

CCCXCVII.

TORNATA DI LUNEDÌ 16 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Omaggi.* = Il presidente fa la commemorazione funebre del deputato Emilio Morpurgo — Si associano al presidente gli onorevoli Romanin-Jacur, Pascolato, Cavalletto, Cairoli, Marcora, Costantini, La Porta ed il ministro della pubblica istruzione. = Il presidente del Consiglio presenta un disegno di legge per la riforma del riparto dei deputati fra i collegi elettorali secondo prescrive l'articolo 46 della legge 24 settembre 1882. = Il deputato Finocchiaro presenta la relazione relativa alla domanda di procedere contro l'onorevole Oliva. = Sull'ordine dei lavori parlamentari parlano il deputato Gallo ed il ministro di agricoltura e commercio. = Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sugli articoli del contratto riguardanti le tariffe parlano i deputati Lazzaro, La Porta, Corvetto relatore, Di Blasio, Curioni, Nervo, il ministro dei lavori pubblici; il ministro di agricoltura e commercio, i deputati Visocchi, Miceli, Capo, Grossi, Brunetti e Sanguinetti. = Il presidente annunzia una interrogazione del deputato Sonnino Sidney.

La seduta comincia alle 2,30 pomeridiane.

Quartieri, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, che è approvato.

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura del titolo degli omaggi giunti alla Camera.

Quartieri, segretario, legge:

Dal presidente della Deputazione del Ricovero di mendicità in Siena — Notizie storico-economiche amministrative statistiche dal 1817 al 1884 di quel ricovero, copie 2;

Dall'ingegnere Lamont Young — Bonifica del basso Napoli in relazione col progetto della ferrovia metropolitana, copie 10;

Dall'onorevole senatore De Falco, Procuratore generale presso la Corte di cassazione di Roma

— Discorso pronunciato nell'assemblea generale del 1885, copie 6;

Dal signor Felice Manfredi, Procuratore generale del Re alla Corte d'appello di Casale — Relazione statistica, esposta il 5 gennaio 1885, sui lavori compiuti nel distretto di quella Corte nel 1884, copie 2;

Dal signor Nicolò Turisi-Colonna — Studi sulla temuta crisi agraria in Sicilia, copie 2;

Dal regio Istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento in Firenze — Annuario di quel regio Istituto per l'anno accademico 1884-85, una copia;

Dal signor Giorgio Levi, Firenze — Memoria della Commissione per studiare la questione dei trasporti dei prodotti agrari nazionali e le tariffe ferroviarie, copie 20;

Dall'onorevole deputato Broccoli — Di Vittoria Colonna e dei due Galeazzi di Tarsia suoi contemporanei, una copia.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Billia di giorni 8; De Pazzi, di 3; Arnaboldi, di 8; Borgnini, di 8; Buonomo, di 8; Dari, di 8; Guillichini, di 10; Lugli, di 10; Mazzacorati, di 10; Morandi, di 15; Parise Parisi, di 20; Serena, di 15; Zuccaro, di 20. Per ufficio pubblico l'onorevole Luzzati, di giorni 8.

(Sono conceduti.)

Commemorazione del deputato Emilio Morpurgo.

Presidente. (*Segni di attenzione*) Onorevoli colleghi! — Con animo vivamente addolorato comunico alla Camera la triste notizia pervenutami da Padova, che l'onorevole Morpurgo ieri cessò di vivere in quella città.

Sono appena pochissimi giorni ch'egli era qui in mezzo a noi, partecipando ai nostri lavori con tutto il vigore del suo forte ingegno, rallegrando i quotidiani ritrovi col simpatico e brioso suo conversare, quando, assalito da subito malore, sperò cansarne il pericolo allontanandosi precipitosamente: ma nè il ritorno alle aure native nè le cure affettuose della famiglia, nè le sollecitudini de' suoi concittadini poterono sventuratamente camparlo da una fine così inattesa e immatura.

Emilio Morpurgo non aveva ancora raggiunto i cinquant'anni; e la sua vita si compendia in due sole parole: studio e lavoro. Di mente elevatissima, di ingegno acuto, penetrante, egli sin da giovanissimo s'era consacrato allo studio con quell'ardore appassionato, che è il dono supremo concesso alle anime elette. Dedicatosi agli studi di giurisprudenza nel patrio Ateneo vi fu laureato dottore con grandissima lode. Pertinace ne' suoi propositi, pensatore profondo, ricercatore instancabile, Emilio Morpurgo si rivelò ben presto come scrittore elegante e forbito, e come valente ed erudito cultore delle scienze storiche, statistiche ed economiche. Fra le numerose, importanti e pregiatissime pubblicazioni ch'egli diede alla luce e che gli acquistarono meritata fama di letterato e di scienziato ad un tempo, basti soltanto accennare ai suoi saggi statistici ed economici sul Veneto, il *Marco Foscarini e la Repubblica di Venezia*, ed alla sua opera veramente insigne sulla Statistica, che fu accolta con plauso e fu tradotta in lingua estera; e che gli valse degnamente la cattedra di professore titolare di statistica nella Università di Padova.

Emilio Morpurgo fu per cinque Legislature deputato del collegio di Este, ed era ora rappresentante della provincia di Belluno. Fu assiduo, zelante, operosissimo deputato. Appartenne di frequente alle più cospicue Commissioni, ed i molti e pregevoli suoi lavori vanno annoverati fra quelli che maggiormente onorano le nostre raccolte parlamentari.

Emilio Morpurgo lascia tracce indelebili del suo ingegno nella splendida monografia agraria delle provincie venete da lui dettata per incarico della Commissione d'inchiesta parlamentare, in quella sull'istruzione tecnica in Italia, scritta allorchè teneva sì degnamente il posto di segretario generale del Ministero di agricoltura e commercio, e nell'ultimo suo lavoro intorno alla educazione, nel quale trattò maestrevolmente i più alti e delicati problemi sulle scuole e sul loro ordinamento.

Egli lascia purè in quanti lo conobbero una memoria incancellabile dell'ottimo suo cuore, dell'indole sua dolcissima, del suo animo equanime ed affettuosissimo. Liberale per convincimenti, attestati anche allorquando sotto il dominio straniero ciò poteva essere un pericolo e un danno, Emilio Morpurgo fu saldo nella sua fede; semplice e modesto per ispontanea inclinazione, egli fu costantemente lo stesso; buono, affabile, accessibile a tutti, anche nei posti elevati che egli occupò più d'una volta.

Emilio Morpurgo, e come cittadino integerrimo e come collega a noi diletteissimo, lascia un vuoto in mezzo a noi che sentiremo per lunghissimo tempo; e ricordando le sue preclare virtù, deploreremo sempre più ch'egli sia stato sì precocemente rapito alla patria, che tanto amava e onorava.

Mi fo interprete de' vostri sentimenti, onorevoli colleghi, nell'esprimere anche una volta il più vivo rammarico per la dolorosa perdita da noi subita colla morte dell'onorevole Morpurgo, e nel rendere alla memoria di lui un sincero tributo di amaro rimpianto e di affetto riverente. (*Vive approvazioni*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur. Onorevoli colleghi. Rappresentante di uno dei collegi della provincia di Padova, non posso serbare il silenzio in questa dolorosa occasione, ed ho chiesto di parlare solo per unire il lutto della provincia di Padova a quello della consorella provincia di Belluno, che il compianto Emilio Morpurgo aveva l'onore di rappresentare ora alla Camera.

Il cordoglio generale che si è diffuso fra noi ieri sera, con la rapidità dell'elettrico che ci aveva

recata la funesta notizia, è prova della stima di cui tutti, senza distinzione di parte, onoravate Emilio Morpurgo.

Dopo le parole nobilissime dette dal nostro illustre presidente, lascio ad altri il parlarvi di quest'uomo egregio, la cui giornata purtroppo si è compiuta tanto innanzi sera. Solo dirò che egli non ebbe altro scopo, altro intento, altra religione nella vita, che il lavoro indefesso, costante, spietato!

A me, suo stretto parente, sbalordito dal ferale annunzio, che il cuore vorrebbe pur ancora ritenere menzognero; a me cui si affaccia dinanzi lo stato della tenera sposa, degli orfani derelitti e del vecchio padre ottuagenario, serbato in vita a così crudo dolore, la vostra benevolenza, onorevoli colleghi, consenta così poche e così disadorne parole. (*Approvazioni*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pascolato.

Pascolato. Consentite a me pure, onorevoli colleghi, di seguire una vostra gentile costumanza e di appagare nello stesso tempo un bisogno del cuore, mandando ad Emilio Morpurgo un estremo saluto.

Deputato per la stessa circoscrizione elettorale, che si recava ad onore di averlo a suo rappresentante, sento tutta l'angoscia di quest'ora: la sento in me stesso e la leggo, malgrado la lontananza, nell'animo degli amici numerosissimi che il compianto collega nostro aveva saputo acquistare in mezzo alle vigorose e schiette popolazioni del Bellunese.

Quando io percorreva, or sono pochi mesi, le vallate di quella provincia, da Feltre al Cadore, non appena avvenisse a me o ad altri di proferire il nome del Morpurgo, era un coro di lodi e di benedizioni. Pur molti di quelli alpigiani avevano imparato da poco tempo a ripetere quel nome, già ben prima riverito e caro all'Italia delle lettere e degli studi.

E nondimeno lo amavano, come cosa loro, come se ad essi egli avesse appartenuto sempre. Non era solamente legittimo orgoglio di avergli affidato il mandato politico: no, gli volevano proprio bene, come ad amico, come a padre, come a fratello. " Ci ha stregati tutti, " mi diceva energeticamente taluno di loro.

Or quantunque di ciò non possa davvero meravigliarsi chi al pari di voi, onorevoli colleghi, ebbe agio, per non breve corso d'anni, di apprezzare il nobile intelletto e la gentilezza dell'animo del compagno che ora ci fu tolto, pure il fatto ch'io vi accenno merita qualche spiega-

zione. Quei laboriosi uomini avevano riconosciuto e pregiavano in Emilio Morpurgo, non tanto l'uomo della parola o del libro, ma altresì quello dei fatti. Egli, che soleva ricordare come un fatto valga più di cento discorsi, era dei fatti indagatore appassionato, tenace, sottile, diligentissimo.

