare le cifre di lunghezza delle singole linee.

“ L'amministrazione esercente avrà l'obbligo di fare le spedizioni sulle linee che segnano la più breve distanza fra il punto di partenza e il punto di arrivo, o quanto meno di non applicare una tassa maggiore quand'anche ciò non sia espressamente richiesto dagli speditori, ai quali non potrà perciò essere domandato un prezzo di trasporto ragguagliato ad una distanza maggiore, salvo i casi di una più lunga percorrenza su altre linee, imposta da casi di forza maggiore.

“ La sovramenzionata tavola poliometrica dovrà essere pubblicata e distribuita al pubblico nello stesso modo che sarà stabilito per le tariffe dei trasporti. „

Modificare come segue il 3° alinea: “ I trasporti si tassano per *cinque chilogrammi* per le frazioni inferiori a questo peso; e per dieci chilogrammi per il peso da 5 a 10 chilogrammi.

“ Al di sopra di *dieci* chilogrammi per frazioni di 10 in 10 chilogrammi. „

Modificare come segue il 4° alinea: “ Nel prezzo complessivo di trasporto, costituito della somma della tassa ferroviaria coll'imposta erariale corretta, tanto l'una che l'altra al decimo millesimo di lira, non sarà mai tenuto conto delle frazioni di lira inferiori a 2 centesimi e mezzo, e le frazioni eguali o superiori a questa cifra saranno conteggiate per cinque centesimi di lira; in verun caso ecc. „ (come nel testo)

Variare nel modo seguente il terzo ultimo alinea: “ Le tariffe speciali di cui è cenno nel 2° alinea dell'articolo 416 del Codice di commercio, e quelle differenziali, a seconda delle distanze, si applicano in modo che, per la intiera distanza, a cui la merce deve essere trasportata, si paghi una tassa unica per tonnellata e per chilometro ragguagliata alla distanza da percorrere, e che, nel caso di frazioni eccedenti la percorrenza, alla quale la tassa unica si riferisce, si paghi per tali frazioni in ragione della tassa stabilita per la distanza immediatamente susseguente. „

Nel penultimo alinea alle parole: “ L'applicazione delle tariffe speciali differenziali „ sostituire le parole: “ L'applicazione delle tariffe speciali e di quelle differenziali ecc. „

Nell'ultimo alinea sostituire alle parole: “ Le tariffe speciali differenziali „ queste altre: “ Le tariffe speciali e quelle differenziali. „

Aggiungere all'ultimo alinea la disposizione seguente: “ L'amministrazione dovrà unire al regolamento-tariffa, da publicarsi come è detto all'articolo 7, apposita *tabella-prontuario* indicante per ciascuna tariffa differenziale e per ciascuna tariffa speciale il prezzo fatto pel trasporto di una tonnellata a cominciare da un chilometro fino a mille chilometri. In tale prezzo non saranno comprese le tasse erariali. „

Onorevole Nervo, Ella ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

Nervo. Non creda la Camera ch'io abbia desiderio di importunarla, sorgendo ad intrattenerla su queste disposizioni. Ma esse sono troppo importanti perchè si possa lasciar passare un codice dei trasporti ferroviari che in pratica sollevi i più gravi e fondati reclami. Il primo alinea di questo articolo sulla determinazione e pagamento dei prezzi di trasporto, dice:

“ Nella determinazione dei prezzi complessivi di trasporto, il chilometro incominciato si calcola come compiuto. „

Io, invece, proporrei che fosse modificato così:

“ Nella determinazione dei prezzi complessivi di trasporto, non sarà tenuto conto delle frazioni inferiori a mezzo chilometro, e le frazioni eguali e superiori a mezzo chilometro saranno conteggiate come un chilometro compiuto. „

E questo perchè nell'applicazione delle tariffe le lunghezze si calcolano con la tolleranza di un chilometro; e sopra alcune linee anzi, (come, ad esempio, le venete) secondo l'antico regolamento, ogni distanza minore di sette chilometri si calcola di sette chilometri.

Ora, onorevoli colleghi, finchè si tratta di mezzo chilometro, si può benissimo imporre al viaggiatore ed alla merce di pagare per chilometro intero; ma, quando si tratta di distanze di alcuni chilometri, io credo che in un nuovo riordinamento delle tariffe queste anomalie debbano assolutamente essere eliminate.

Ora, ben vede la Camera che colla mia proposta, riducendo la frazione a mezzo chilometro, si attenua il danno dei cittadini, e nello stesso tempo, si tiene conto delle giuste esigenze dell'amministrazione esercente.

Io spero quindi la che Commissione vorrà accettare questa mia proposta.

Presidente. La Commissione vuole esprimere il suo parere sull'emendamento dell'onorevole Nervo?

Corvetto, relatore. Ma io credeva di dovere rispondere quando l'onorevole Nervo avesse svolt

tutti gli emendamenti che ha proposto su questo articolo.

Presidente. Onorevole Nervo, ha svolto tutti i suoi emendamenti all'articolo 5?

Nervo. No, no. (*ilarità*)

Presidente. Allora li svolga.

Nervo. Al secondo alinea di quest'articolo 5 si dispone: " Il calcolo dei prezzi si fa sulle distanze reali pei trasporti; sopra speciali tratti acclivi, il Governo potrà autorizzare un supplemento di prezzo che compensi la maggiore spesa di esercizio. "

A me preme soltanto intrattenere la Camera sulla prima parte di questo capoverso cioè sopra la disposizione per la quale il calcolo dei prezzi viene fatto sulle distanze reali.

Al primo inciso io propongo quest'aggiunta: " risultanti da apposita tavola poliometrica indicante le distanze da stazione a stazione, compilata per ordine alfabetico. "

Secondo me alle condizioni di trasporto dovrebbe essere unita una tavola poliometrica la quale indichi le distanze fra le varie stazioni di tutte le linee; perchè chi si serve delle ferrovie possa determinare esattamente il prezzo dei trasporti.

Questa tavola poliometrica si trova in tutti gli altri paesi e fatta con molta cura.

Io ho qui, per esempio, la raccolta delle tariffe che sono in vigore in Francia e in esse è compresa la tavola poliometrica che indica le distanze tra stazioni e stazioni; così nelle tariffe del Belgio ed in quelle degli altri Stati.

Questa pubblicazione è un giusto riguardo dovuto al pubblico, per garantirlo dalle inesattezze di calcolo, in cui potrebbero incorrere gli impiegati delle ferrovie. La cosa mi sembra così chiara che non occorre spendervi altre parole, e spero quindi che la mia proposta verrà accettata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. La modificazione che l'onorevole Nervo propone al primo capoverso equivale a togliere l'arrotondamento delle ultime cifre; vale a dire, a diminuire i proventi dell'esercente e quelli dello Stato nella partecipazione alla percentuale. E non è una piccola cosa!

Noi non possiamo quindi accettare questa proposta; tanto più che il completamento del chilometro si pratica non soltanto in Italia, ma in tutti gli altri paesi.

La seconda proposta dell'onorevole Nervo, è quella delle tavole poliometriche da unirsi alle condizioni dei trasporti.

Ed io credo che l'onorevole ministro dovrebbe fare in modo che questa tavola, oltrechè agli orari, fosse unita anche alle condizioni dei trasporti.

Non credo per altro che questa tavola possa farsi, come vorrebbe l'onorevole Nervo, in ordine alfabetico per tutte le stazioni. Sarebbe questo un affare serio ed importerebbe la stampa di volumi enormi che non troverebbero compratori; ed in questa proposta la Commissione non può seguire l'onorevole Nervo. S'egli vorrà rivolgersi a persone pratiche, potrà essere assicurato della inaccettabilità della proposta stessa.

L'onorevole Nervo poi vorrebbe introdurre anche una variante nel modo così detto dell'avviamento e della tassazione dei trasporti. A me pare che a questo sia provveduto coll'articolo 103 della condizione dei trasporti dove è detto. " È in facoltà dello speditore d'indicare la via che intende di far seguire alla spedizione e in mancanza d'indicazione l'amministrazione deve scegliere quella che in ragione del prezzo riuscirà più vantaggiosa allo speditore. " Ed è stabilito poi nell'articolo 103, ed anche nell'articolo 96 che, se lo speditore non fa una tale domanda, l'impiegato ferroviario è obbligato a scegliere la via più economica.

Per le stesse ragioni per le quali la Commissione non potrebbe accettare la sua proposta per l'arrotondamento della cifra, al capoverso secondo, così non potrebbe accettare questa al quarto capoverso.

Quanto al variare il terz'ultimo alinea, qui fa di nuovo capolino la questione dell'articolo 416 del Codice di commercio, che noi abbiamo dichiarato di voler lasciare impregiudicata.

Quindi, delle proposte dell'onorevole Nervo nessuna noi potremmo accettarne, salvo quella riferentesi alla tavola poliometrica, che accettiamo come raccomandazione al ministro di agricoltura e commercio.

E io dichiaro una volta per tutte all'onorevole Nervo, che è un vero dispiacere quello che io provo sempre quando, per la Commissione, non posso accettare le sue proposte, perchè proprio applaudisco al lavoro paziente che egli ha fatto nell'esaminare attentamente tutte queste condizioni dei trasporti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io non voglio trattenere più a lungo la Camera.

Già mi aspettava che con parole cortesi, come

è il suo solito, l'onorevole Corvetto avrebbe respinto le mie proposte.

Mi soffermo semplicemente sopra due delle obiezioni ch'egli mi ha fatto. Prima di tutto ha detto che la mia proposta di arrotondare le distanze soltanto fino al mezzo chilometro diminuirebbe il prodotto delle amministrazioni esercenti e del Governo.

Io certamente sono il primo a preoccuparmi della necessità di non diminuire questi prodotti, ma quando si tratta di ottenerli a prezzo di una ingiustizia, io non posso acconsentirvi.

È da molto tempo che con questi arrotondamenti si fanno pagare ai viaggiatori e alle merci molti chilometri che non percorrono, ed io sperava che, presentandosi l'occasione di riordinare le tariffe delle ferrovie, si trovasse modo di far cessare questo inconveniente.

La Commissione non accetta questa mia proposta ed io non insisto perchè sia sottoposta alla deliberazione della Camera, prevedendo già quale ne sarebbe il risultato.

Riguardo poi alla tavola poliometrica osserverò all'onorevole Corvetto che, a mio avviso, non sarebbe una grande spesa quella che dovrebbe fare l'amministrazione per dare questa giusta soddisfazione al pubblico.

Corvetto, relatore. L'abbiamo accettata.

Nervo. Questa tavola poliometrica per le ferrovie indica la lunghezza delle linee, ed ha lo stesso valore che nel commercio la bilancia.

L'onorevole Corvetto, che ha criterio così matematico, che è avvezzo a studiare le questioni tecniche, converrà con me che la tavola poliometrica soddisfa alla maggior necessità del pubblico.

In un piccolo libro che ho qui, di 23 pagine, si trova tutta la tavola poliometrica delle reti dello Stato in Francia, per 2800 chilometri; nè è di maggior mole quello che pure ho qui, e che contiene le tariffe e le tavole poliometriche del Belgio.