Studiava sul vivo i problemi onde più si travaglia l'epoca nostra; li studiava con intelletto d'amore, aggirandosi in mezzo alle classi sofferenti, ascoltando la voce dei loro dolori, raccogliendo, notando, insegnando. E per questo, egli stesso, malgrado l'innata modestia, potè vantarsi di " aver descritta al vivo con fedeltà di indagatore veritiero la condizione della grande maggioranza dei contadini del Veneto " in quella parte della relazione sull'inchiesta agraria, che a lui fu degnamente commessa.

Per questo i capi di quel grande e fecondo movimento cooperativo, che è rappresentato dalle *Latterie sociali* della provincia di Belluno, di quel movimento per cui può sperarsi che un giorno si arresti " l'esodo di migliaia dei nostri lavoratori " non vollero altro interprete dell'opera propria davanti all'Esposizione nazionale di Torino. Ed egli ridisse i tentativi pazienti, laboriosi, lungamente ignorati, i sacrifici, le diffidenze, le speranze, le delusioni, e finalmente il conseguito trionfo, degno dei forti e dei perseveranti. Onde chi legga le pagine di lui non sa se più ammirare l'opera di quei valenti o l'affetto del narratore.

Per questo infine dall'ultimo suo libro " La democrazia e la scuola, " inteso a trarre gli auguri dell'avvenire che all'Italia preparano le nuove schiere degli elettori, tra luce la convinzione di uno che ha studiato ben più che nei libri. Egli possedeva, lasciatemi dire, il senso della *modernità* come pochi cultori delle scienze sociali, e perciò ogni tema vivificavasi e palpitava sotto la sua penna vigorosa, ma ricca di grazie.

Ahimè, da ieri questi son diventati ricordi! Non par vero che uno spirito così sagace e penetrante, che tanto desiderio del bene, che una vita così giovane ancora e così utile siano spenti per sempre!

E, può dirsi, appena di ieri la lode che Morpurgo tributava in quest'Aula stessa a quella nobile figura di patriota, di statista, di giureconsulto che fu Giambattista Varè. Ed oggi a me, oscuro successore di questo, è toccato il tristissimo ufficio di consacrare al Morpurgo parole di affettuoso rimpianto! Ma anche per lui, come pel Varè, la lode risulta più chiara e più degna dal fatto, che non fu mestieri di attendere questo giorno per sapere

se agli amici ed agli avversari politici egli fosse egualmente diletto.

Quando l'immenso affanno, da cui ora sono compresi il padre, la moglie, i figliuoli di Emilio Morpurgo si sarà alquanto calmato, a quei poveretti non resterà maggior conforto di questo: di ripensare che la sventura loro fu pianta con lacrime vere, e dentro in questo recinto e là alle porte d'Italia, alle falde del Pelmo e dell'Antelao! (*Approvazioni*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Grave e dolorosissima invero è la perdita che abbiamo, così inopinatamente, fatto colla morte dell'onorevole e tanto stimato nostro collega Emilio Morpurgo.

Suo concittadino ed amico, io dovrei qui rendermi interprete del lutto della mia città nativa, Padova, troppo, da qualche tempo, funestata e rattristata da perdite gravissime e luttuosissime dei migliori suoi cittadini: di Coletti, di Marzolo, di Selvatico, di Piccoli, di Cittadella, ed ora di Emilio Morpurgo.

Sino da giovanetto, Emilio Morpurgo, consacrò l'eletto suo ingegno e la studiosa incessante sua operosità in servizio della scienza e della patria.

Non potendo, per meno di robustezza fisica, servire e difendere la patria col braccio e colle armi, la servì colle opere del suo ingegno, ch'ebbe retto, fecondo, indagatore, analitico e sintetico.

Nei tristi tempi di servitù straniera, seguendo lo esempio dei patriottici scrittori del *Crepuscolo* di Milano, propugnò cogli scritti nei giornali cittadini il progresso e il decoro nazionale, mantenendo vivo il sentimento e l'affetto della patria.

Venuta finalmente anche per le provincie venete l'epoca sospirata della indipendenza, della libertà e della loro unione alla patria comune, si aprì al nostro Morpurgo largo e libero campo alla sua attività di scienziato e di uomo politico, e la fiducia del paese gli conferì, e meritamente gli rinnovò sempre, il mandato di rappresentante della nazione dal principio della X Legislatura sino al presente.

Quale deputato egli fosse, e quanto il suo valore, ce lo dissero testè con veridiche ed eloquenti parole il nostro presidente e i colleghi che in questo pietoso ufficio mi precedettero, e noi tutti lo abbiamo di fatto conosciuto. Segretario generale del Ministero di agricoltura e commercio, vi lasciò nobili memorie e tradizioni di operosità feconda di bene al paese, e di imparziale giustizia.

Scienziato, Emilio Morpurgo, dimostrò il suo valore dalla cattedra, nell'Università di Padova,

insegnandovi la Statistica applicata alla scienza sociale, e colla pubblicazione di molte e tutte importanti opere, ricche di dottrina e di pratica scienza.

Scrittore eloquente, come ben disse il De Gubernatis, egli volse i suoi studi alle più utili ricerche, e ne fanno fede, fra gli altri, i dotti suoi lavori testè ricordati ed encomiati dal nostro presidente.

Ultima sua pubblicazione è l'interessantissima opera ch'egli intitolò: *La democrazia e la scuola*. In questa egli, con profonde e larghe indagini e considerazioni, studia il problema della istruzione popolare, moralizzatrice ed educatrice, e si accinge alla soluzione dell'arduo problema dell'ordinamento sociale che ora agita tutte le nazioni civili.

Per spirito, ingegno e carattere, equanime e temperato, egli non si abbandona a superbi dogmatismi e a utopie, non adula, nè illude le classi popolari meno fortunate, ma studiando la realtà delle cose, mira a quella giustizia sociale che sola può quietare e pacificare le popolazioni.

È doloroso, che prima del tempo e nella pienezza della vita spariscano e sieno tolti alla scienza e alla patria uomini del valore di Emilio Morpurgo, le cui opere e la cui memoria non saranno certamente dimenticate.

A me, vecchio, e già al fine della mia carriera, giova fare voti che i giovani seguano nello studio e nelle opere l'esempio del collega perduto, e sieno savi, forti e leali difensori e promotori del bene della patria nostra.

Propongo che la nostra Presidenza comunichi alla famiglia del compianto amico Morpurgo i sentimenti di cordoglio della rappresentanza nazionale per la sua perdita. (*Approvazioni*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairoli. (*Segni di attenzione*)

Cairoli. Non dirò che una parola. Perchè la inaspettata, lugubre notizia che si diffuse ieri rapidamente, fu accolta dalla profonda unanime commozione, della quale furono qui eloquenti interpreti il nostro illustre presidente, gli onorevoli Romanin-Jacur e Pascolato e l'onorevole Cavalletto, Nestore dei patrioti, esempio ai giovani di virtù.

Alle loro parole fecero eco gli animi nostri, nelle comuni sventure immemori dei nostri srezzi. Lutti purtroppo frequenti ci provano che la lotta delle convinzioni divide soltanto le coscienze; anche in questo momento ci sentiamo uniti da un sentimento, il quale è un tributo che vale assai più di ogni apologia. Certo, ad essa abbonderebbe la materia; ma mancherebbe il tempo, qui ove

nelle rapide commemorazioni parla più il dolore che la lode. Molti biografi, scrivendo di lui, potranno esprimere facilmente l'ammirazione, non alterando la verità; ed in parecchi libri, specialmente in quelli che attestano la operosa dottrina dell'economista e lo spirito sereno del filantropo studioso delle questioni sociali, sopravviverà la sua fama.

Ma l'immagine è scolpita nei nostri cuori, che non dimenticheranno mai la sua schietta bontà, il soave carattere, la spontanea modestia che metteva in maggior rilievo le sue alte virtù, ed i sentimenti liberali mai smentiti da dogmatiche tolleranze. Sicchè è vero che qui, non soltanto nel commemorare e nell'onorare l'estinto, ma anche nell'amare il vivo non vi era distinzione di partiti. Noi comprendiamo quindi il lutto d'un'intera città colpita dalla sua morte, come una sola famiglia, comprendiamo il pianto della eletta gioventù che sarà memore di lui coll'affetto e colla gratitudine, che è un culto; e possiamo ben dire che il Parlamento ha perduto uno dei più valenti militi, e dei più eleganti oratori; la patria un benemerito cittadino, la scuola un devoto apostolo. (*Vive approvazioni*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marcora.

Marcora. Anche in questa parte estrema della Camera, nella quale sono molti che amarono l'onorevole Morpurgo, si sente vivissimo il rammarico per l'immaturo sua perdita, la quale priva il paese di un robusto intelletto, e di un animo sinceramente devoto alla causa del progresso e della libertà senza ostentazione.

Ed ecco il nostro voto nel di lui nome: Che in quest'Aula, nella quale la naturale gentilezza italiana permette all'affetto di sovraneggiare ai dissidi politici, i moltissimi di ogni partito, che vivo lo ammiravano, custodiscano nel core la memoria del di lui spirito sereno a conforto e temperamento nell'asperità delle lotte, a stimolo del forte operare. (*Approvazioni*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costantini.

Costantini. Consentite anche a me di onorare la memoria di Emilio Morpurgo, di questo valoroso soldato della civiltà, caduto innanzi sera nell'aspra lotta della vita.

Emilio Morpurgo, tutti lo sanno, fu uomo di singolare valore nelle discipline statistiche e nelle scienze sociologiche. Ebbe viva e potente l'intuizione, fine l'analisi, facile ed elegante l'eloquio. Ma quello che tutti non sanno sono le intime qualità sue e l'abito raro dell'animo.

Ingegno elettissimo, alto sentire, squisita temperanza e più squisita modestia e probità di costumi: ecco, signori, l'immagine morale dell'uomo che abbiamo improvvisamente perduto! Il quale fu altresì artefice unico della sua fortuna, e con le sole sue forze, da modesti principii, salì ai primi gradi e dignità della vita; e meritò, fra le altre, questa singolare fortuna che, per essere lodato, non dovette aspettare l'estrema sua ora; poichè tutti ammiravano, lui vivente, quella virtù che ora piangono estinta.

Signori, Emilio Morpurgo non morì, disparve! Ieri fra noi pieno di vigore, di giovinezza, di fede; oggi, nella nativa sua Padova, spoglia esanime e lacrimata: triste vicenda delle cose umane! Ma la memoria delle sue virtù non è spenta con lui; essa vivrà lungamente nelle opere sue e sarà cara e benedetta fino a che gli uomini avranno in pregio l'amore delle lettere, il culto della patria, la modestia e dignità della vita! (*Approvazioni*)

Presidente. L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

La Porta. Consenta la Camera che io associ la mia parola a quella dell'onorevole presidente e dei colleghi che mi hanno preceduto nell'onorare la memoria di Emilio Morpurgo.

Emilio Morpurgo che elevò a culto l'amore della scienza, dell'educazione nazionale, sentì potente quello del lavoro parlamentare. Così anche a nome dei suoi colleghi di lavoro, memori di quelle splendide relazioni ch'egli presentava alla Camera, in cui trasfondeva tutto sè stesso, tutta la sua affezione agli studi nazionali, gli invio un estremo saluto; e propongo alla Camera che, oltre alle parole di compianto proposte dall'onorevole Cavalletto, da inviarsi alla famiglia dell'estinto, una parola arrivi anche alla città di Padova, alla sua città nativa, dalla Rappresentanza nazionale. (*Approvazioni*)

Presidente. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

Coppino, ministro dell'istruzione pubblica. Signori. Col forte rammarico dell'uomo che stima ed ama, a nome del Governo, io mi associo alle parole di compianto e di lode meritata che, prima dall'onorevolissimo presidente, e poi dai nostri onorevoli colleghi, furono pronunziate in questa occasione infausta della morte di Emilio Morpurgo.

È triste cosa per noi dover di tratto in tratto compiangere quegli uomini, i quali hanno colla virtù della mente, col valore della persona, preparata la situazione attuale d'Italia; ma quasi più triste è la condizione nostra, allorquando siamo chiamati a piangere coloro, i quali a questa Italia

risorta avrebbero potuto preparare col senno e col sincero amore della pubblica cosa le sorti migliori. Emilio Morpurgo era di questi. Alla generazione sua spettava di realizzare colla prudenza dei consigli, delle deliberazioni, dei propositi, tutto quello che gl'instauratori della indipendenza e dell'unità della patria avevano vagheggiato. E la morte ce lo ha rapito.

Mente eletta, intelletto giustamente contemperato tra l'alta idealità della scienza e la sincera, reale conoscenza delle condizioni nostre, egli, cogli scritti e, allorchè fu nell'amministrazione, con l'opera sua, diede saggio di vedere chiaramente la tendenza del regno, e sentì prima e poi, come e quanto gl'interessi popolari chiamano l'attenzione del nostro paese; e con l'ingegno e il cuore sovrapponendosi alle passioni, con osservazione larga e profonda analizzò i fatti e le necessità, e significò quali rimedi potessero occorrere.

Per la imparzialità dell'animo che fu nota e lodata da tutti, nella varietà e nel cozzo delle opinioni egli non sapeva distinguere se non coloro i quali volevano il bene, e alle forze loro consociava le sue. Professore, rettore della Università, segretario generale del Ministero di agricoltura, industria e commercio, coll'altezza dei suoi intendimenti, colla vastità della sua dottrina dimostrò di esser pari a qualunque ufficio gli fosse affidato; ed aveva fatta fede a noi che di maggiori uffizi poteva esser degno. Egli intese quello che è supremo bisogno, necessità dei tempi nostri, il concorso, l'intento della scienza a sciogliere la pericolosa vivacità dei problemi sociali che ci sono posti dinnanzi. E della dottrina sua, che nasceva da uno spirito profondo di osservazione e da una lunga e sincera meditazione, noi avevamo ragione di sperare che alcune tracce fossero a noi segnate.

Sventuratamente è morto un valoroso, sereno nostro cooperatore del pubblico bene!

Egli è morto, e non le speranze ci sono tronche, ma ci è negata la raccolta dei frutti. Sul più vivo, sul più forte della sua età, mentre ogni parte della Camera, come sapevamo e abbiamo inteso, rendeva giustizia alla intelligenza ed alle aspirazioni sue, egli è scomparso.

Permettete, o signori, che io mi condolga con quell'antico Studio di Padova, famoso per le glorie vecchie, e certamente per la chiarezza presente, non indegno di quelle; e chemi condolga con quella gioventù, la quale, dalla dottrina, dalla convivenza e dall'esempio avrebbe per lungo tempo appreso come utilmente si serva la patria con dignità e modestia, con quell'alto ideale che mena diritto

fra il confuso battagliaire dei partiti, pur di raggiungere il bene.

E, poichè tutti gli onorevoli oratori, dal Cavalletto al Cairoli e al La Porta, hanno significato come il Parlamento sente la gravità della perdita fatta, e hanno tenuto conto di certi dolori, che non possono essere consolati mai, come sono quelli della famiglia del nostro compianto collega, io, a nome del Governo, mando una parola di compianto, di condoglianza sincera alla famiglia dell'onorevole Morpurgo; mando un compianto alla Università ed alla città di Padova.

E il comune compianto sia un augurio che l'esempio di tali uomini, devoti alla scienza ed alla patria, non rimanga infecondo nè là, nè altrove. (*Vive approvazioni*)

Presidente. Dichiaro vacante un seggio nel collegio della provincia di Belluno.

L'onorevole Cavalletto ha fatto una proposta, che già stava nell'animo della Presidenza; cioè di esprimere il cordoglio della Camera alla famiglia del compianto collega Morpurgo. E la Presidenza farà ciò sollecitamente. L'onorevole La Porta ha soggiunto che la medesima testimonianza di compianto sia inviata alla città di Padova; e l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha fatto uguale proposta per quella Università.

La Presidenza ha già espresso questi sentimenti di dolore alla Università ed alla città di Padova, avendo avuto comunicazione di questa sventura e dall'Università e dalla prefettura. Anzi, sino da ieri sera i sentimenti della Camera furono già espressi, tanto all'Università di Padova, quanto alla prefettura, perchè questa testimonianza di lutto fosse fatta nota ai Corpi accademici ed alla scolaresca, e quindi a tutta la cittadinanza di Padova.

Inoltre la Presidenza ha pregato l'onorevole Luzzatti di voler rappresentare la Camera alle funebri onoranze che saranno rese alla salma del compianto nostro collega, associandosi tutti i deputati che si troveranno presenti in Padova. (*Approvazioni*)

Presentazione del disegno di legge per la riforma del riparto dei deputati fra i collegi elettorali.

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

Depretis, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la riforma del riparto dei deputati fra i collegi elet-

torali, a senso dell'articolo 46 della legge 24 settembre 1882.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questo disegno di legge, che verrà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Presentazione di una relazione sopra domanda di autorizzazione a procedere.

Presidente. Invito l'onorevole Finocchiaro a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Finocchiaro. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata dell'esame della domanda per autorizzazione a procedere contro il deputato Oliva.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Si determina il giorno dello svolgimento d'una interrogazione del deputato Gallo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallo.

Gallo. Io aveva presentato giorni addietro una interrogazione all'onorevole ministro di agricoltura e commercio, sull'esecuzione di una deliberazione del Consiglio generale del Banco di Sicilia, relativa all'istituzione di nuove succursali.

Io proporrei al ministro ed alla Camera di consentire che questa interrogazione sia svolta in una delle sedute antimeridiane, prima di procedere alla discussione agraria; e sarei grato se questa mia proposta fosse accettata.

Lo svolgimento della mia interrogazione non potrà durare che pochi minuti.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Siccome credo anch'io, come l'onorevole Gallo, che si tratti di un'interrogazione molto semplice, e breve quindi nello svolgimento, proporrei che venisse posta nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di domani, in principio di seduta.

Presidente. Consente, onorevole Gallo?

Gallo. Consento volentieri.

Presidente. Il ministro di agricoltura e commercio propone che sia fatto nella seduta antimeridiana di domattina in principio di seduta lo svolgimento della interrogazione dell'onorevole Gallo, sull'istituzione di nuove succursali del Banco di Sicilia. Se non vi sono osservazioni rimane così stabilito.

(È così stabilito.)

Seguito della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie.

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

La Camera rammenta che la discussione è rimasta sospesa all'allegato *D* — Capo II — Del trasporto dei viaggiatori; articolo 13, *Basi della tariffa*.

Rammento ancora alla Camera che non si mettono in discussione se non le proposte e modificazioni che vengono presentate alla Presidenza.

L'onorevole Lazzaro propone una modificazione a questo articolo 13. Là dove si dice che "le basi della tariffa per il trasporto dei viaggiatori in 3^a classe sui treni diretti sono lire 0.05," vorrebbe che si dicesse "lire 0.04."

Onorevole Lazzaro, ha facoltà di svolgere la sua modificazione. (*Conversazioni — Molti deputati stanno nell'emiciclo*)

Ma se gli onorevoli deputati si recheranno ai loro posti, si potrà andare avanti; altrimenti sarà meglio sospendere la seduta.

Prego gli onorevoli deputati di por termine alle loro conversazioni. È inutile perdere il tempo in questo modo.

Lazzaro. La Camera l'altra sera deliberò di sospendere la discussione dell'articolo 44, dietro domanda formale del presidente della Commissione. La Commissione oggi dovrebbe riferire intorno a questo articolo, il quale, secondo me, è preliminare alla discussione delle tariffe. Io devo parlare appunto sopra uno degli articoli che riflettono le tariffe; ma non posso farlo, non posso manifestare le mie osservazioni e sostenere il mio emendamento, prima che la Commissione abbia riferito sull'articolo 44. Anzi non credo che nessuno dei proponenti gli emendamenti che riflettono le due tabelle *D* ed *E* possa svolgere la sua proposta, prima che la Commissione abbia riferito; poichè dal modo come essa riferirà, e dalla deliberazione della Camera, dipenderà quello che ciascuno di noi potrà sostenere e dire davanti alla Camera.

Per conseguenza, onorevole signor presidente, io propongo che fino a quando la Commissione non avrà riferito sull'articolo 44, si sospenda la discussione delle singole voci. Per conto mio rinunzio a parlare.

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

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Se già

fossero in discussione le voci delle tariffe, le osservazioni dell'onorevole Lazzaro avrebbero ragione di essere. È vero che il capo 2° comincia con la tariffa viaggiatori, e quindi credo che se l'onorevole Lazzaro domanda la sospensiva limitata alla voce per i viaggiatori, lasciando continuare la discussione sulle condizioni dei trasporti, che non sono tariffe, la Commissione pregherebbe la Camera di accettare questa proposta.