Vede dunque l'onorevole Corvetto che con un poco di buona volontà le amministrazioni ferroviarie potrebbero fare questo lavoro.

Io non pretendo che la tavola poliometrica sia pubblicata il giorno in cui entreranno in vigore le nuove tariffe: sono disposto a concedere sei mesi di tempo all'amministrazione per pubblicare questa tavola.

Noi dobbiamo cercare di dare al pubblico tutte le garanzie possibili, imperocchè se un tribunale dovrà giudicare sopra questioni che sorgano tra i privati e le Amministrazioni ferroviarie in casi in cui queste vogliano far pagare sopra una distanza, e lo spedite invece creda di aver diritto

di pagare per un'altra, quale criterio avrà per determinare la lunghezza reale della linea? Si manderanno i periti a misurarla?

Le amministrazioni serie hanno previsto questo caso, e vi hanno provveduto pubblicando le tavole poliometriche.

Io, dunque, ho creduto bene di fare questa proposta per mettere sotto gli occhi del Governo e della Camera una questione di grande importanza nell'applicazione delle tariffe.

Non vorrei per altro che la Camera si pronunciasse senza maturo esame su questo argomento che merita d'essere meditato; e però, se la Commissione crede di lasciar sospesa fino a domani questa questione...

Voci. No! no!

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare.

Nervo. ...per l'importanza che essa ha, lo faccia, e non sarà tempo perduto. Se poi non crede di accettare la mia proposta io non mi faccio nessuna illusione sopra le conseguenze del suo rifiuto.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

Corvetto, relatore. Ho già detto che riconosco la necessità delle tavole poliometriche non però compilate alfabeticamente, come vorrebbe l'onorevole Nervo; e sì l'ho riconosciuto che ne ho fatto argomento di raccomandazione al Governo.

Ma non posso consentire con lui che sia necessario che un documento di questa specie, abbia l'autorità di un decreto reale.

Presidente. L'onorevole Nervo, non insiste?

Nervo. Accetterò la proposta del relatore; ma mi permetto di soggiungergli che la cosa ha tale importanza, che, se approviamo per legge le condizioni dei trasporti, non è certamente superflua la solennità di un decreto reale che stabilisca le tavole poliometriche.

Accolga questa parte della mia proposta, onorevole Corvetto; ed io mi accosterò volentieri, per transigere, alla sua, onde i ministri di agricoltura e quello dei lavori pubblici, compilino queste tavole.

Così, sarò lieto che la mia proposta, almeno nel concetto, sia stata presa in considerazione.

Presidente. La Commissione non fa proposte?

Corvetto, relatore. La Commissione prega il ministro di agricoltura e quello dei lavori pubblici di tenere nel debito conto la raccomandazione dell'onorevole Nervo, ma non ritiene che le tavole poliometriche debbano essere approvate per decreto reale; giacchè i lavori fatti da una amministrazione governativa devono ritenersi esatti e non

può ammettersi il dubbio che essi contengano dati erronei.

Presidente. L'onorevole Nervo non insiste negli emendamenti proposti sull'articolo 5 che rimane approvato.

L'onorevole Nervo ha proposto le seguenti aggiunte all'articolo 6:

“ Quando la domanda di convogli speciali per parte di municipi, comitati o commissioni riesce giustificata da un concorso di viaggiatori pel quale non basterebbero i treni ordinari, l'amministrazione rimborserà la tassa riscossa pei treni speciali, e fisserà per ognuno dei treni ordinari un numero *minimo* di viaggiatori accorrenti, per modo che, quando questo minimo si trova raggiunto, quei viaggiatori non avranno che da pagare la tassa ordinaria di un biglietto e nulla più sarà dovuto pei treni speciali.

“ Se sulla linea, per cui sono chiesti convogli speciali o per la sola andata, o pel solo ritorno, o tanto per l'andata quanto per il ritorno sono in via normale adottati i biglietti di andata e ritorno, questi biglietti saranno concessi ai viaggiatori ammessi in quei convogli. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Siccome in Italia succede soventi, che si inviti il pubblico ad intervenire a solennità che possono interessare tutte le provincie, così si chiedono alle amministrazioni ferroviarie convogli speciali con alcune agevolanze.

L'articolo 6°, al primo capoverso, si occupa particolarmente, e molto opportunamente, di questa eventualità, e stabilisce le norme secondo le quali questi convogli speciali possano venire concessi.

Ora l'esame di questa disposizione, che in massima io accolgo volentieri, presenta una lacuna. Nel caso che quelli che intendono profittare dei convogli speciali non sieno in numero tale da poter riempire un convoglio intero, essi dovrebbero nullameno pagarne il costo; la mia proposta invece offre il modo di esonerarli da quel pagamento autorizzando l'amministrazione esercente a distribuire i viaggiatori nei convogli ordinarii, rinunciando al pagamento del convoglio speciale.

Siccome la mia proposta non diminuisce il reddito delle ferrovie, io spero che verrà accolta.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

Corvetto, relatore. Io trovo perfettamente giustificata la proposta dell'onorevole Nervo, ma mi pare non sia il caso di introdurla in una parte del capitolato, costituendo essa piuttosto materia di regolamento,

Quindi a me pare si potrebbe raccomandare al Governo di inserirla nel regolamento generale.

Presidente. Onorevole Nervo, accetta?

Nervo. Io consento che questa disposizione sia contemplata nel regolamento, che si farà per l'applicazione di questo capo.

Presidente. Passiamo all'articolo 7.

L'onorevole Nervo ha proposto i seguenti emendamenti:

Aggiungere dopo il primo alinea la seguente disposizione:

“ La importanza di ciascuna stazione di ogni linea sarà determinata in base al relativo movimento del traffico durante l'ultimo anno di esercizio, e sarà stabilita con reale decreto entro tre mesi dalla data in cui andranno in vigore le nuove condizioni generali pei trasporti, su proposta del ministro dei lavori pubblici, vedute ed esaminate le analoghe proposte dell'amministrazione esercente e sentito l'avviso delle Camere di commercio. ”

“ Con apposita tabella delle stazioni di ciascuna linea, inscritte per ordine della loro importanza come sopra determinata, sarà per ciascuna di esse indicato l'orario per il ricevimento e per la riconsegna delle spedizioni a grande o piccola velocità. ”

“ Tale tabella dovrà essere pubblicata ed annessa al libro delle condizioni dei trasporti e delle tariffe. ”

Aggiungere dopo il secondo alinea la disposizione seguente:

“ Sarà pure unito alle condizioni dei trasporti e relative tariffe un elenco di tali giorni festivi. ”

Sostituire all'ultimo alinea le seguenti disposizioni:

“ L'amministrazione è in obbligo di pubblicare e di tenere esposti nelle stazioni su larghe tabelle facilmente leggibili dal pubblico, gli orari, le condizioni dei trasporti, le tariffe colle loro modificazioni, i manifesti ed, in genere, tutti i regolamenti che interessano il pubblico, sia riguardo ai suoi diritti ed obblighi come a quelli dell'amministrazione. Essa dovrà pure pubblicare tutti questi documenti in apposita edizione economica e tenerne degli esemplari in vendita presso i principali librai nei maggiori centri e presso i rivenditori di libri e giornali nelle stazioni di qualche importanza, onde il pubblico possa procurarsi tali documenti colla massima facilità. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Anche qui, onorevoli colleghi, sorge una questione della massima importanza.

Il primo capoverso dell'articolo 7 stabilisce:

“ L'orario per la distribuzione dei biglietti, per la spedizione e riconsegna dei bagagli e dei cani è regolato su quello dei convogli. L'orario per il ricevimento e la riconsegna delle spedizioni a grande o piccola velocità è regolato per ciascuna stazione secondo la sua importanza. ”

L'ultimo inciso lascia all'amministrazione esercente la facoltà di determinare la importanza di tutte le stazioni della sua rete, per stabilire poi l'orario della spedizione delle merci, in relazione a questa importanza che l'amministrazione avrà designato. Ora si deve considerare che se l'apprezzamento delle condizioni commerciali, economiche e di traffico di un comune è lasciato all'amministrazione esercente, può avvenire che ne sia gravemente pregiudicato qualche centro di commercio a vantaggio di altri. Bisogna dunque stabilire una garanzia che questa importanza verrà stabilita imparzialmente.

Io quindi aspetto che l'onorevole Grimaldi dichiarerà di accettare la mia proposta.

Presidente. L'onorevole ministro d'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Accetto il concetto della proposta dell'onorevole Nervo che, cioè, per la determinazione dell'importanza di ciascuna stazione debba intervenire il Governo; però domando da lui che accetti la mia formula la quale è più breve e più comprensiva della sua. Io proporrei che nel primo comma dell'articolo 7 dopo le parole: “ per ciascuna stazione secondo la sua importanza ” si aggiungessero le altre “ ...la quale sarà determinata coll'approvazione del Governo. ” Il Governo quindi sentirà, se crede, le Camere di commercio e prenderà tutti quei consigli che crederà migliori. Ad ogni modo l'approvazione del Governo credo che basti a costituire quella garanzia che desiderava l'onorevole Nervo.

Presidente. Onorevole Nervo, ha facoltà di parlare.

Nervo. Consentito volentieri nella proposta dell'onorevole Grimaldi, la quale è più sintetica della mia. A me bastava che il mio concetto fosse riconosciuto attendibile.

Presidente. E quale è la formula, onorevole ministro?

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio,

“ la quale sarà determinata coll'approvazione del Governo. ”

Nervo. Vengo ora all'altro mio emendamento sull'articolo 7°.

Presidente. Ma siamo all'articolo 8°, onorevole Nervo: il 7° è passato.

Nervo. Non è passata che la prima parte del 7°, almeno così mi pare. E qui non si tratta di una bagattella.

Io sarò brevissimo, ma m'immagino che con questa discussione finirò per prendere un gran mal di gola. *(Parità)*

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. E lo farà ritornare anche a me, quel che è peggio! *(Si ride)*

Nervo. L'ultimo capoverso dell'articolo 7 è così concepito:

“ L'amministrazione è in obbligo di pubblicare e di tenere esposti nelle stazioni gli orari, le tariffe, i manifesti ed i regolamenti che interessano il pubblico. ”

Orbene, da noi succede questo: chiunque cerchi le tariffe od i regolamenti ferroviari non li trova in nessun luogo, nemmeno presso l'editore che li ha stampati; ed io per averli ho dovuto ricorrere ad alcuna delle diverse amministrazioni esercenti. Ora la molteplicità e la novità delle disposizioni che stiamo per approvare esige che si abbandoni questo sistema. Questi documenti, orari, tariffe, regolamenti ed altre pubblicazioni del genere, devono essere alla portata di tutte le amministrazioni e di tutti i cittadini, come succede in Francia, nel Belgio ed in tutti i paesi.