In ordine all'articolo 44 io debbo dichiarare alla Camera che, come dissi già l'altro giorno, questo articolo è la chiave della questione delle tariffe. Vi sono proposte per estendere la facoltà al Governo di ordinare alle Società il ribasso delle tariffe all'interno; proposte che sono gravissime ed importantissime. Bisogna vedere in quali limiti devesi determinare la misura dei compensi; e questa ed altre questioni già si esaminano e studiano dalla Commissione e per queste ha già interrogato i ministri. Non sono questioni semplici, e io sfido chiunque a venir qui a dire: ecco una soluzione equa per le Società e per lo Stato, ecco una soluzione che non disturba i contratti che abbiamo presentato, ecco un compenso che lo Stato può accettare. Adagio, signori. Gli uomini più competenti in questa materia, meglio di me potrebbero dare la risposta che non è facile la soluzione che noi cerchiamo.

Sebbene siamo avanti negli studi, dobbiamo risentire ancora i ministri. Poichè questa è la deliberazione che ha preso la Commissione dopo una seduta di un'ora e mezza: sentire nuovamente i ministri sopra una data proposta che la Commissione avrebbe in animo di presentare.

Ecco perchè la Commissione non è in condizione di riferire. E, conchiudendo, io ammetto che l'articolo 13 del capo II, che riguarda le tariffe per i viaggiatori possa restare sospeso finchè la Camera non decida sull'articolo 44; ma non trovo però che vi sia ragione di sospendere gli altri articoli. L'articolo 44 non tocca le tariffe: riguarda facoltà del Governo. Può essere un criterio, ma non è unito, legato contrattualmente alle tariffe sia per i viaggiatori, come per le merci.

Questo doveva dichiarare la Commissione.

Presidente. Onorevole Lazzaro, accetta la proposta della Commissione?

Lazzaro. Io debbo esprimere la mia soddisfazione perchè la Commissione riconosce il nesso che esiste tra l'articolo 44 e la tabella E che noi ci accingiamo a discutere. E ringrazio l'onorevole presidente della Commissione di avere accettato

la mia modesta proposta, che si limita appunto a quei termini in cui egli l'ha posta.

Io non ho nessuna difficoltà che si discutano tutte le altre materie che non riflettono l'articolo 44; mi era limitato a fare la proposta sospensiva, perchè all'articolo 13 appunto si discutono le basi della tariffa che riflette i viaggiatori. Quando l'articolo 44 sarà votato dalla Camera, allora ogni deputato potrà vedere quali siano le proposte da fare e da sostenere. In conseguenza io, rinnovando i miei ringraziamenti alla Commissione per la cortesia avuta nell'accettare la mia proposta, non ho nessuna difficoltà che si continui la discussione per tutte le altre materie che riflettono le condizioni generali dei trasporti. Io poi riconosco benissimo come la Commissione abbia fatto del suo meglio per poter risolvere l'ardua questione contenuta nell'articolo 44.

L'indugio mi mostra la sua diligenza e lo zelo che adopera per risolvere bene la questione. Voglio sperare che quest'indugio debba poi corrispondere ai desiderii di tutte le parti della Camera che hanno uno scopo comune, qual'è quello di non fare unicamente gl'interessi di una parte, ma aver di mira gl'interessi generali del paese.

Presidente. Dunque la Commissione accetta la proposta dell'onorevole Lazzaro che si tenga sospeso l'articolo 13?

Corvetto, relatore. Se si tratta di sospendere lo articolo 13 per quanto si riferisce ai prezzi di trasporto sia pure; ma se si dovessero sospendere tutte le altre disposizioni che non si riferiscono a numeri, la Commissione non potrebbe accettare.

Presidente. Allora si potrebbe discutere l'articolo 13, meno la tabella alla quale si riferisce il primo capoverso. Poi viene il secondo capoverso: " Ai convogli diretti dev'essere assegnata una velocità in piena corsa di 55 a 60 chilometri all'ora con pendenze inferiori all'otto per mille e con curve di raggio superiore a 400 metri. „

Qui troverebbe la sua sede l'emendamento dell'onorevole Di Blasio, tenendo sospeso quello dell'onorevole Lazzaro e quello che or ora mi ha trasmesso l'onorevole Sanguinetti, che si riferisce anche alla tabella.

L'onorevole Di Blasio ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

Di Blasio Scipione. Come la Camera vede, il mio emendamento non riguarda la questione delle tariffe, ma riguarda le condizioni dei trasporti.

In questo articolo la Commissione ha fissato la percorrenza per i treni celeri in 55 a 60 chilometri all'ora; ora io credo che sia necessario di fissarla anche per i treni omnibus e misti.

Quindi non volendo io fare un discorso nelle condizioni presenti della Camera, domando alla Commissione e al Governo se accettino il mio emendamento, il quale del resto è abbastanza chiaro, e non ha bisogno di un lungo svolgimento. Dopo vedrò che cosa debbo fare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. La Commissione è d'avviso che non si possa accettare l'emendamento dell'onorevole Di Blasio, perchè non trova conveniente stabilire in un capitolato delle condizioni di trasporto, che la velocità debba soltanto eccedere i 20 chilometri all'ora; cosicchè quando le Società concessionarie adottassero le velocità di 20 chilometri e mezzo avrebbero, secondo l'onorevole Di Blasio, soddisfatto ai loro obblighi, ciò che potrebbe tornare a danno di un buon servizio ferroviario.

Si esaminino gli orari di tutte le nostre ferrovie a scartamento ordinario, su cui si fa il servizio con le ordinarie macchine, anche là dove vi sono pendenze forti, e si troverà che mai gli orari corrispondono a velocità inferiori ai 20 chilometri all'ora.

Per questa ragione io credo che non sia conveniente mettere in questo articolo che la velocità dei treni viaggiatori e misti non debba essere minore di 20 chilometri.

Non importa dirlo, perchè al presente, per quanto mi consta, non si verifica una velocità così piccola come quella stata indicata dall'onorevole Di Blasio, e d'altra parte sarà premura del Governo di fare in modo che la modestissima velocità di 20 chilometri all'ora ci sia sempre.

Di Blasio Scipione. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Di Blasio Scipione. La più grande disgrazia che si verifica nella discussione di questo disegno di legge è che spesso non ci si intenda! Io domando alla Commissione se ha letto il mio emendamento; perchè temo assai che il relatore non l'abbia letto e che egli non dia il giudizio appoggiato sul voto della Commissione.

Io contemplo il caso di ferrovie a scartamento ordinario, dove si faccia meno di 20 chilometri all'ora, incluse le fermate nelle stazioni.

Curioni, relatore. Non ce ne sono!

Di Blasio Scipione. Ed io dico che ve ne sono e parecchie. E sostengo che non si può ammettere che in una ferrovia a scartamento ordinario la percorrenza sia minore di 20 chilometri all'ora, tanto più che la Commissione fissa nell'allegato B la percorrenza dei treni omnibus da 25 a 35 chilometri. Mi pare quindi che col domandare non

meno di 20 chilometri all'ora, non si pregiudichi la questione e si rimedi ad inconvenienti che vi sono e possono durare. Ad ogni modo davanti a questo *non possumus* continuo ed ingiusto della Commissione io ritiro il mio emendamento, perchè non voglio compromettere con un rifiuto inesplabile interessi vitali per molte popolazioni.

Presidente. Dunque l'onorevole Di Blasio ritira il suo emendamento.

L'onorevole Nervo ho facoltà di parlare per isvolgere i suoi emendamenti all'articolo 13.

Nervo. La questione sollevata dall'onorevole Di Blasio mi pare sia della massima importanza: onde io mi propongo di fare in merito alcune osservazioni.

Presidente. Ma, onorevole Nervo, è inutile parlare sulla proposta dell'onorevole Di Blasio, perchè è ritirata: parli sopra i suoi emendamenti.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di Blasio ha già ritirata la sua proposta, ma io posso dire a sua tranquillità, che il Governo avrà cura che non si scenda mai nelle linee a scartamento ridotto nella velocità al disotto dei 20 chilometri l'ora. Potrà forse esservi qualche caso eccezionale in cui in qualche linea nuova non si raggiunga questo minimo di 20 chilometri, ma il Governo provvederà perchè questo stato eccezionale cessi al più presto.

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

Di Blasio. Ringrazio l'onorevole ministro delle assicurazioni che mi ha date. Ed aggiungerò solamente che per l'avvenire si cercherà far cessare l'inconveniente che in parecchie ferrovie si fanno ancora meno di 20 chilometri all'ora: onde non è senza ragione, che io aveva proposto il mio emendamento. Non dico di quali ferrovie si tratti, perchè non amo appassionare la questione. Ad ogni modo, prendo atto delle dichiarazioni fatte dal ministro e di nuovo ne lo ringrazio.

Presidente. Ora vengono i seguenti emendamenti dell'onorevole Nervo, all'articolo 13.

Aggiungere dopo il 1° alinea la disposizione seguente:

“ Tali basi saranno però ridotte nella loro applicazione di un *decimo* di centesimo per ogni maggior percorrenza di 50 chilometri a partire da 51 chilometri.

“ Qualora tale riduzione, applicata durante un

anno, cagionasse un ribasso troppo sensibile nel prodotto lordo del trasporto dei viaggiatori, l'Amministrazione esercente avrà facoltà di diminuirlo col consenso del Governo. »

Aggiungere alle avvertenze dopo il § b i paragrafi seguenti:

“ c) per gli operai e lavoranti viaggianti in massa in numero almeno di sei nella terza classe dei treni *omnibus* e misti, sarà concessa una riduzione del 35 per cento ai prezzi sovra stabiliti;

“ d) per le linee secondarie, sulle quali verranno attivati treni economici, i prezzi sovra stabiliti saranno ridotti in proporzione della minor spesa di esercizio e della minor velocità assoluta di tali treni;

“ e) alle tariffe dei prezzi di trasporto dei viaggiatori saranno annesse apposite tabelle-prontuari, tanto per il trasporto con treni ordinari, come per il trasporto con treni economici.

“ In tali tabelle le tasse erariali saranno distinte dal prezzo di trasporto. »

Sostituire all'alinea: “ per le distanze inferiori a tre chilometri, il prezzo può essere stabilito per tre chilometri, ” l'alinea seguente: “ per le distanze uguali od inferiori a mezzo chilometro, il prezzo può essere stabilito per mezzo chilometro. »

Aggiungere dopo l'ultimo alinea di questo articolo, la seguente disposizione:

“ Al regolamento tariffe, da pubblicarsi a termini dell'articolo 7, sarà unita una tabella indicante la velocità relativa assegnata ai convogli diretti, *omnibus*, misti e locali, sulle diverse linee componenti la rete, e la durata normale delle fermate nelle stazioni di ciascuna linea.

“ Ciascun capo stazione dovrà tenere apposito registro dell'arrivo e della partenza dei treni e indicarvi le cause nei ritardi verificatisi nel movimento nei treni medesimi.

“ Gli agenti governativi delegati alla sorveglianza dell'esercizio, terranno esatto registro delle infrazioni alle disposizioni che regolano la velocità, e la durata delle fermate dei convogli per l'applicazione delle multe comminate dalle vigenti disposizioni al riguardo. »

L'onorevole Nervo ha facoltà di svolgere questi suoi emendamenti.

Nervo. Nonostante la poco favorevole accoglienza fatta agli emendamenti da me presentati sulle condizioni dei trasporti, insisto ancora per

intrattenere con la mia disadorna parola la Camera sopra questo argomento, perchè ho proprio la intima convinzione che ne valga la pena. L'applicazione delle tariffe implica una serie di disposizioni che toccano questioni di ordine economico, di ordine giuridico, di ordine finanziario; ed io non so perchè non vorremmo soffermarci sopra siffatte questioni tutto il tempo necessario, per risolverle conforme alle giuste esigenze del paese. Ora siamo arrivati al capo che tratta del trasporto dei viaggiatori; obbene, onorevoli colleghi, questo capo racchiude diverse questioni di indole importantissima.

La prima questione su cui richiamo la vostra attenzione è quella che si riferisce alle basi delle tariffe che vengono proposte per il trasporto dei viaggiatori. Queste basi, onorevoli colleghi, aumentano del 10 per cento il prezzo di trasporto sopra le linee dell'Alta Italia e delle Romane sulla prima e seconda classe dei treni diretti; del 5.20 per cento per la prima classe nei treni *omnibus*; del 7.70 il prezzo di trasporto per la seconda classe nei treni *omnibus* sulla stessa rete.

Riguardo alla rete delle Meridionali, questi prezzi presentano un aumento del 10 per cento nella prima e seconda classe dei treni diretti, ed un aumento dell'11.25 per cento per la terza classe nei treni *omnibus*. Sicchè questa nuova tariffa si può dire che non tende ad altro che ad aumentare il prezzo dei trasporti dei viaggiatori sopra le maggiori reti ferroviarie del regno.

Havvi però l'eccezione per il prezzo dei trasporti sulla rete dell'Alta Italia che non è aumentato; vi è anzi una diminuzione per la terza classe; ma l'aumento è grave sopra le altre reti, e particolarmente per quella delle Meridionali, che, come testè dissi, va all'11.25 per cento, per la terza classe dei treni *omnibus*, e del 10 per cento sulla prima e seconda classe dei treni diretti.

Ora, dinanzi a quest'aumento, mi pare che la questione debba essere seriamente esaminata.

Le presenti tariffe sono già le più elevate che si abbiano in Europa: noi non applichiamo ancora il sistema della riduzione del prezzo a misura che aumenta la distanza percorsa, cosa che fa la stessa Francia sulla rete dello Stato, che fa il Belgio con grandissimo vantaggio dei commerci e del traffico; imperocchè l'agevolare il movimento dei viaggiatori, come diceva l'onorevole Miceli l'altro giorno, vuol dire agevolare l'aumento del traffico. Ora io richiamerò la vostra attenzione sul fatto, che in Italia si trasportano, soltanto sulle quattro maggiori reti, circa 29 milioni di viaggiatori.

È una proporzione molto minore di quello che possa consentire la popolazione italiana.

Vi sono, dunque, difetti nelle nostre tariffe che bisogna togliere assolutamente. Io non so capire per esempio, come, mentre colle tariffe attuali si accorda la riduzione del 30 a 35 per cento a coloro che prendono il biglietto di andata e ritorno, non si possa adottare, come sistema per agevolare i viaggi, la riduzione anche per coloro che percorrono grandi distanze. Un viaggiatore, che percorre 100 chilometri in andata, e 100 chilometri in ritorno, percorre una zona di 200 chilometri. Per questa percorrenza colle disposizioni ora in vigore, si può accordare la riduzione del 35 per cento; ma perchè una riduzione simile non si dovrebbe accordare a coloro che percorrono tutto il tratto di 200 chilometri? Qui c'è veramente una contraddizione nell'organismo delle nostre tariffe, per il trasporto dei viaggiatori.

È veramente da deplorare che la Commissione di tecnici, che studiò e compilò le proposte che sono sottoposte alla deliberazione della Camera, non abbia portata la sua attenzione sopra la grande convenienza, che vi sarebbe per il nostro paese, ad agevolare i viaggi, con una savia e moderata riduzione nei prezzi di trasporto in ragione delle distanze.

Gli è perciò, che io desidererei che con l'applicazione delle nuove tariffe fosse adottato questo sistema; ma in tale proporzione, da non rischiare di compromettere il prodotto di questi trasporti; prodotto, che nel 1883 salì alla somma di circa 42 milioni e mezzo di lire.

Per queste ragioni faccio una prima proposta, perchè le basi proposte colle nuove tariffe sieno ridotte nella loro applicazione di un decimo di centesimo per ogni maggior percorrenza di 50 chilometri a partire dai 51 chilometri.

Come la Camera vede e come la Commissione può facilmente apprezzare, qui si tratta di una riduzione infinitesimale, intesa unicamente a cominciare ad applicare il sistema.

Vengo ora all'aggiunta che propongo sia fatta dopo il paragrafo 6 dello stesso articolo, aggiunta che è così concepita:

“ Per gli operai e lavoranti viaggianti in massa in numero almeno di sei nella terza classe dei treni *omnibus* e misti sarà concessa una riduzione del 35 per cento ai prezzi sovra stabiliti. ”

La Camera ben sa che nei paesi dove si verifica un grande movimento industriale, si riconobbe la necessità di adottare speciali tariffe con sensibili riduzioni per il trasporto degli operai, quando il

loro numero raggiunga una determinata proporzione.

Nel Belgio ci sono perfino dei *treni operai*. Capisco che nel Belgio la massa degli operai è tale, che in alcune provincie può accorrere in modo da rendere necessari i treni speciali; ma io cito quest'esempio per dimostrare come il concetto sia buono ed utile per applicarlo anche in Italia. Noi non abbiamo probabilmente masse di operai tali da poter alimentare treni speciali, ma se teniamo conto delle masse rurali, delle masse lavoratrici che emigrano dalle loro regioni per andare in altre provincie a cercar lavoro, non può non esser utile il chiedere che in questo ordinamento siavi una disposizione che valga ad agevolare per quella povera gente il trasporto sulle ferrovie. Propongo poi un'aggiunta al paragrafo *d* per le linee secondarie, sulle quali dovranno attivarsi treni economici, pei quali i prezzi della tariffa saranno ridotti in proporzione della minore spesa di esercizio e della minore velocità assoluta di questi treni medesimi. Alla Camera è noto che fin dall'epoca dell'inchiesta ferroviaria fu sollevata dinanzi a quella Commissione la questione di agevolare in Italia l'impianto, l'adozione di treni economici, i quali, come ben sapete, si riducono ad avere un materiale meno pesante, che esige una minor forza di trazione per trasportare i viaggiatori.

La qual cosa, richiedendo in complesso minore spesa, può tradursi anche in un minor prezzo di trasporto per i viaggiatori. L'amministrazione dell'Alta Italia, spinta dall'opinione pubblica e dallo stesso ministro che allora reggeva il Ministero dei lavori pubblici, si accinse ad attuare dei treni economici, e fu quella una prima soddisfazione data al paese. Ma quei treni non riuscirono cosa perfetta, ed i prezzi rimasero tali, quali erano prima. Ora io domando se nel nostro paese, dove le linee secondarie sono in gran numero, non convenga attuare questi treni economici, come ne ha fatti la Società della *Sudbahn* in Austria con gran vantaggio del pubblico e suo.

In quest'articolo si trova anche una disposizione, colla quale si dice che, per le distanze inferiori a tre chilometri, il prezzo può essere stabilito per tre chilometri. Ora, io ho già avuto occasione di far osservare l'altro ieri che pare una inezia questa, ma, quando si pensa che si trasportano circa ventinove milioni di viaggiatori sopra queste reti, quando si pensa che questi ventinove milioni di viaggiatori percorrono tra tutti enormi distanze, si capisce subito che l'arrotondare il percorso di un viaggio, non tenendo

conto di un chilometro e mezzo, o due, può riuscire gravoso per il paese. Quando, per esempio, si fa una percorrenza di due chilometri, e l'applicazione delle tariffe permette di calcolarla per tre, io dico che questo è enorme. È lo stesso che avere una misura di trenta centimetri, e volerla imporre per un metro. È lo stesso principio di giustizia, che rimane violato a danno della massa dei viaggiatori.

Onde io propongo che, per le distanze eguali od inferiori a mezzo chilometro il prezzo può essere stabilito per mezzo chilometro.

L'altro ieri l'onorevole relatore mi diceva che questo può perturbare i sonni alle amministrazioni ferroviarie per i calcoli dei prezzi. Ma, onorevole Corvetto, noi non dobbiamo dimenticare che ci occupiamo oggi di un ordinamento tale, che debba soddisfare anche alle più legittime esigenze del paese, di un ordinamento che deve avere una base seria, e comprendere quelle utili riforme, che equamente si possono attuare con beneficio della nazione, senza scapito dell'erario e delle Società esercenti.

Quest'articolo 13, come la Camera ben vede, comprende un insieme di disposizioni che regolano il trasporto dei viaggiatori. Ora, non è fuori di posto di aggiungere a quest'articolo una disposizione, la quale gaurentisca il pubblico intorno alla velocità che avranno i diversi treni, e le diverse specie di convogli, imperocchè, come diceva poc'anzi l'onorevole De Blasio, le amministrazioni esercenti potranno adottare tale velocità da superare di poco quella delle vetture ordinarie.