Perciò io propongo che l'ultimo capoverso dell'articolo 7 sia modificato nel modo seguente:

“ L'amministrazione è in obbligo di pubblicare e di tenere esposti nelle stazioni su larghe tabelle facilmente leggibili dal pubblico, gli orari, le condizioni dei trasporti, le tariffe colle loro modificazioni, i manifesti ed, in genere, tutti i regolamenti che interessano il pubblico, sia riguardo ai suoi diritti ed obblighi come a quelli dell'amministrazione. Essa dovrà pure pubblicare tutti questi documenti in apposita edizione economica e tenerne degli esemplari in vendita presso i principali librai nei maggiori centri e presso i rivenditori di libri e giornali nelle stazioni di qualche importanza, onde il pubblico possa procurarsi tali documenti colla massima facilità. ”

E, siccome si tratta di un obbligo da imporsi

alle amministrazioni, obbligo che riuscirebbe di immensa utilità pel pubblico, vista la rarità assoluta di questi documenti, visto il fatto che non si possono trovare, io credo di assoluta necessità, a garanzia del pubblico, la modificazione che io propongo e della quale ho dato lettura.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io prego l'onorevole Nervo di considerare che qui si tratta delle condizioni generali di trasporto, cioè delle norme che devono regolare questo contratto. Ma se noi ci mettessimo qui nella via di entrare in tutti quei dettagli, fino al punto di dire come debbano essere pubblicati, in che edizione debbano essere fatti, se debbano essere tascabili (*Si ride*) i programmi, i manifesti, i regolamenti; allora faremmo un grosso ed inutile volume.

All'onorevole Nervo deve bastare che, nelle condizioni generali dei trasporti, sia determinato in genere l'obbligo alle Società. E questo è determinato, perchè si dice: "l'amministrazione è in obbligo di pubblicare e tenere esposti nelle stazioni gli orari, le tariffe, i manifesti ed i regolamenti che interessano il pubblico." Dunque mi pare che un obbligo più preciso di questo a carico dell'amministrazione non si possa prescrivere.

Ma l'onorevole Nervo dice: si potrà continuare a non adempiere a quest'obbligo, come si è fatto finora. Ma allora sarà colpa del Governo, così in questa, come in ogni altra cosa, se non farà eseguire bene il contratto, se non farà eseguire bene gli obblighi delle Società. Ma il precisare, l'estendere questi obblighi, non esclude l'inconveniente; perchè, anche quando si stabilissero quelle norme che vuole l'onorevole Nervo, resterebbe sempre il pericolo che il Governo trascurasse l'adempimento del suo dovere di vigilare l'esecuzione della convenzione.

I dettagli che egli dice, possono trovare il loro posto nei regolamenti che devono esser fatti, ma non già nelle condizioni generali dei trasporti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. L'onorevole ministro avrebbe ragione se in questo capoverso non si parlasse dell'obbligo dell'amministrazione esercente di pubblicare gli orari e le condizioni dei trasporti, ma dal momento che si fa all'amministrazione quest'obbligo, vuol dire che si vuol rendere questi documenti accessibili al pubblico. Ora ciò non si ottiene colla disposizione dell'articolo. Ma, se non si vuol adottare la formola da me proposta (che può es-

sero considerata troppo prolissa), si aggiunga almeno " . . . e provveda che ne sia fatta la vendita nelle stazioni, e presso i principali librai. " In questo modo sarà soddisfatto il mio desiderio.

Presidente. Onorevole Nervo, insiste nel suo emendamento?

Nervo. Io prego l'onorevole ministro di dirmi se accetta questa mia ultima proposta.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io ripeto che terrò conto nel regolamento di questo desiderio dell'onorevole Nervo.

Nervo. Allora prendo atto delle promesse dell'onorevole ministro che col regolamento sarà provveduto ad assicurare la vendita di questi documenti, e ritiro la mia proposta.

Presidente. Dunque l'onorevole Nervo non insiste nella sua proposta.

L'articolo 7 rimane approvato coll'aggiunta proposta dal Ministero al terzo capoverso.

L'onorevole Nervo ha proposto il seguente emendamento all'articolo 8:

Aggiungere al penultimo alinea dopo le parole: " le formalità di dogana " le parole: " anche nei casi in cui una merce è appoggiata ad un punto di confine. "

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Questa proposta è diretta ad agevolare lo svincolo doganale, e mi pare che non ci dovrebbe essere difficoltà alcuna da parte della Commissione e del Ministero di ammetterla; perchè al commercio bisogna usare tutte le agevolezze possibili.

La proposta del resto non è di mia iniziativa; essa è stata raccomandata da molti e distinti commercianti ed industriali.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

Corvetto, relatore. La Commissione è spiacente di non poter accettare la proposta dell'onorevole Nervo, perchè non crede che questa sua aggiunta al penultimo capoverso dell'articolo 8 sia fatta nell'interesse degli speditori.

Essa poi distruggerebbe l'ultimo capoverso dello stesso articolo e sarebbe in opposizione al progetto di convenzione internazionale del 1881. Se si accordasse questa facoltà, lo speditore sarebbe obbligato molte volte ad andare in persona alla frontiera per fare lo sdaziamento della sua merce; quindi è meglio lasciare le cose come sono proposte e come ora sono.

D'altra parte in alcuni punti di frontiera sono stabiliti uffici ferroviari, che hanno queste speciali attribuzioni; per queste considerazioni, la Commissione non crede di poter accettare la proposta dell'onorevole Nervo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Onorevole Corvetto, io la prego di considerare che le nostre frontiere terrestri hanno un così largo sviluppo che uno che importi la sua merce dall'estero può avere la convenienza di far soffermare la merce stessa alla frontiera per spedirla nelle diverse parti del paese.

Essendo, per esempio, inviata una cassa di merci dalla Francia a Torino, il ricevitore non potrà sdoganarla a Susa o a Bardonnecchia, e distribuirla dove gli conviene?

A me sembra che alle Società ferroviarie non debba importare che le formalità doganali si compiano in un punto piuttosto che in un altro.

Ci pensi bene l'onorevole relatore, e vedrà che quello che io propongo è legittimamente richiesto dal commercio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Corvetto, relatore. Tra le condizioni dei trasporti c'è un articolo il quale dà facoltà allo speditore di trattenerne la sua merce dove vuole; nulla si oppone ch'egli la faccia soffermare al confine; ma ammettendo la proposta dell'onorevole Nervo si distruggerebbe un servizio che già funziona.

Nervo. Se incontreremo strada facendo l'articolo cui ha accennato l'onorevole relatore ne parleremo.

Presidente. Dunque rimane approvato l'articolo 8.

L'onorevole Nervo, propone i seguenti emendamenti all'articolo 9:

Aggiungere dopo il 1° alinea:

“ In questo libro il reclamante indicherà eziandio l'indirizzo del luogo dove desidera che sia spedita la decisione relativa al suo reclamo. ”

Modificare come segue il 3° alinea:

“ Con apposito regolamento interno, da pubblicarsi insieme alle condizioni generali dei trasporti ed alle tariffe, saranno stabiliti i casi dei reclami per i quali il capo-stazione è autorizzato a provvedere direttamente, ed i limiti entro cui esso potrà risolvere i reclami stessi. Fra questi reclami saranno compresi quelli per errori materiali di tassazione o di riscossione, di pesatura, di applicazione di una tariffa piuttostochè di un'altra, essenzialmente dipendente da palese errore, ed altri analoghi. ”

“ Per questa specie di reclami il capo-stazione dovrà provvedere immediatamente nel senso di definire la contestazione insorta. ”

“ I reclami che implicano la responsabilità dell'amministrazione esercente per danni prove-

nienti da perdite, avarie o ritardi; da erronea applicazione di tariffe e delle relative condizioni, come da altri fatti analoghi, saranno rivolti all'ufficio dell'ispettorato governativo, il quale li trasmetterà immediatamente alla Commissione permanente dei reclami presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, dandone contemporaneamente copia alla Direzione dell'esercizio, che farà conoscere entro cinque giorni alla Commissione medesima il suo avviso sui reclami presentati. ”

“ Tutte le sere i capi-stazione dovranno spedire alla Direzione dell'esercizio o dell'ufficio più prossimo, che la rappresenta, un elenco dei reclami presentati durante le ultime 24 ore. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Un gran numero delle persone interrogate dalla Commissione sull'inchiesta ferroviaria, ha lamentato che i reclami cui l'esercizio delle ferrovie dà luogo, vengono il più delle volte posti nel dimenticatoio.

Molti di questi reclami potrebbero essere risolti dagli stessi capi-stazione; ebbene essi invece debbono scrivere alla Direzione.

La Direzione a sua volta li rimette al Consiglio di amministrazione ed un povero diavolo di negoziante od industriale che abbia necessità di una pronta risoluzione deve attendere dei mesi prima che gli venga fatta ragione.

Questi reclami possono toccare questioni che per la loro indole ed importanza possano essere risolte dai capi-stazione e ciò stabilendo noi faremo un po' di decentramento; altre questioni più importanti possono essere risolte dalla Direzione dell'esercizio ed altre dall'ispettorato governativo.

Ma quando i reclami concernono gravi interessi dei terzi non si deve più lasciare alla stessa amministrazione esercente il diritto di decidere, ma si deve lasciare al viaggiatore il diritto di rivolgersi ai tribunali ove non accetti la soluzione che propone l'amministrazione. Bisogna insomma stabilire un'organizzazione seria in modo da garantire il pubblico.

In Inghilterra, come ho accennato giorni sono, si è riconosciuta la necessità d'istituire una Commissione permanente con facoltà larghissime di decidere le questioni che toccano gl'interessi dei terzi in rapporto alle ferrovie: perchè non faremo noi altrettanto in quest'occasione?

Io ho quindi proposto un articolo da inserirsi nella legge per autorizzare la istituzione di una Commissione speciale che risolva questi reclami di maggiore importanza. Ma per i minori, come

per esempio quelli che concernono errori nel calcolo del prezzo nell'applicazione delle tariffe, io propongo che la Società esercente dia ai capi-stazione la facoltà di risolverli, senza che sia necessario ricorrere alla Direzione dell'esercizio. Mi pare la cosa sia di un ordine pratico così evidente, così salutare nell'interesse del commercio e dell'industria, che non dubito dell'accoglimento di questa proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Corvetto, relatore. L'onorevole Nervo domanda che al primo alinea si aggiungano queste parole:

“ In questo libro il reclamante indicherà eziandio l'indirizzo del luogo dove desidera che sia spedita la decisione relativa al suo reclamo. ”

Ma mi pare che ciò sia del tutto superfluo, perchè nessuno farà un reclamo senza indicare il suo indirizzo; e potrà indicare quello che gli torni più comodo.

Nervo. C'è anche adesso nel regolamento!

Corvetto, relatore. Quanto al resto, l'onorevole Nervo ha perfettamente ragione. È innegabile che i reclami alle ferrovie non hanno nel nostro paese tutti quegli effetti che dovrebbero avere, sia per le lungaggini della risposta, sia anche perchè sono facilmente trascurati.