L'onorevole Curioni osservava che non si può stabilire in un regolamento tariffario la velocità dei treni; ma mi permetta l'onorevole Curioni di osservare a mia volta che la velocità dei treni è una delle prime garanzie che si deve dare al pubblico per il trasporto dei viaggiatori, imperocchè chi viaggia se non è sicuro di poter compiere la sua corsa in quel determinato numero di ore, allora può essere incagliato grandemente nei suoi affari.

Vi è poi anche una ragione di ordine giuridico. Io non ho visto annessa a questa disposizione, nè a quella del capitolato la tabella delle multe a cui andranno soggette le amministrazioni esercenti, qualora non adempiano gli obblighi che loro sono imposti dal capitolato per l'esercizio; ed io credo che sarebbe stato molto opportuno che questa tabella fosse stata annessa come allegato al capitolato, imperocchè nel capitolato si parla della possibilità di applicare le multe vigenti, ma nessuno sa, o almeno io, che mi sono occupato un po'

di queste tariffe, ignoro completamente queste multe, e quali siano le proporzioni delle medesime. Siccome poi qui si tratta dell'esercizio di una grande rete, si tratta di importanti ed estesi interessi tanto per il pubblico come per lo Stato, e per le amministrazioni, mi sembrava che fosse opportunissimo il far sapere anche al pubblico quali sieno queste multe. Supponiamo, per esempio, un viaggiatore che arrivi con due o tre ore di ritardo; si dice: ma faccia il suo reclamo, vi è il registro alla stazione per reclamare. Questo va benissimo, ma se non v'è il regolamento delle multe che possa essere consultato dal viaggiatore, esso non può accertarsi se ha diritto a reclamare, nè può chiamare su di esso l'attenzione dell'ispettorato governativo che avrà l'incarico dell'alta polizia sull'esercizio ferroviario; ed allora a che serve l'esistenza di queste multe?

È per dare questa garanzia che io propongo che si aggiunga all'articolo la seguente disposizione:

“ Al regolamento tariffe, da pubblicarsi a termini dell'articolo 7, sarà unita una tabella indicante la velocità relativa assegnata ai convogli diretti, *omnibus*, misti e locali, sulle diverse linee componenti la rete, e la durata normale delle fermate nelle stazioni di ciascuna linea.

“ Ciascun capo stazione dovrà tenere apposito registro dell'arrivo e della partenza dei treni e indicarvi le cause dei ritardi verificatisi nel movimento dei treni medesimi.

“ Gli agenti governativi delegati alla sorveglianza dell'esercizio terranno esatto registro delle infrazioni alle disposizioni che regolano la velocità e la durata delle fermate dei convogli per l'applicazione delle multe comminate dalle vigenti disposizioni al riguardo. „

E questa disposizione parmi sia atta a dare una grande garanzia al pubblico ed a tenere in freno le stesse amministrazioni esercenti, onde adempiano regolarmente i loro obblighi per ciò che si riferisce al trasporto dei viaggiatori.

Io rammento di nuovo che in Italia non si viaggia ancora in ragione della intensità della sua popolazione e della sua lunghezza geografica.

Abbiamo delle percorrenze medie, che proprio lasciano vedere che in Italia non c'è la tendenza a viaggiare, oppure ne manca la possibilità per gli elevati prezzi, che già abbiamo oggi, e che pure si vogliono ancora aumentare del 10 per cento e per talune classi fino all'11.25 per cento.

L'onorevole Miceli lo ho già notato l'altro giorno, ed io lo rammento, che i viaggiatori in prima classe, sulle quattro grandi reti hanno per-

corso in media 107 chilometri in un paese che ne ha più di 1000 in lunghezza; quelli di seconda 54; quelli di terza 39; se le medie esprimono qualche cosa, qui è proprio il caso di dire che esprimono un fatto, il quale deve impensierire quelli che si occupano del nuovo assetto ferroviario dello Stato.

Si deve, lo ripeto ancora, egevolare con tutti i mezzi il movimento dei viaggiatori, onde crescano le transazioni commerciali e industriali, che generano il trasporto delle merci.

È codesta una questione d'ordine economico colla soluzione della quale si può molto avvantaggiare, tanto l'amministrazione esercente come lo Stato. Noi invece siamo innanzi ad un aumento abbastanza rilevante delle tariffe attuali; mentre il paese dal nuovo ordinamento delle sue ferrovie si aspettava maggiori agevolazioni.

E con questo io ho terminata l'esposizione dei motivi, che mi hanno indotto a presentare la proposta relativa all'articolo 13.

Raccomando vivamente alla Commissione, di voler prenderla in esame, e di non darmi una risposta negativa così su due piedi, come al solito. Si tratta, lo ripeto ancora una volta, di cosa importantissima, del trasporto dei viaggiatori che oggidì dà da 42 a 43 milioni di prodotto all'anno, prodotto che dovrebbe crescere di un terzo o di un quarto entro breve tempo, se fosse alimentato con intelligenti provvedimenti e non incagliato.

Io domando come potranno muoversi le classi rurali che hanno bisogno di andare in cerca di lavoro, in ispecie nelle provincie meridionali, quando si viene ad aumentare la tariffa dell'11.20 per cento? Noi stiamo appunto in questi giorni discutendo sulla necessità di fare qualche cosa per l'agricoltura. Ebbene, cominciamo oggi, che abbiamo sott'occhi quest'importante questione, dal dare una prova alle classi rurali che, quando l'occasione si presenta, la Camera italiana sa fare qualche cosa a loro beneficio. Anche per la stessa ragione raccomando la riduzione del prezzo del trasporto delle classi lavoratrici come ho proposto: e qui io spero che l'onorevole Grimaldi, il quale rappresenta così degnamente gl'interessi dell'agricoltura, vorrà venire in mio aiuto e con un'artiglieria di buoni argomenti, che egli sa tirare fuori quando vuole, patrocinerà anche la causa della mia proposta davanti alla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. Prima di tutto debbo dichiarare all'onorevole Nervo che i suoi emendamenti furono diligentemente studiati, e posso dirgli anche

che molte delle sue idee erano venute anche ad alcuni membri della Commissione, ed erano state precedentemente studiate.

L'onorevole Nervo propone l'applicazione della differenzialità anche alle tariffe dei viaggiatori; ora egli non creda che la Commissione non si sia formata su questa quistione. Vi si fermò perchè sapeva che in altri paesi, come per esempio in America, questo stesso sistema sia applicato. Dunque non era una novità.

Ma essa fece varie considerazioni. Può calcolarsi *a priori* adesso quale sarà l'effetto dell'applicazione di questa differenzialità? No: perchè ora che il prezzo del biglietto è proporzionale alla distanza, si prendono i biglietti alla spezzata e il prodotto complessivo del trasporto viaggiatori è il risultato effettivo dei chilometri percorsi; se si applicherà invece il sistema voluto dall'onorevole Nervo, si prenderanno i biglietti a lungo tratto e saranno interamente alterati i computi.

Abbiamo però voluto fare un calcolo di approssimazione e questo calcolo lo abbiamo anche fatto riscontrare, e si trovò che, per lo meno, sarebbe questione di un milione circa che si perderebbe nella massa dei trasporti. Per questa ragione troppo grave (mi dispiace che sarà una ragione che non potrà convenire all'onorevole Nervo, ma io sarò obbligato di ripeterla molte volte) si varierebbero i dati della percentuale, ed anche per questo non potremmo accettare la sua proposta, la quale, del resto, non presenterebbe proprio quel vantaggio che l'onorevole Nervo crede di trovarvi.

L'onorevole Nervo proporrebbe anche una aggiunta per speciali facilitazioni agli operai e lavoratori viaggianti in massa, in numero almeno di sei, nella terza classe dei treni *omnibus* e misti. Ed io debbo rispondere che delle facilitazioni per i trasporti degli operai, veramente già ce ne sono. Oltre le solite tariffe locali, c'è una tariffa locale nuova che certamente l'onorevole Nervo avrà letto a pagina 308, e introdotta dietro preghiera della Commissione, dove si dice:

“ A quelli viaggianti in massa è accordato il trasporto al prezzo di lire 0,60 per ogni chilometro e per ogni carrozza di terza classe da 40 posti, lire 0,75 per ogni chilometro e per ogni carrozza di terza classe da 50 posti.

“ Il numero degli individui non potrà superare quello dei posti di cui è capace la carrozza messa a loro disposizione. ”

Dunque qui un vantaggio già c'è. Oltre di che, come ho detto, ci sono delle tariffe locali per cui si viaggia a un centesimo e mezzo per chilometro.

Ma adottando questa proposta dell'onorevole Nervo, cioè di riduzione del 35 per cento il prezzo di trasporto per brigate di sei lavoranti, si verrebbe, a mio modo di vedere, a ridurre completamente il biglietto di terza classe del 35 per cento, poichè è facile associarsi in sei per poter avere questo ribasso.

L'onorevole Nervo propone altresì che: " per le linee secondarie, sulle quali verranno attivati treni economici, i prezzi sovra stabiliti siano ridotti in proporzione della minor spesa di esercizio e della minor velocità assoluta di tali treni. "

Ritenga pure per certo, onorevole Nervo, che quando saranno istituiti questi servizi economici saranno stabilite delle tariffe particolari, le quali devono riguardarsi come tariffe locali dei viaggiatori; ma non è trattandosi delle tariffe contrattuali che ora discutiamo che si possono stabilire tariffe speciali di treni economici al di là da venire.

Inoltre, l'onorevole Nervo propone che: " alle tariffe dei prezzi di trasporto dei viaggiatori siano annesse apposite tabelle-prontuari tanto per il trasporto con treni ordinari, come per il trasporto con treni economici. "

Qui mi faccio un dovere di ricordare all'onorevole Nervo, come feci l'altro giorno in analoga occasione, che noi accettiamo questa sua proposta come raccomandazione al Governo, ma crediamo che non sia il caso di convertirla in disposizione contrattuale.

Aggiunge poi l'onorevole Nervo: " in tali tabelle le tasse erariali saranno distinte dal prezzo di trasporto. "

Qui noi e l'onorevole Nervo siamo proprio in un ordine di idee del tutto opposto. La Commissione ha creduto utile di porre l'obbligo che gli orari e le tariffe di trasporto comprendano nel prezzo del biglietto la tassa governativa.