La Commissione se n'è preoccupata, ed ha aggiunto alla proposta fatta dal Ministero:

“ I reclami possono essere rivolti anche alla Direzione dell'esercizio ” le seguenti parole: “ ed ai rappresentanti del Governo. ”

Questa nostra proposta, sebbene sia assai breve (*Si ride*) fu raccomandata al Ministero dei lavori pubblici con una lunga memoria, nella quale lo pregavamo per l'appunto di vedere che nei regolamenti fosse ben definito il modo di esaurire i reclami; non parendoci necessario di ingrossare di più questo volume coll'aggiungervi anche questo particolare.

L'onorevole Nervo vorrebbe che il capo-stazione fosse arbitro nel decidere su alcuni reclami; ma questo amministrativamente non è possibile, meno certi casi particolari nei quali può decidere lo stesso conduttore di un treno; come non è possibile imporre alla Direzione un termine perentorio di cinque giorni per esaurire i reclami.

Per queste considerazioni non potremmo accettare, come aggiunta, l'emendamento dell'onorevole Nervo; ma, ripeto, abbiamo già fatto raccomandazioni a questo proposito all'onorevole ministro

dei lavori pubblici, il quale ne terrà il maggior conto possibile.

Presidente. Onorevole Nervo, insiste Ella nella sua proposta?

Nervo. Mi dispiace che l'onorevole relatore non dia a questa questione l'importanza che merita.

Corvetto, relatore. Ma anzi gli do molta importanza!

Nervo. E allora perchè rifiuta qualunque modificazione alla proposta della Commissione?

Ora io affermo che la proposta della Commissione lascia una immensa lacuna in questa parte. Il pubblico deve avere le maggiori garanzie; e queste devono essere stabilite nelle condizioni dei trasporti e non nel regolamento, perchè è appunto nelle condizioni dei trasporti che l'amministrazione esercente deve stabilire i provvedimenti necessari.

Nei regolamenti di alcune amministrazioni ferroviarie ci sono anche attualmente disposizioni relative ai reclami; ma io desidererei che queste disposizioni, essendo di grande importanza, fossero poste nelle condizioni di trasporto, invece che nel regolamento, e vorrei che più chiaramente si stabilissero le garanzie da darsi al pubblico.

Egli è per queste ragioni che son costretto a mantenere il mio emendamento.

Presidente. Verremo dunque ai voti.

L'onorevole Nervo propone all'articolo 9 le seguenti modificazioni:

Primo:

Aggiungere dopo il 1° alinea: “ In questo libro il reclamante indicherà eziandio l'indirizzo del luogo dove desidera che sia spedita la decisione relativa al suo reclamo. ”

Pongo a partito questo primo emendamento. Chi lo approva è pregato d'alzarsi.

(*Non è approvato.*)

Onorevole Nervo, insiste Ella sugli altri emendamenti allo stesso articolo?

Voci. No! no!

Nervo. Dopo questa manifestazione di simpatia ai miei emendamenti, non insisto. (*Oh! oh! — Bravo! — Si ride*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo il quale propone il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: “ ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse; ogni riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse. ”

Aggiungere allo stesso articolo la disposizione seguente: “ All'atto della consegna della merce

per parte del mittente, l'amministrazione dovrà riconoscerne d'ufficio e gratuitamente il peso per indicarlo nella notadi spedizione o lettera di porto. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Nell'articolo 10 si dice :

“ Ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse ; ogni riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse, dà facoltà all'amministrazione di esigere di pieno diritto, oltre all'importo dovutole o al complemento del medesimo, il triplo della somma che si fosse tentato di non pagare, ecc. „

Ora la Camera deve sapere che questa disposizione ha suscitato i più vivi reclami per parte del commercio e dell'industria. Distinti negozianti, in molte petizioni, hanno fatto osservare come questa disposizione che si riscontra anche in taluni regolamenti oggidì vigenti, sia un'anticaglia da Medio Evo. Le amministrazioni ferroviarie si oppongono a che un negoziante agglomeri in uno stesso collo merci di diversa classe, e fanno pagare il triplo della tariffa ove questa agglomerazione non sia dichiarata.

Invece le ferrovie bene organizzate in questo caso stabiliscono che quel negoziante o quell'industriale che agglomera merci di diversa specie in uno stesso collo debba pagare secondo la classe più elevata che è compresa in quegli oggetti ; e a questo modo la ferrovia non è danneggiata, perchè si paga la tariffa maggiore. Ma da noi, con questa disposizione, si impone l'obbligo di dichiarare queste agglomerazioni, per applicare la tariffa secondo la classe a cui appartiene ogni qualità di merce. In omaggio alle giuste osservazioni fatte da diverse Camere di commercio e da molti e distinti industriali, io ho proposto la soppressione di queste disposizioni che non sono più degne di un paese civile dove si voglia organizzare il servizio ferroviario in modo adeguato e conforme alle legittime esigenze del commercio.

Presidente. A questo articolo 10, anche gli onorevoli Casati, Carmine, Vigoni, Taverna e Sola propongono un emendamento. Essi vorrebbero che, dopo le parole: “ quantità o peso delle merci o del bestiame, „ fossero sopresse le altre: “ ovvero del valore quanto al numerario ai titoli pubblici ed oggetti preziosi. „

L'onorevole Casati ha facoltà di parlare per svolgere questo emendamento.

Casati. Io intendo di richiamare l'attenzione del Governo e della Commissione su questo inciso dell'articolo 10; inquantochè, mentre per l'articolo 41 del regolamento dell'Alta Italia che

è stato esteso alle ferrovie esercitate dallo Stato, si limitava la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria al valore unicamente denunziato, con le attuali tariffe verrebbe invece obbligata la denunzia del valore reale; e di ciò fanno prova le soprattasse che sono sancite appunto da questo articolo 10. È facile vedere il danno immenso che questa disposizione porterebbe ad un commercio che si va ora svolgendo, e che, piuttosto che essere aggravato di nuove tasse, avrebbe bisogno di esser protetto, dovendo lottare contro la concorrenza fortissima della Svizzera e della Germania.

Ora io pregherei il Governo e la Commissione di volere accedere all'emendamento da me proposto, sembrandomi che realmente sia dannoso il sancire le penalità portate dall'articolo 10, e meglio valga lasciare intatte le ora vigenti disposizioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Io non so come la Commissione non abbia vista la eccezionale importanza dell'articolo 10, e come nella sua relazione l'abbia appena sfiorato.

Signori, qui si tratta proprio di clausole assolutamente eccezionali.

Ma vedete un po'; quando si tratta della Società, nessuna, o pochissime garanzie; quando si tratta del Governo o del pubblico, garanzie feroci, perchè quello che è stabilito in quest'articolo, mi si permetta di dirlo, è feroce.

Qui si dice: “ ogni falsa dichiarazione di qualità o peso delle merci o del bestiame, ecc. „ è soggetta ad una multa. Vedremo più tardi quale sia questa multa. Ma intanto, se ad un industriale o ad uno spedizioniere accade di fare uno sbaglio nell'indicare la qualità od il peso d'una merce, lo si dichiara in colpa, e gli si applica la multa. Se un fattore, nel fare la spedizione del bestiame minuto, si sbaglia, e non fa distinzione tra capretti ed agnelli, vi è falsa dichiarazione, e gli si applica la multa. Se io, od altri per me che conosca poco le tariffe, invoca indebitamente l'applicazione d'una tariffa che non sia applicabile, si commette una contravvenzione; e vi è luogo ad applicazione d'una multa.

C'è di più, o signori; c'è che colui il quale faccia spedizione in unico gruppo di due scatole di dolci destinate a due persone diverse, incorre in contravvenzione e quindi è passibile della multa.

E qui sorge incidentalmente una questione di natura assai grave, la quale mi duole sia sfuggita all'onorevole Commissione; cioè, la questione dell'amalgama, la quale resta pregiudicata con questo

articolo. Perchè, o signori, le ferrovie tedesche, le ferrovie svizzere, le ferrovie francesi, od ammettono o consentono l'amalgama. E per quale ragione quello che ammettono le ferrovie delle nazioni a noi vicine, si deve negare in Italia? Signori, la ragione c'è, e ce ne accorgeremo quando verremo alle tariffe speciali. Perchè anche nelle tariffe speciali è vietato l'amalgama; e quando non si ammetta l'amalgama, per molte merci le tariffe speciali non saranno applicabili. E non lo saranno specialmente per i tessuti, perchè difficilmente si possono fare spedizioni a vagone completo per i tessuti, quando nello stesso vagone non si possano caricare tessuti di qualità diversa.

Il pregiudizio che ne deriverà al traffico è evidente; come è evidente il vantaggio che in tal guisa si procura alla Società esercente. E con questo articolo, il principio dell'amalgama è ferito a morte. Approvato l'articolo come si trova, la questione resterà pregiudicata anche rispetto alle tariffe speciali. Ma c'è una ragione, onorevole ministro del commercio, nel voler togliere quei vantaggi nei metodi di spedizione che sono in vigore e che giovano tanto, non soltanto al grande commercio, ma più ancora al piccolo?

E basti per ora quest'osservazione intorno all'amalgama; avrò occasione di riparlare quando verranno in discussione le tariffe speciali.

Adesso vediamo quale sia la multa comminata da questo articolo. È stabilita nel triplo della somma che si fosse tentato di non pagare. Aveva dunque ragione l'onorevole Baccarini quando, alcuni giorni or sono, chiamava le Società contraenti, arpie del sangue italiano. Esse non si accontentarono delle multe oggi in vigore, che sono del doppio; ma le vollero elevate al triplo.

Può la Camera accettare, digerire, tutte le enormità che si contengono in questo articolo? Lo faccia. (*Con forza*) Se la maggioranza vuole accettare queste enormità le accetti pure; io non farò proposte, ma sappia il paese che noi abbiamo protestato! (*Oh! oh! — Rumori a destra*).

Mi pare che in qualche parte di quest'Aula abbia eco il carnevale festante nelle vie di Roma. (*Oh! oh!*)

Presidente. Onorevole Sanguinetti, io la invito a moderare il suo modo di parlare; abbia della Camera quel rispetto che ognuno deve avere.

Sanguinetti. Modererò le mie espressioni; ma sono troppo gravi, sono troppo alti gl'interessi che discutiamo, da potere pretendere che, anche da quella parte della Camera (*Destra*) si senta il dovere di ascoltare noi, che abbiamo assunto que-

sto compito, che non è lieto nè grato, ma doveroso ed onesto.

Presidente. Invito l'onorevole relatore ad esprimere il suo avviso intorno ai vari emendamenti che sono stati presentati.

Corvetto, relatore. Io non credevo che questo articolo dovesse sollevare tanta opposizione da parte dell'onorevole Sanguinetti. Il punto che a lui ha fatto più sensazione è il seguente: "Ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse."

La Commissione aveva già fatta una domanda al Ministero per vedere se era possibile di escludere questa sanzione; ma il Ministero rispose nel modo che abbiamo accennato nella relazione, e che a noi parve convincentissimo. Si tratta innanzi tutto di una disposizione che esiste non solamente da noi ma in tutti i paesi stranieri.

Sanguinetti. No, no. (*Interruzioni*)

Corvetto, relatore. Permetta, mi lasci parlare. Malgrado che poc' anzi Ella gridasse molto forte, io sono stato zitto quando parlava.