Difatti, sono parecchi anni che viaggio sulle ferrovie ed ho udito spesso lagnanze a questo proposito; ho udito spesse volte dire: sul biglietto c'è scritto 20 soldi e me ne fanno pagare 22, dunque è l'impiegato della ferrovia che mi fa pagare di più di quello che dovrei.

Mentre noi abbiamo voluto tôrre occasione a quei lagni, l'onorevole Nervo vorrebbe che nel prezzo indicato sul biglietto non fosse compresa la tassa governativa ma fosse indicata a parte; ed ognuno comprende che in tal modo si obbligherebbe ogni volta il viaggiatore a fare calcoli complicati da una serie infinita di cifre decimali.

L'onorevole Nervo poi, mi permetta di dirglielo,

non ha letto la modificazione che abbiamo introdotta nel secondo capoverso dell'articolo 13. Infatti egli propone di sostituire all'alea " per le distanze inferiori a tre chilometri il prezzo può essere stabilito per tre chilometri, " l'alea seguente: " per le distanze uguali od inferiori a mezzo chilometro, il prezzo può essere stabilito per mezzo chilometro. "

E non ha posto mente che la Commissione aveva già proposto un altro capoverso così concepito: " Per le distanze inferiori a due chilometri il prezzo può essere stabilito per due chilometri. "

Capisco che nel risultato la nostra proposta e la ministeriale primitiva sono identiche; ma s'egli avesse considerato la nostra, almeno ci avrebbe reso giustizia riconoscendo che qualche cosa avevamo ottenuto. E perchè non si può dalla Commissione accettare la proposta dell'onorevole Nervo? Perchè, ripeto il solito ritornello, essa porterebbe un danno non preveduto nei calcoli della percentuale contrattuale. D'altra parte noti la Camera, che non è una cosa nuova, e che si è sempre fatta quella concessione non solo da noi, ma dappertutto; sebbene l'esercente ne faccia pochissimo uso e per il ristrettissimo numero di stazioni a distanze minori di due chilometri, e perchè vuol vincere la concorrenza dei tram e delle messaggerie. Faccia i suoi conti l'onorevole Nervo, e vedrà che si tratta di una cosa piccolissima.

L'onorevole Nervo poi propone:

" Al regolamento tariffe, da pubblicarsi a termini dell'articolo 7, sarà unita una tabella indicante la velocità relativa assegnata ai convogli diretti, *omnibus*, misti e locali, ecc. "

Ma, queste norme che egli richiede sono in gran parte anche ora comprese nel regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873.

Io capisco benissimo che l'onorevole Nervo possa dire: ebbene inseritele nelle condizioni di trasporto, queste condizioni. Ma se noi dovessimo metter tutto in queste condizioni dei trasporti, dovremmo fare dei volumi enormi!

Mi pare di non aver altro da dire.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Nervo. Osserverò all'onorevole Corvetto poche cose. Prima di tutto, egli mi faceva notare, intorno alla adozione del mio emendamento per diminuire di un decimo di centesimo il prezzo

della proposta tariffa per ogni 50 chilometri di maggiore percorrenza, che da un calcolo preventivo istituito dalla Commissione a questo riguardo, risulterebbe che la adozione di questa mia proposta potrebbe dar luogo alla perdita di un milione.

Non ho gli elementi per riscontrare la esattezza di codesto asserto; mi limiterò ad osservare all'onorevole relatore che, con l'aumento del 10 per cento sulle prime e seconde classi di certi treni delle Romane e delle Meridionali e con l'aumento dell' 11. 25 per cento sulle terze classi delle Meridionali, si avrà anche un discreto aumento che io non saprei precisar bene, perchè le statistiche pubblicate non danno il prodotto del movimento di ciascuna specie di convogli, ma soltanto il movimento in complesso dei viaggiatori distinto per classi, e che, quindi, non si può calcolare a quale risultamento si possa giungere con l'applicazione della nuova tariffa proposta per i viaggiatori.

Però è indubitato che l'incremento nel prodotto che si otterrà per l'aumento dei prezzi compenserà le amministrazioni ferroviarie del minor prodotto che potrebbe derivare dalla applicazione della mia proposta; la quale avrebbe per effetto di aumentare il numero dei viaggiatori.

Il sistema della riduzione dei prezzi pel trasporto dei viaggiatori in ragione della distanza d'altronde è già introdotto anche presso di noi coi biglietti di andata e ritorno; ed è poi in vigore in America, nel Belgio e sulle ferrovie dello Stato in Francia.

Quindi, per questa parte, le osservazioni fatte dall'onorevole Corvetto, non mi persuadono.

Riguardo alla proposta che concerne il trasporto degli operai, mi viene ancora opposto il solito argomento, la questione finanziaria. Si dice che la percentuale già approvata sarebbe lesa dall'adozione di questa proposta, e quindi lo Stato avrebbe dalla stessa un minor prodotto. Ecco come si manifesta sempre di più l'erroneità del sistema adottato dal Ministero di prendere l'esercizio delle ferrovie come base di un'operazione finanziaria. Sarebbe stato molto meglio trovare una combinazione diversa che procurasse all'onorevole ministro delle finanze i 260 o 300 milioni, di cui può aver bisogno, senza venir a subordinare tutto alla questione delle tariffe che toccano i più vitali interessi economici del paese.

Sicuro che dinanzi a quest'argomento cade ogni ragione che si possa addurre a beneficio del paese. Io non posso che deplorare le conseguenze di questo sistema, ma tuttavia farò osservare all'ono-

revole Corvetto che la riduzione, che io propongo per gli operai che viaggiano a brigate, sarebbe un complemento di ciò che si proporrebbe colle tariffe locali; le quali poi, da quanto si disse nei giorni passati, non sappiamo ancora se saranno tariffe contrattuali; vale a dire se ed in quali limiti la loro applicazione sarà obbligatoria per la Società esercente ed un diritto per il paese di chiederne l'applicazione.

Io poi sono stato indotto a fare questa proposta della riduzione del 35 per cento per le classi operaie dalla considerazione che per la rete delle Meridionali si aumenta, come dissi, dell' 11. 20 per cento il prezzo di trasporto per la terza classe.

Ora se volete aumentare quel prezzo per ragioni d'unificazione di tariffa, date almeno qualche compenso, tenete conto delle giuste esigenze delle classi operaie.

Vengo ora all'ultima aggiunta che propongo, la quale concerne la tabella della velocità dei treni, e delle multe.

L'onorevole Corvetto mi ha fatto osservare che nel regolamento per la polizia dell'esercizio delle strade ferrate è provveduto a ciò; ed io ne sono lieto; sapeva che c'era questo regolamento, ma non ho potuto mai procurarmelo. Ora io prego l'onorevole Corvetto che voglia almeno consentire che, invece dell'aggiunta che io aveva proposto al regolamento tariffe, fosse unito il regolamento, di cui ha parlato l'onorevole Corvetto; imperocchè io non ho altro scopo che quello di dare al pubblico il modo di invocare l'applicazione delle disposizioni in vigore per una parte importantissima del servizio ferroviario.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Le parole profferite dall'egregio relatore, onorevole Corvetto, mi dispensano dal ripetere le stesse cose, e dall'entrare in molti dei giudizi espressi dall'onorevole Nervo. Egli mi consenta però, che io faccia una dichiarazione, non come ministro, ma come apprezzamento personale. Credo che in Italia per la prima e seconda classe si paghi poco; e che tutti i favori, se favori ci dovranno essere, dovrebbero riferirsi alla terza classe, agli operai, ai braccianti, ai campagnoli. E dei favori in questo senso sono accordati con le tariffe ora proposte.

Io ho udito dire altra volta dall'onorevole Miceli e dall'onorevole Nervo oggi, che in Italia si paga molto, per viaggiare, tanto che si fanno delle proposte di riduzione. Ed in questo, il mio avviso è proprio conforme a quello dell'onorevole Gabelli,

espresso in iscritto, e credo anche alla Camera: si paga poco dalle classi agiate, le quali viaggiano in prima e seconda classe. E poi, tra biglietti festivi, di andata e ritorno, circolari e di abbonamento, queste tariffe, che noi votiamo, finiscono coll'essere, nè più, nè meno, che uno scritto, che una memoria.

La Commissione, nel suo accurato lavoro, ha paragonato le tariffe nostre con le tariffe estere, e ha trovato che, meno nel Belgio, le nostre sono inferiori a quelle degli altri Stati. Io quindi non starò a ripetere quello che dalla Commissione fu scritto.

Per la terza classe, nelle tariffe nuove è aumentato il prezzo per le reti Meridionali; ma siccome la questione all'uopo è stata riservata, io mi riservo, quando questa questione verrà innanzi alla Camera, di dare tutti gli schiarimenti per provare che, sebbene vi sia l'aumento di mezzo centesimo per la terza classe nella rete Meridionale, pure vi sono dei compensi i quali possono essere contrapposti a questo aumento di tariffa. Ma passo oltre su di ciò.

Io convengo coll'onorevole Nervo nel concetto che nelle tariffe dev'essere determinata la velocità dei treni, perchè è un argomento essenziale per i viaggiatori. Ma egli deve convenire che a ciò provvede l'articolo 13, il quale per i treni diretti stabilisce la velocità minima, e per gli altri treni dispone che la velocità debba essere determinata dal Governo su proposta dell'amministrazione.

È quindi inutile ogni altra disposizione; e quella esistente garantisce completamente il pubblico.

Cosicchè per i viaggiatori v'è tutta la garanzia possibile e non capisco quale altra se ne possa stabilire. Bastano, per tutti, i due criteri che ho accennato.

Mi si consenta un'altra osservazione.

Per i campagnoli, lavoranti e braccianti, come ho detto poc'anzi, sono d'avviso che debbano essere accordati dei favori; ma l'onorevole Nervo converrà che, come risulta dall'allegato relativo alle concessioni, le condizioni di tariffe sono molto migliorate in confronto di quelle che sono oggi, per rapporto alle classi che hanno bisogno di essere favorite.

Dunque si contenti l'onorevole Nervo di questi miglioramenti, i quali non tolgono che si possano anche fare dei passi più avanti ed arrivare forse un giorno al limite da lui proposto; ma quello che c'è nelle concessioni attuali,

mi pare che sia un progresso serio, il quale debba meritare la sua approvazione.