L'agglomerazione *non dichiarata* della merce dev'essere vietata per due ragioni. La prima, perchè può dar luogo a particolari speculazioni e noi facciamo questa disposizione non per gli spedizionieri, ma per l'industria ferroviaria; la seconda ragione è che l'amministrazione ferroviaria ha diritto di sapere quali merci si spediscono e sempre per evitare ogni pericolo. Queste sono le ragioni che ci furono addotte, e per le quali noi manteniamo il nostro articolo. Su l'altra proposta dell'onorevole Casati ed altri colleghi, prego l'onorevole ministro Grimaldi di volere esprimere la sua opinione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io debbo rettificare un'affermazione dell'onorevole Corvetto, il quale disse che questa disposizione antidiluviana di sottoporre al triplo della tassa dovuta chi non dichiarerà il peso giusto delle diverse merci agglomerate in un collo, esiste anche in altri paesi. Io ho qui parecchie tariffe di altri paesi, e non vi trovo questa disposizione. E in ogni modo, se anche esistesse presso altre nazioni, non sarebbe questa una ragione di stabilirla anche nel nostro Codice ferroviario, perchè è vessatoria, ingiusta e contraria ai veri interessi del paese. Il triplo della multa! Ma il commercio che paga sì elevate tariffe, ha pure il diritto di pretendere che le amministrazioni ferroviarie debbano pesare i colli da spedire. Chi sbaglia di un chilogramma, sarà dunque sottoposto al triplo

della tassa dovuta? Ma questo è soverchiamente ingiusto ed immorale; e davvero, mi stupisce che la Commissione non abbia considerata l'enormità di questa disposizione.

Io quindi faccio questa proposta aggiuntiva:

“ Il peso delle merci che saranno presentate per la spedizione deve essere accertata dall'amministrazione esercente, la quale deve avere gli ordigni e gli apparecchi necessari per determinare questo peso. ”

Questa è giustizia, onorevoli colleghi. Ma col l'articolo quale è, noi ci esponiamo alla più severa e giusta critica per parte del paese. (*Rumori*)

Presidente. L'onorevole ministro d'agricoltura e commercio ha facoltà di parlare per esprimere il suo avviso sopra le diverse proposte.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Esprimo subito il mio avviso. Io non comprendo tutto il calore che il mio amico Sanguinetti ha posto in questo articolo. Io lo capisco in tutti gli articoli del contratto, e del capitolato, meno che in questo, perchè qui si tende a togliere degli abusi, ed a punire coloro che intendono frodare le ferrovie, o per lo meno contravvenire alle prescrizioni di legge ed indebitamente sottrarre alle ferrovie i proventi che loro sono dovuti.

Ora ciò, sotto qualunque sistema di questo mondo, non è morale; e chi garantisce la verità delle dichiarazioni ed evita gli abusi, non merita di essere censurato così, come se stabilisse una massima iniqua.

Ma sapete che cosa è questo articolo? Esso è intitolato “sopratasse in caso di abusi”, e si esprime così: “Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'amministrazione di quanto le è dovuto”, e certo chi, dovendo dieci, paga cinque con sotterfugi, non compie se non una immoralità.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. “Ogni tentativo di viaggiare senza pagamento di tutto o di parte del prezzo di trasporto; ogni falsa dichiarazione di qualità, quantità o peso delle merci o del bestiame, ovvero del valore quanto al numerario, ai titoli pubblici ed oggetti preziosi; ogni fatto tendente ad ottenere una indebita applicazione di tariffa speciale o ridotta; ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse; ogni riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse, dà facoltà all'amministrazione di esigere di pieno diritto, oltre all'importo dovutole o al complemento del medesimo, il triplo della somma che

si fosse tentato di non pagare, a meno che si tratti di casi nei quali siano stabilite maggiori o minori sopratasse, e ciò senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti in vigore. ”

Non vi pare giusto, o signori, che queste frodi, o per dire più esattamente, queste contravvenzioni, sieno punite con una sopratassa del triplo? Ora io domando: ci è ragione alcuna di gridare contro quest'articolo?

E poi per quel che riguarda specialmente la soppressione voluta dall'onorevole Nervo, dirò che egli si ferma a quelle parole *ogni non dichiarata agglomerazione*, ecc., che ritrova non eque e giuste. Ma è evidente che quando in uno stesso collo od in una sola spedizione vengano agglomerate cose appartenenti a classi diverse, e quest'agglomerazione non si dichiara; si commette un abuso a danno dell'amministrazione e la si defrauda di quello che per legge le spetterebbe. Chi compie quell'abuso, non merita per ciò, se è scoperto, di essere condannato al triplo della somma dovuta? Io non capisco perchè non si dovrebbe colpirlo.

Ma poi io dico all'onorevole Nervo, che analoga disposizione si riscontra nelle tariffe delle ferrovie estere, per la ragione che tutte le ferrovie debbono avere il dritto ed i mezzi di impedire che altri si faccia trasportatore, in loro vece pur servendosi dei loro mezzi, ovvero si procacci un illecito lucro a loro danno, con l'incettare trasporti e cumularli per fruire di tali tariffe ribassate del peso o per non corrispondere alla ferrovia quella tassa determinata che la tariffa le assegna.

La stessa disposizione si trova in tutti i capitolati ed in tutte le tariffe italiane in vigore, cioè all'articolo 109 delle tariffe Alta Italia, 84 Romane e 79 Meridionali.

Sicchè sotto ogni rapporto la disposizione dell'articolo 10 è da approvare, e prego la Camera di approvarla com'è redatta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Molte voci. Ai voti! La chiusura!

Presidente. Dovevano domandarla prima. Ora ho dato facoltà di parlare all'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Quando vogliono chiedere la chiusura, la chiedano prima che il presidente abbia data la facoltà di parlare.

Presidente. Onorevole Lazzaro, non apostrofi i suoi colleghi, e parli come è suo diritto.

Lazzaro. Le parole dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio hanno richiamato alla

mia memoria ciò che avvenne altra volta nella prima legislazione del regno italiano.

Si discutevano le misure da prendersi contro il brigantaggio; (*Bisbiglio*) si discutevano alcune leggi eccezionali relative al reclutamento, e da questi banchi (*Sinistra*) si combattevano certe misure che parevano eccessive, draconiane, e contrarie allo scopo stesso che il Governo si prefiggeva nel proporle alla Camera.

Allora che cosa accadde? Che alcuni zelanti, o troppo zelanti colleghi appartenenti alla maggioranza d'allora, che era diversa da quella d'oggi, accusavano noi nientemeno che di voler essere per lo meno protettori o manutengoli dei briganti. A noi, come si comprende bene, non facevano queste accuse nè caldo nè freddo, perchè non ci colpivano.

Oggi l'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha sostenuto quest'articolo in nome di alta moralità.

Ma, *pas de zèle*, onorevole ministro! Non parmi che si incoraggi la frode, o s'incoraggino i frodatori, quando si dice: distinguiamo l'irregolarità che ha per scopo di frodare, dall'irregolarità causata dall'errore.

Voi, con questo articolo, trattate alla medesima stregua chi froda e chi sbaglia, mentre ci possono essere errori e frodi; se c'è la frode riconosciuta, punitela con doppia, tripla multa. Fate quel che credete, sebbene anche la pena debba essere coordinata alla specie del reato che si commette. Ma, ad ogni modo, dove ci sia frode, nessuno vi dirà niente se sarete rigorosi; ma quando si parla di frodi, chi sarà giudice che quel difetto di peso verificato in un collo di merci, sia effetto di un sotterfugio piuttosto che di un errore? Un commerciante non può essere vittima dell'insipienza di un suo commesso?

Ecco quello che parmi necessario di bene definire, affinchè non si faccia pagare a quelli che non hanno commessa alcuna colpa.

La disposizione dell'articolo 10, come ha detto l'onorevole ministro, non è nuova. Egli ha citato alcuni articoli delle convenzioni ora in vigore nelle linee dell'Alta Italia, Romane e Meridionali; ma quelle misure di rigore erano ben diverse da quelle che si vorrebbero ora adottate; erano, in certo modo, garanzie per coloro i quali, senza animo di frodare, commettevano qualche sbaglio. Molte volte è accaduto che persone rispettabili abbiano violato, senza volerlo, i regolamenti dei viaggiatori. Ebbene, volete punire un viaggiatore il quale, o per ignoranza, o per inettitudine, che non sia colposa, ha commesso qualche errore?

Voi, con questo articolo, non fate alcuna distinzione; ed ecco perchè io credo che in qualche modo si dovrebbe modificare, perchè una disposizione contro i frodatori non avesse a colpire anche coloro che non sono in colpa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casati.

Casati. Avevo chiesto di parlare unicamente per pregare l'onorevole ministro di dirmi i suoi intendimenti circa all'emendamento da me proposto, inquantochè mi pare che le argomentazioni da lui svolte, non possano in nessuna maniera riferirsi alla mia proposta, e non possano valere come risposta a quello che io aveva domandato. Io potrei citare un fatto che per analogia può giovare al mio asserto, il fatto cioè che si verifica nel servizio postale, dove si ammette che in una lettera raccomandata possa essere spedito qualunque valore, colla sola garanzia di cinquanta lire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. L'onorevole relatore e l'onorevole ministro del commercio hanno dato spiegazioni sufficienti a tutte le disposizioni di questo articolo; ed io convengo con l'onorevole ministro che sia frode ed immoralità il sotterfugio tendente a defraudare l'amministrazione di quanto le è dovuto con falsa dichiarazione di qualità e quantità perchè essa è di sua natura fraudolenta. Ma non comprendo invece perchè questo provvedimento penale (mi si passi la frase) sia applicabile al caso di "riunione in una spedizione di cose destinate a persone diverse."

Notisi che si parla di riunione di cose destinate a persone diverse, non di colli diversi. Talchè stando strettamente alla locuzione di questo articolo, avverrebbe questo: che se io spedisco da Roma a Firenze quattro quintali d'olio ad un amico, con preghiera di farne parte a tre altri amici miei, malgrado che i quattro quintali d'olio costituiscano un collo solo, io sarei passibile di multa. Questo almeno risulterebbe dalla locuzione dell'articolo il quale parla di riunione di cose destinate a persone diverse; e non di colli diversi; e quindi essendo in uno stesso collo, in una stessa unità di spedizione, la Compagnia ferroviaria potrebbe richiedere la multa. E questo mi pare grave, tanto più che, nè dall'onorevole ministro, nè dall'onorevole relatore, ho udito una parola che valga a giustificare tale disposizione.

Non aggiungo altro. Una sola osservazione sottopongo all'onorevole ministro che ha parlato così bene intorno a questo articolo: ed è che colui il

quale spedisce in una sola spedizione cose diverse per dividersi fra diversi individui, spesso è mosso da criteri che non hanno nulla da vedere coll'intendimento di frodare.

Infatti, un individuo può essere spinto dal motivo di liberarsi da alcune noie, di esonerarsi da alcuni fastidi che si incontrano nelle molte spedizioni.

Talvolta potrebbe avvenire che lo scopo fosse quello della sicurezza.

Ad esempio: io ho veduto, qui in Roma, arrivare una cassa di un metro cubo piena di pizzo di Bruxelles, avente un valore di 100,000 lire; la quale merce si veniva poi a distribuire fra i vari negozianti di Roma. È chiaro che lo speditore aveva interesse di fare una sola spedizione e non molte, perchè se avesse fatto diversi colli, bastava che ne fosse andato smarrito uno, per avere egli una perdita considerevole.

Quindi la riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse, ma che apparentemente sono destinate ad una sola persona, può non avere il concetto della frode, ma può essere consigliata dall'interesse, dalla voglia di esimersi dalle noie e dai fastidi delle molte spedizioni, e nello stesso tempo dalla sicurezza della merce che si spedisce.

Io sottopongo queste considerazioni all'onorevole ministro, perchè non vorrei che si cadesse poi nell'eccesso delle cautele che diverrebbe molesto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

Merzario. Due semplici parole. L'onorevole ministro Grimaldi, volendo giustificare le disposizioni di quest'articolo, ha cominciato a passarle in rassegna ad una ad una; ma poi ad un certo punto si è fermato. E si è fermato appunto dove io avrei voluto vedere la giustificazione di una disposizione che mi pare gravissima. Qui si proibisce nientemeno che la riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse. Io vorrei sapere perchè si vuol proibire che in una cassa, per esempio, per la quale s'intende pagare quello che si deve, e che si sottoporà anche alla maggior tariffa, non si possano spedire oggetti destinati a persone diverse. Mi dica, onorevole ministro: se Ella dovesse andare da Roma a Catanzaro o da Catanzaro a Roma, e gli amici le consegnassero alcuni oggetti da portare in dono a qualche persona gentile; (*Si ride*) oppure per dire diversamente, se un fabbricante dovesse fare una spedizione, poniamo di panettoni, destinati a diversi clienti e li mettesse tutti in una cassa, pronto a pagare quel che vuole la tariffa, anche

la tariffa massima, sarà ciò proibito? Dovrà il negoziante, se ciò faccia, essere passibile di una multa?

Io prego l'onorevole ministro di darmi spiegazione di questa disposizione, perchè francamente non la capisco; è una cosa, a mio giudizio, fuori d'ogni regola e di ogni ragione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Non posso respingere il rimprovero, che indirettamente, ma in forma cortese, mi fece il mio amico l'onorevole Grimaldi, di essermi riscaldato troppo. Ma egli converrà meco che talvolta è necessario alzare la voce per farsi intendere, massime poi, quando una parte dei nostri colleghi si abbandona a rumorose conversazioni.

Ora mi permetterà l'onorevole Grimaldi di dire che egli non ha risposto a tenore a tutte le mie obiezioni. Anzitutto, onorevole Grimaldi, se sull'applicazione di questa multa del triplo dovessero pronunciare i tribunali, nessun inconveniente ne potrebbe derivare, perchè i tribunali applicherebbero... (*Conversazioni ad alta voce*)

Abbate un po' di pazienza, onorevoli colleghi, perchè la questione è grave; lasciate che almeno c'intendiamo con l'onorevole Grimaldi, perchè con lui si va più facilmente d'accordo che non coi suoi colleghi.

Io, adunque, onorevole ministro, dicevo prima di tutto che la multa per le contravvenzioni previste dall'articolo, dal doppio, come è ora, fu innalzata al triplo, e che non sapevo comprendere la ragione di questa asperità. In secondo luogo facevo osservare che non si tratta di contravvenzioni che debbano essere accertate, e sulle quali debbono pronunciare i tribunali; no, sono applicate di pieno diritto (così è detto nell'articolo) dalla Società esercente; la quale non si perderà certamente ad indagare se la contravvenzione sia imputabile a frode o ad inavvertenza; sarà inesorabile la Società; nessuno troverà misericordia presso di lei.

Se un povero diavolo perderà, durante il viaggio, il biglietto, giù la multa del triplo. Se un altro indicherà, per isbaglio, una merce per un'altra, o se indicherà un peso inferiore al vero, giù la multa.

Ora tutto questo a me pareva e pare enorme. Gli sbagli non sono colpe, e quando non c'è l'intenzione di frodare, non si dovrebbe applicare penalità alcuna.

Invece, nel sistema dell'articolo 10, gli sbagli saranno colpe, perchè la Società applicherà di pieno diritto le multe. Essa sarà giudice e parte.

Ora l'onorevole Grimaldi non ha risposto punto a queste obiezioni.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Procurerò di rispondere.

Sanguinetti. Poi ho sollevato una questione di natura più grave, piccola rispetto a questo articolo, ma che si farà grossa quando arriveremo alle tariffe speciali, cioè la questione dell'amalgama.

La questione dell'amalgama concerne le merci di uso e di consumo più generale; alludo specialmente ai tessuti, e sostengo che, vietato l'amalgama, si recherà un grave pregiudizio a quel commercio.

Ora, volete che la questione dell'amalgama sia pregiudicata senza che si faccia discussione e senza che la Camera possa comprendere in che consista?

Allora votate l'articolo come si trova concepito. Volete non pregiudicarla? Studiate meglio l'articolo, signori della Commissione. Io non faccio proposte; ma richiamo su questo argomento l'attenzione vostra e della Camera, e specialmente del mio amico l'onorevole Grimaldi.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Prima di tutto debbo rispondere al mio amico Lazzaro, che il paragone da lui fatto non è molto a proposito. Egli ha citato il caso delle leggi eccezionali che la Destra invocava, e che la Sinistra combatteva, contro il brigantaggio. Se mi fossi trovato in quel caso, le avrei combattute anch'io. Ma non si tratta di ciò. Qui non si tratta di brigantaggio, si tratta nè più nè meno che di contravvenzioni al servizio ferroviario.

Dunque possiamo bene i termini, e con ciò rispondo anche al mio amico Sanguinetti.

Quello di cui discutiamo, è attualmente una legge dello Stato. Forse sarà ciò sfuggito all'onorevole mio amico Sanguinetti, se no, neanche la seconda volta si sarebbe riscaldato.

Difatti, nell'articolo 35 del capitolato annesso alla legge 14 maggio 1865, sta detto così:

Leggo l'articolo.

“ Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società per le tasse che le sono dovute per trasporti; ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso di una merce; ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse, o dirette a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla „

Dunque è legge quello che attualmente noi riproduciamo in questo articolo tanto incriminato.

Mi diranno che sarà una legge cattiva e quindi

correggibile. Ma io non lo credo, onorevole Sanguinetti, per le ragioni che ho detto. E notisi che la disposizione in discorso tende a garantire non solo la Società, ma anche lo Stato, per la partecipazione che ha al prodotto lordo, il quale cogli abusi indicati all'articolo 10 viene a soccorrere. Nè vi è bisogno di provare la frode per applicar questa multa; come non vi è bisogno di provare la frode per applicare le multe portate dalle leggi di bollo e registro e dalle altre leggi di tasse. Chi scrive in un foglio di carta bollata, che non è quello determinato dalla legge, per questo solo fatto paga la multa. Vi è bisogno forse per esigerla, di provare la frode? È contravvenzione e basta; se vi fosse frode, vi sarebbe una pena maggiore; e difatti, nello stesso articolo di cui discutiamo è detto: *senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi*. Dunque si tratta di contravvenzione, e l'unica questione vera che si deve fare è questa: i casi indicati dall'articolo sono veramente contravvenzioni? Ora mi pare che nessuno degli oppositori abbia provato che non siano tali. Il pagar meno di quanto si dovrebbe, il tentar di frodare le ferrovie con qualunque mezzo, dichiarando falsamente la quantità o il peso, chi può negare che siano contravvenzioni?

E vengo all'onorevole Merzario. Egli mi facea il caso: se io portando da Catanzaro dei panettoni o delle altre cose per persone diverse e anche a qualche scopo gentile, solo per questo cadessi in contravvenzione. Ed io gli faccio un altro esempio. Se, per ipotesi, l'onorevole mio amico Merzario fosse incaricato da me e da altri amici di portare in Roma delle lettere sic pure a scopo gentile, non farebbe egli con ciò una contravvenzione? (*Oh! — Parità*) una contravvenzione alle leggi postali dello Stato? Esempio per esempio, cadremmo tutti e due in contravvenzione.

La contravvenzione che si fa alle leggi della posta non è punita, perchè non si può scoprire; ma, del resto, è una contravvenzione, perchè tende a scemare i proventi postali.

Ora, nel caso pratico, voglio giustificare anche quella frase su cui si fermò l'attenzione dell'onorevole Brunetti e del mio amico Merzario. È troppo grave, essi dicevano, ritenere in contravvenzione la riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse. Ma, buon Dio! quando si fa la riunione di cose destinate a persone diverse, non si viene a pagar di meno di quel che si dovrebbe, se ciascuna merce fosse inviata in separata spedizione? Ciascuna spedizione è determinata dalla propria tariffa. Quando si riuniscono più spedizioni

in una, allora si godono quei favori di cui godono le spedizioni complesse: ed è lecito il fare ciò? non è un defraudare la ferrovia? non è un defraudare anche lo Stato?

Ma faccio anche riflettere un'altra circostanza, che qui non è che si elevi a contravvenzione, e si punisca col triplo della somma l'agglomerazione in uno stesso collo di cose appartenenti a classi diverse; no, vi è avanti l'inciso " non dichiarata. „ Non basta la sola agglomerazione per esservi contravvenzione: quando questa agglomerazione è dichiarata, la contravvenzione finisce; quando viceversa non è dichiarata, è evidente che nel serbato silenzio vi è tanto da far cadere in contravvenzione colui che, con questo mezzo, ha cercato di pagare alla ferrovia meno di quello che avrebbe dovuto pagare per effetto della tariffa.

Dunque, o signori, se tutti i casi indicati in questo articolo, nessuno escluso, costituiscono delle contravvenzioni, è evidente che è giusta la punizione del triplo, la quale è corrispondente a quella che attualmente è in vigore, come ho detto.

Ma si è soggiunto: chi farà la prova della contravvenzione? E colui il quale si vede colpito da questa pena, che cosa farà?

È evidente, o signori: l'amministrazione non ha esecuzione parata; l'amministrazione ha un'azione contro colui il quale ha inteso pagarle di meno, ha un diritto di rimborso. Non è qui stabilito coll'articolo 10 nessuno di quei poteri eccezionali che sono stati giustamente censurati dall'onorevole Lazzaro. Si dice solo che l'amministrazione ha *il diritto*, anzi *la facoltà*, neanche *il diritto*, di pretendere, oltre la tassa di cui si è cercato di frodarla, il triplo della somma, nè più, nè meno. Se colui il quale è caduto in contravvenzione, ed è colpito dall'azione vuol reclamare, ha il suo giudice.

Il Codice di commercio, il quale è applicabile ai trasporti ferroviari, indica quale è il giudice competente, quale è l'azione da svolgere, in quali termini questa si deve intentare.

Dunque non vedo in quest'articolo 10 nessuna delle censure, nessuna delle accuse, per le quali esso non dovesse essere approvato dalla Camera.

Mi resta a dire una parola all'onorevole Casati. Il Governo è dolente di non poter accettare il suo emendamento, perchè, in sostanza, esso tende a sopprimere la pena del triplo nel caso di falsa dichiarazione di valore in quanto al numerario, ai titoli pubblici ed agli oggetti preziosi. Mi si dice che questo si fa per gli uffici postali. Sta bene che si faccia per gli uffici postali, ma non

cessa di trattarsi di una dichiarazione falsa sul valore.

Si soggiunge, ebbene questa dichiarazione falsa non importa maggior responsabilità nella amministrazione. La risposta è facile: se si dichiarasse il vero valore, la tassa naturalmente sarebbe maggiore. Quando si dichiara un valore, al disotto del vero, si paga una tassa inferiore. Dunque è anche questa una causa evidente di contravvenzione a danno delle ferrovie. Per cui il Governo prega la Camera di votare l'articolo, così com'è proposto, che è conforme alla più rigorosa giustizia.

Voci. La chiusura! la chiusura!

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

(È appoggiata.)

Carmine. Chiedo di parlare contro la chiusura.

Presidente. L'onorevole Carmine ha facoltà di parlare contro la chiusura.

Carmine. Le considerazioni esposte dall'onorevole Casati, a sostegno del suo emendamento da me pure firmato, miravano a provare, che esso era favorevole al commercio.

Io vorrei aggiungere pochissime parole per provare, che il nostro emendamento sarebbe anche favorevole alle Compagnie concessionarie dell'esercizio delle ferrovie. Io pregherei quindi la Camera di volermi permettere alcune brevissime considerazioni.

Voci. Parli! parli!

Presidente. Non dicano parli; perchè è stata appoggiata la chiusura, ed io devo metterla a partito.

Coloro che sono d'avviso che questa discussione debba chiudersi vogliono alzarsi.

(La chiusura non è approvata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carmine.

Carmine. Io ho già detto che l'emendamento proposto dall'onorevole Casati, da me, e da altri colleghi, non può che essere favorevole anche alle Compagnie concessionarie dell'esercizio delle ferrovie.

L'onorevole ministro diceva testè: " ma se ammettete che possa essere dichiarato un valore inferiore al reale, viene di conseguenza concesso allo speditore di defraudare la ferrovia di una parte della tassa, perchè, se avesse dichiarato il valore vero, pagherebbe di più. „ Io gli rispondo, che quando sia stabilito che debba essere dichiarato l'intero valore, nella maggior parte dei casi, il commerciante ed il privato non faranno più tali spedizioni.

È lo prova il fatto che attualmente per la spedizione dei metalli preziosi, delle verghe, dei titoli pubblici, si dichiara quasi sempre un valore minore del vero, e ciò per la ragione che se si dovesse dichiarare tutto il valore e pagare la tassa relativa, sarebbe quasi più vantaggioso il mandare una persona appositamente a portare quei valori, i quali generalmente non occupano grande posto nè sono di un gran peso.

Questo adunque arresterebbe, nella massima parte, le operazioni di Borsa e le altre commerciali che si fanno da piazza a piazza, ed hanno un limite così basso di guadagno che se si dovesse applicare la tariffa a tutto il valore reale della spedizione, non ci sarebbe più chi le volesse fare.

Quindi io credo che, anche i concessionari ritrarrebbero vantaggio dall'accettare il nostro emendamento; prego pertanto caldamente il Governo di volerlo accogliere, o di voler almeno sospendere la deliberazione sopra questo articolo, perchè la Commissione possa nuovamente riferire intorno ad esso alla Camera.

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

Presidente. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.

È inutile ripetere la discussione già fatta e la dichiarazione che il Governo non accetta alcun emendamento. Soltanto, per rendere più chiaro il pensiero riguardo a quell'ipotesi contemplata dagli onorevoli colleghi Merzario e Brunetti e per riportare letteralmente quanto è scritto nella legge del 1865 che ho citata, propongo che là dove si dice: « di cose destinate a persone diverse » si dica invece « di cose dirette a persone diverse ».

Presidente. L'onorevole ministro propone che invece della parola *destinate* a persone diverse, si usi la parola *dirette*.

Ora prego la Camera di porgere attenzione.

L'onorevole Nervo ha proposto due emendamenti a quest'articolo 10. Col primo egli vorrebbe sopprimere le parole: « ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse; ogni riunione in una stessa spedizione di cose destinate a persone diverse. »

Pongo a partito questa proposta.

(*Non è approvata.*)

Inoltre gli onorevoli Casati, Carmine, Vigoni, Taverna e Sola propongono la soppressione del-

l'inciso: « ovvero del valore quanto al numerario ai titoli pubblici ed oggetti preziosi. »

Pongo a partito questo emendamento.

(*Non è approvato.*)

Viene ora l'aggiunta proposta dall'onorevole Nervo a questo articolo:

« All'atto della consegna della merce per parto del mittente, l'amministrazione dovrà riconoscerne d'ufficio e gratuitamente il peso per indicarlo nella nota di spedizione o lettera di porto. »

Pongo a partito questa proposta aggiuntiva.

(*Non è approvata.*)

Rileggo ora l'articolo 10 con la modificazione proposta dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio:

« *Sopratasse in caso di abusi.* — Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'amministrazione di quanto le è dovuto; ogni tentativo di viaggiare senza pagamento di tutto o di parte del prezzo di trasporto; ogni falsa dichiarazione di qualità, quantità o peso delle merci o del bestiame, ovvero del valore quanto al numerario, ai titoli pubblici ed oggetti preziosi; ogni fatto tendente ad ottenere una indebita applicazione di tariffa speciale o ridotta; ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse; ogni riunione in una stessa spedizione di cose dirette a persone diverse, dà facoltà all'Amministrazione di esigere di pieno diritto, oltre all'importo dovutole o al complemento del medesimo, il triplo della somma che si fosse tentato di non pagare, a meno che si tratti di casi pei quali siano stabilite maggiori o minori sopratasse, e ciò senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti in vigore. »

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(*È approvato.*)

« *Art. 11. Danni ai materiali ed ai locali.* — Tutti i danni e guasti arrecati ai locali, al mobilio, al materiale fisso e mobile ed ai meccanismi devono essere risarciti da chi ne è responsabile. »

(*È approvato.*)

« *Art. 12. Applicazione delle tariffe e delle condizioni pei trasporti.* — Le tariffe e condizioni pei trasporti, debitamente approvate, fanno legge fra l'Amministrazione e chiunque si serve delle ferrovie.

“ I prezzi di trasporti stabiliti nelle tariffe inserite in questo libro non comprendono le tasse erariali, ma le comprenderanno invece le tariffe inserite nei libri destinati al pubblico. ”

Onorevole Nervo, mantiene Ella il suo emendamento a quest'articolo?

Nervo. Onorevole presidente, le proposte le più legittime e le più giuste non trovano accoglimento nella Camera, poichè l'onorevole Grimaldi, non accetta che le amministrazioni ferroviarie sieno obbligate a riconoscere il peso dei colli e vuole invece questa ricognizione spetti al mittente se non vuol pagare una forte multa. Quindi, ciò considerato, io non ho più il coraggio di sostenere degli emendamenti; per la qualcosa ritiro quello da me proposto all'articolo 12.

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

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io non posso lasciar passare senza risposta la frase dell'onorevole Nervo. Egli non ha svolta l'ultima parte del suo emendamento sull'articolo 10; ha svolta la prima soltanto, ed io non poteva rispondere a ciò di cui non ha parlato.

Egli ha lasciato votare l'articolo, e non ha svolta la seconda proposta.

Dunque dichiaro che non è il Ministero che non ha risposto, ma è l'onorevole Nervo che ha presentato un emendamento, e non lo ha sviluppato.

Presidente. Ma io gli ho concesso di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Sì, ma egli ha svolto il primo, e non il secondo emendamento.

Presidente. Rimane dunque approvato anche l'articolo 12 come fu proposto.

Voci. A domani! a domani!

Presidente. Rimanderemo il seguito di questa discussione a domani.

Annunzio e svolgimento di una domanda d'interrogazione.

Presidente. Essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio e ministro dell'interno, gli do comunicazione della seguente domanda d'interrogazione a lui diretta dall'onorevole Pelloux.

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno intorno ad una dimostrazione avvenuta in Livorno il giorno 12 corrente, la quale dimostrazione ebbe origine dalle disposizioni vigenti sul commercio degli stracci, og-

getto della interrogazione da esso presentata sin dal 17 scorso gennaio. ”

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

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Io sarei disposto a rispondere fin d'ora all'onorevole Pelloux, perchè suppongo che la sua interrogazione non avrà bisogno di largo svolgimento, e anche perchè io credo che la mia risposta potrà essere tale da renderlo soddisfatto.

Presidente. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Pelloux.

Pelloux. La mia interrogazione, testè letta dall'onorevole nostro presidente, è relativa ad una dimostrazione avvenuta in Livorno il giorno 12 corrente, ma essa mira in pari tempo ad ottenere alcuni chiarimenti dall'onorevole ministro dell'interno, sulle disposizioni contenute nella circolare del 17 dicembre 1884. Si assicuri però la Camera che io non la intratterò troppo lungamente su questa questione.

Una interrogazione sul commercio degli stracci a prima vista sembra non possa avere una grandissima importanza; pure essa ne ha abbastanza per meritare l'onore di una discussione alla Camera. Non parlerò della relazione che ha questo commercio degli stracci con parecchie industrie nazionali e colle nostre esportazioni; ma tratterò senza altro (poichè l'onorevole ministro mi ha detto che avrebbe date risposte soddisfacenti) della circolare del 17 dicembre 1884.

Debbo dichiarare alla Camera che io, in questa occasione, parlo anche a nome di parecchi nostri colleghi di diverse provincie, che sono gli onorevoli Borsari, Cadenazzi, Corvetto, Cibrario, Delvecchio, Di Breganze, Lugli, Marescalchi, Mattei, Zanolini, e questa sola enumerazione dimostra importante l'argomento.

Prima della circolare 17 dicembre scorso il commercio degli stracci era regolato da disposizioni emanate durante l'epidemia colerica.

Colla circolare 16 agosto 1884 era stabilito che dai luoghi infetti non si potessero esportare stracci, od oggetti di vestiario, od altri usati in modo alcuno.

Però era stabilito che dai luoghi non infetti si potessero fare spedizioni di stracci per qualunque altra località, purchè fossero accompagnati da una dichiarazione dell'autorità locale.

La circolare del 17 dicembre che aveva per scopo di ristabilire questo commercio, il quale dalle disposizioni della circolare 16 agosto era ri-

masto impedito, ebbe un risultato, mi dispiace il dirlo, del tutto contrario.

Infatti che cosa fu prescritto? Fu prescritto che per gli stracci provenienti da località infette si dovesse fare la spedizione accompagnata da una dichiarazione, dal luogo di partenza, che gli stracci erano stati disinfettati; al luogo di arrivo era prescritto una seconda disinfezione.

Io capisco perfettamente che, trattandosi di località infette, il Governo avesse il diritto ed il dovere di prendere tutte le misure di precauzione; quindi su questo punto non avrei ad insistere molto; solamente osservo: che una località che è stata infetta nel mese di luglio o nel mese di agosto non si può considerarla indefinitamente infetta; voglio sperare, che al giorno d'oggi, ad esempio, la Spezia non sarà considerata più come luogo infetto, quantunque lo sia stato e molto.

Osservo pure che, se è efficace la disinfezione, dovrebbe bastare quella fatta al momento della partenza, e che sia affatto inutile quella fatta al momento dell'arrivo; se poi la disinfezione si reputa non efficace, allora non si potrà essere sicuri di un risultato utile anche con una seconda disinfezione.

Un'altra avvertenza mi occorre di fare per le provenienze dai luoghi infetti. La circolare dice che non si possono fare, senza una doppia disinfezione, dei trasporti da località situate in circondari infetti.

Ora tutti sanno che in un circondario può darsi che ci sia stato un solo comune infetto; dunque tutti gli altri devono soggiacere alla sorte di quello, che è stato infetto?

Depretis, presidente del Consiglio e ministro dell'interno. Esiste già un provvedimento!

Pelloux. Che cosa avverrà? Avverrà che la merce proveniente da luoghi infetti si tenterà di trasportarla in altre località non infette per ivi farne la spedizione. Ma ripeto che, trattandosi di località infette, capisco tutte le precauzioni che il Governo può prendere.

Dove credo che recisamente le disposizioni della circolare 17 dicembre scorso sieno soverchie, e quasi direi inutili, è per le provenienze da luoghi non infetti. Se nel tempo dell'invasione colerica si facevano viaggiare gli stracci da una parte all'altra d'Italia quando provenivano da luoghi che non erano infetti, io non capisco perchè adesso si usino tanti rigori.

Si dice che questa circolare del 17 dicembre è mite poichè il Consiglio superiore di sanità aveva espresso un parere molto più grave; aveva opinato che si dovessero distruggere col fuoco

tutti gli stracci! Questo sarebbe stato un rimedio molto radicale; e capisco che da alcuni si ritenesse come il migliore per avere una perfetta disinfezione; ma il Ministero non ha creduto di arrivare a questo estremo proposto dal Consiglio superiore di sanità.

Ora, se non si è creduto di arrivare a questo estremo, poteva il Governo fermarsi anche ad un rigore minore di quello che risulta dalla circolare 17 dicembre, perchè, prescrivendo questa disinfezione delle merci al luogo di arrivo, si danneggia di molto un commercio che è infatti già arenato in varie parti d'Italia. Non parlo poi delle norme stabilite per queste disinfezioni, che sono costose assai per una merce che non ha gran valore, disinfezioni che sono fatte all'arrivo quando questi stracci hanno avuto occasione di essere raccolti nei piccoli comuni da piccoli proprietari, a pochi chilogrammi, a pochi quintali, senza sorveglianza di sorta, e che corrono per il lungo e per il largo tutte le provincie...

Depretis, ministro dell'interno. Ma se non c'è più la circolare.

Pelloux. Le disposizioni sinora erano queste.

Depretis, ministro dell'interno. Lo so anch'io.

Pelloux. Ad ogni modo, ripeto, se si riteneva utile la disinfezione la si doveva far fare alla partenza, ma è inutile all'arrivo, quando, per dire con un esempio, questa merce va in una cartiera, dove è sottoposta a operazioni tali che valgono assai più che qualunque disinfezione.

Del resto, siccome è un commercio che si fa tra varie città, che cosa avviene? che la stessa merce si disinfetta 4 o 5 volte, con spesa inutile e grandissima, quando la prima spedizione non è fatta per la sua destinazione definitiva.

Le disposizioni della circolare 17 dicembre hanno intralciato il commercio nella stagione appunto in cui conveniva di facilitarlo, anche nell'interesse della salute pubblica: per impedire cioè che si mantenessero fermi in tante località, e senza alcuna sorveglianza, una quantità di piccoli depositi, pericolosi come possibili centri d'infezione.

Depretis, ministro dell'interno. Ho fatto male ad accettare l'interrogazione.

Pelloux. Mi dispiace che creda di aver fatto male ad accettarla, ma io ho fatto bene a farla.

Depretis, ministro dell'interno. Se avessi saputo che parlava così a lungo avrei chiesto di rimandarla.

Pelloux. Del resto, non volendo maggiormente tediare la Camera e l'onorevole ministro che mi pare impaziente di finirla con questa mia interrogazione, gli domando semplicemente che abbia

la compiacenza di assicurarmi che le disposizioni di quella circolare 17 dicembre 1884 saranno in qualche modo mitigate nell'interesse del commercio degli stracci, che, come dissi, è quasi arenato, nell'interesse stesso della salute pubblica e nell'interesse della tutela dell'ordine pubblico. Ed a proposito di questo, io dico francamente che in questo momento non svolgo l'interrogazione come avrei voluto, appunto perchè c'è stata una dimostrazione, che io non posso approvare, sebbene fatta senza alcun disordine, perchè questa può mettere l'onorevole ministro in una condizione più difficile per rispondermi, ed anche per prendere disposizioni le quali non vorrei si potessero credere la conseguenza di una manifestazione di piazza. Dica però l'onorevole ministro una parola che tranquillizzi molte famiglie povere che dal commercio degli stracci ritraggono l'unico loro sostentamento. È questo un serio motivo per richiamare la benvola attenzione del Governo su questa questione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Io comincio con assicurare l'onorevole Pelloux che la dimostrazione affatto innocua e pacifica fatta a Livorno non ha esercitato la più piccola influenza sulle determinazioni del Governo. Il Governo non dà molta importanza a queste dimostrazioni, le quali, fino ad un certo segno, manifestano dei bisogni, e di questi il Governo debbe tener conto.

Io ricorderò all'onorevole Pelloux quanto grave sia la responsabilità del Governo, e specialmente del ministro dell'interno, riguardo a tutte le cause che possono turbare la sanità pubblica. Noi abbiamo avuto un'annata molto dolorosa; e l'onorevole Pelloux ben sa che, in fatto di sanità pubblica, massime ora che appena siamo usciti da un anno nel quale il colera ha inferito ed ha desolato tante parti d'Italia, le precauzioni non sono mai troppe; egli ben sa che se per una negligenza qualunque del Governo, e per riguardo a certi interessi materiali, la sua vigilanza diminuisse, e in conseguenza di questa mancata vigilanza scoppiasse il colera, la sua responsabilità davanti al paese e alla Camera sarebbe molto più grave di quella che egli si assume, attenendosi, e non fa di più, alle disposizioni che sono in vigore in tutti i paesi dove si ha cura della sanità pubblica.

L'onorevole Pelloux ben ricorda che io ho dichiarato alla Camera, che il Governo avrebbe avuto cura di prendere tutti i provvedimenti necessari, perchè nei luoghi che furono infetti dal

cholera fossero fatte tutte le disinfezioni necessarie, affinchè, se ancora esistessero germi del morbo, dovessero essere distrutti, e si prevenisse così il dubbio che la trascuranza del Governo nel provvedere a tempo, potesse, per avventura, avere per conseguenza di far risorgere il cholera nella nuova stagione. Io ho fatto questa dichiarazione alla Camera, e intendo di rimanervi fedele.

Ora l'onorevole Pelloux sa pure che uno dei conduttori più comuni del cholera è appunto il commercio degli stracci; ond'è che il primo provvedimento che si prende, appena sia annunciata una malattia d'infezione, è quello di vietare assolutamente quel commercio. Nel mese di dicembre, quando appena eravamo liberati dal morbo, tutti coloro che hanno interesse nel commercio degli stracci fecero osservare il bisogno che fossero temperati i rigori adottati durante l'infezione: il Governo prese cura dei reclami e, come fa sempre, sottopose il quesito al Consiglio superiore di sanità pubblica.

Il Consiglio superiore, come ha ricordato l'onorevole Pelloux, ha dato un parere che può bensì essere giudicato come molto rigoroso, ma che si conforta dell'esempio di altri paesi civili, i quali in simili circostanze usano provvedimenti non meno rigorosi di quelli suggeriti dal Consiglio superiore.

Nondimeno il Governo, tenuto conto delle circostanze in cui versa il commercio degli stracci in Italia, e considerando che i pericoli sembravano minori di quanto fossero stati giudicati dal Consiglio superiore, con la circolare del 17 dicembre ha temperato di molto i provvedimenti proposti dal Consiglio; nè ha ragione di pentirsene, perchè nessunissimo inconveniente ne è provenuto.

Certo però che le misure di disinfezione proposte in quella circolare riuscivano di disturbo al commercio degli stracci: ma recentemente, prima ancora che avvenisse la dimostrazione della quale ha parlato l'onorevole Pelloux, il Governo, credendo che le circostanze attuali possano permettere una maggiore larghezza anche nelle disposizioni su quel commercio, ha nuovamente consultato in proposito il Consiglio superiore; e io posso annunciare all'onorevole Pelloux, che le disposizioni della circolare del 17 dicembre furono molto mitigate; e così, per specificare, gli dirò che per gli stracci provenienti da luoghi non infetti, che prima erano soggetti a disinfezione, perchè anche quando provenivano da luoghi non infetti non si sapeva se vi fossero rimasti da molto o poco tempo, tenuto conto delle espe-

rienze fatte, avuto il voto del Consiglio superiore, che non fu ancora notificato perchè ancora non ne fu steso il verbale, il Governo consentì che sia tolta ogni cautela di disinfezione, che cioè vi sia perfetta libertà di commercio.

Gli stracci poi provenienti da luoghi infetti saranno soggetti, non più a due disinfezioni, ma ad una sola.

Con questi due provvedimenti sarà soddisfatto completamente il desiderio di coloro che s'interessano a questa questione del commercio degli stracci, e d'ora in avanti non se ne avranno più lamenti.

Io spero di aver con queste poche parole soddisfatto il desiderio dell'onorevole Pelloux.

Presidente. L'onorevole Pelloux ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

Pelloux. Io non posso dichiarare altro che questo, cioè, che io sono soddisfattissimo della risposta dell'onorevole ministro, e mi dispiace solamente che non mi abbia detto tre giorni prima che cercava il modo di togliere le limitazioni contenute nella circolare 17 dicembre. Certamente sarei stato più contento, e forse non avrei nemmeno svolto la mia interrogazione. Ad ogni modo ripeto che mi dichiaro pienamente soddisfatto.

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Io non ho dato tre giorni or sono questa notizia all'onorevole Pelloux, perchè la no-

tizia precisa della deliberazione del Consiglio superiore mi è giunta non da tre giorni, ma soltanto da tre quarti d'ora.

Comunicazioni del presidente.

Presidente. Avverto la Camera che è stata presentata la relazione della Giunta per le elezioni sulla elezione contestata del collegio di Grosseto.

Gli atti relativi sono depositati presso la segreteria della Camera.

La discussione di questa relazione sarà iscritta nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì.

Domani alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Svolgimento di una interrogazione dei deputati Roux e Sineo ai ministri delle finanze e dell'interno.

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

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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