In quanto poi alle proposte tabelle osservo che, quantunque esse non si possano riconoscere necessarie dal momento che dagli orari risultano i prezzi dei biglietti ed è facile riscontrarne l'esattezza, pure non dissento che sieno allegate al volume delle tariffe per renderlo più completo. Però è questa materia di regolamento, più che di capitolato.

Così quanto egli chiede col penultimo alinea, che: "ciascun capo stazione dovrà tenere apposito registro dell'arrivo e della partenza dei treni e indicarvi le cause dei ritardi verificatisi nel movimento dei treni medesimi," mi pare che non sia materia da stabilire in un capitolato relativo alle condizioni dei trasporti, ma sia invece materia d'ordine interno.

E nel regolamento potrà tenersi conto di questo suo desiderio, come si potrà tener conto di quello da lui espresso nell'ultimo comma, quando si farà il regolamento per determinare il modo e gli organi della sorveglianza del Governo sulle Società. Cosicchè credo che con tutti questi chiarimenti possa l'onorevole Nervo votare sicuramente l'articolo 13 e ritirare i suoi emendamenti, alcuni dei quali sconvolgerebbero tutto il sistema delle convenzioni, ed altri possono trovar sede opportuna nei regolamenti che dovranno farsi.

Presidente. Onorevole Nervo, mantiene o ritira i suoi emendamenti?

Nervo. Mantengo quello relativo alla riduzione delle tariffe per i percorsi superiori a 50 chilometri e l'altro che concerne gli operai e lavoranti; per gli altri mi rimetto a quanto dissero gli onorevoli ministro e relatore.

La riduzione delle tariffe-viaggiatori è per me essenziale, e credo che, se fosse stata studiata per tempo, avrebbe potuto accogliersi; giacchè, se si applica il mio principio a chi percorre tra l'andata ed il ritorno 200 chilometri, non so perchè non debba applicarsi a chi compie quel percorso tutto in una volta.

Presidente. Dunque l'onorevole Nervo mantiene il seguente emendamento all'articolo 13.

Aggiungere dopo il 1° alinea la disposizione seguente:

"Tali basi saranno però ridotte nella loro applicazione di un *decimo* di centesimo per ogni maggior percorrenza di 50 chilometri a partire da 51 chilometri.

"Qualora tale riduzione, applicata durante un anno, cagionasse un ribasso troppo sensibile nel

prodotto lordo del trasporto dei viaggiatori, l'amministrazione esercente avrà facoltà di diminuirla col consenso del Governo. »

Presidente. Lo pongo a partito. Chi l'approva, si alzi.

(Non è approvato.)

E sull'altro insiste, onorevole Nervo?

Nervo. Insisto.

Presidente. Porrò dunque a partito l'altro emendamento, all'articolo 13, proposto dall'onorevole Nervo, col quale si aggiungerebbero le parole: « per gli operai e lavoranti viaggianti in massa in numero almeno di sei nella terza classe dei treni omnibus e misti sarà concessa una riduzione del 35 per cento ai prezzi sovra stabiliti. »

Lo pongo a partito. Chi l'approva, sorga.

(Non è approvato.)

Rimane così approvato l'articolo 13, meno la tariffa per il trasporto dei viaggiatori.

Sino all'articolo 25 non vi sono proposte.

All'articolo 25 l'onorevole Visocchi fa questa proposta: « sopprimere le parole almeno nel raggio di cento chilometri. »

È presente l'onorevole Visocchi?

Voci. Non c'è.

Presidente. Allora viene la proposta dell'onorevole Lazzaro, il quale propone che si sostituisca al primo capoverso il seguente: « L'amministrazione dovrà istituire biglietti valevoli per corse di andata e ritorno » e che si sopprima il quarto capoverso.

È presente l'onorevole Lazzaro?

Voci. Non è presente.

Presidente. Allora viene la volta dell'onorevole Nervo, il quale propone che al primo alinea di quest'articolo si sostituisca il seguente:

« L'Amministrazione dovrà istituire biglietti valevoli per corse di andata e ritorno per qualunque stazione, e con una durata di validità progressiva estensibile fino ad otto giorni. »

L'onorevole Nervo mantiene questa sua proposta?

Nervo. Considerate le condizioni in cui avviene questa discussione, (*Movimenti*) ed in vista dell'accoglimento che hanno le mie proposte, sebbene si attendano puramente all'ordine economico, e sieno dettate dalla più profonda convinzione di fare il bene del commercio, dell'industria e dell'agricoltura del paese, vista la impossibilità di farne accettare neppure una, io dichiaro di rinunciare fin d'ora a tutti gli emendamenti, e così

avrò l'approvazione di quelli che allo star qui preferiscono il carnevale. (*Oh! oh! — Rumori*)

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma, onorevole Nervo, la Camera lo ascolta sempre, ed Ella può esporre tutti i suoi pensieri.

Dunque ritira tutti i suoi emendamenti?

Nervo. Li ritiro tutti. (*Commenti*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Corvetto, relatore. Io dichiaro però che tutti gli emendamenti dell'onorevole Nervo furono studiati dalla Commissione, e che, ancorchè egli li abbia ritirati, noi ne faremo il miglior conto possibile.

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

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io non posso lasciar passare senza risposta le parole dette dall'onorevole Nervo. Sia egli sicuro, che da parte di tutti noi le sue proposte hanno formato oggetto di esame e di discussione; ed egli stesso vide che ad ogni sua proposta noi abbiamo risposto. Non lo persuaderanno le risposte; ma noi le abbiamo date, e nulla abbiamo trascurato. Egli ha ritirato tutte le sue proposte: tanto meglio! non so che farci; però da parte del Governo a nulla si è mancato ed a nulla si sarebbe mancato se tutti questi emendamenti fossero stati svolti.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha facoltà di svolgere l'emendamento all'articolo 25 che ho annunciato.

Lazzaro. La ragione del mio emendamento è evidentissima, poichè secondo l'articolo 25 l'amministrazione delle ferrovie non ha l'obbligo assoluto di istituire biglietti di andata e ritorno, ma ne ha la facoltà subordinata a certe modalità; ed io desidererei che la Camera determinasse proprio l'obbligo di stabilire questi biglietti.

D'altra parte la facoltà fu sottoposta alla condizione di una percorrenza di 100 chilometri; l'amministrazione potrebbe indirettamente fare a meno di stabilire biglietti di andata e ritorno.

Se si vuole stabilire un limite, se ne ponga uno minore. Per esempio, da Napoli a Caserta oggi ci sono biglietti di andata e ritorno, come pure da Napoli a Castellammare; ora voi con questo articolo venite indirettamente ad autorizzare la Società a toglierli.

Corvetto, relatore. È precisamente tutto all'opposto.

Lazzaro. Allora attenderò dall'onorevole Com-

missione spiegazioni che mi chiariscano il concetto di quest'articolo.

Un'altra osservazione: con questo articolo si viene ad aggravare la condizione dei viaggiatori più miseri; col sistema in vigore sulle linee delle romane, che andranno a far parte della rete Mediterranea, i biglietti di andata e ritorno sono stabiliti così: per un percorso uguale od inferiore a chilometri 50 c'è il ribasso del 25 per cento; per una percorrenza da 51 a 100 chilometri, del 30 per cento e proseguendo fino al 35 per cento.

Ora questo articolo dispone al secondo capoverso:

“ La riduzione per i biglietti di andata e ritorno sarà dal 20 fino al 35 per cento sui prezzi fissati dall'articolo 13, a seconda delle distanze e della maggiore o minore validità. ”

Noi non abbiamo ancora discusso i prezzi stabiliti dall'articolo 13; li discuteremo dopo che la Camera avrà discusso l'articolo 44; ad ogni modo è indubitabile che sulle linee Romane oggigiorno si ammette una riduzione maggiore di quella stabilita nell'articolo 25.

Vedete il danno che si fa alle classi più bisognose!

Il quarto capoverso poi, a dire il vero, mi ha fatto una certa impressione. Ecco che cosa dice:

“ Quando per straordinaria affluenza occasionata da feste, fiere, mercati, ecc., non vi siano posti disponibili nella classe del biglietto, i viaggiatori con biglietto di andata-ritorno devono prendere posto in classe inferiore senza diritto a rimborso alcuno. ”

Mi affretto a fare omaggio alla Commissione, che ha modificato in parte l'articolo, proposto dal Ministero d'accordo coi concessionari, aggiungendo questa condizione: “ e non vi sia modo o tempo di aggiungere vetture. ”

Ma che cosa avverrà? Avverrà che le Amministrazioni non avendo l'obbligo di restituire il danaro al viaggiatore, comporranno i convogli tutti di carrozze di terza classe.

Voci. No! no!

Lazzaro. Lo vedremo. Assisteremo allo spettacolo poco edificante che coloro che hanno acquistato biglietti di prima e seconda classe saranno costretti a prender posto nelle carrozze di terza e di quarta classe.

Io capisco che quando si ha la necessità di viaggiare, bisogna adattarsi ad andare in terza classe. Ma quando voi costringete il viaggiatore

ad occupare quel posto, se ha acquistato il biglietto della prima o della seconda classe restituitegli la differenza del prezzo.

Ma volete fare assolutamente la causa dei concessionari? Ditelo francamente. A me pare che questo articolo possa incoraggiare la frode.

L'altro giorno, l'onorevole ministro Grimaldi, si elevò vindice della moralità contro noi altri che, secondo lui, non tenevamo conto abbastanza della possibilità delle frodi; sono quindi sicuro che oggi egli accetterà la mia proposta che mira ad evitare la possibilità di una frode.

Io ho interpretato la disposizione in questo modo. Se mi sono ingannato, aspetterò che il mio errore venga dissipato dalle spiegazioni della Commissione.

Frattanto propongo tre cose: 1° che si faccia obbligo al concessionario di stabilire dei biglietti di andata e ritorno anche per percorsi maggiori di cento chilometri; 2° che la tariffa non venga elevata, cioè, che non venga aumentata la quota percentuale del prezzo dei biglietti, tanto sulle linee delle Romane, quanto delle Meridionali; 3° che sia soppresso il quarto capoverso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Le Società ed esercenti delle ferrovie nelle provincie Meridionali in verità ci hanno avvezzi ad essere molto sfiduciati verso di esse circa la concessione dei biglietti di andata e ritorno, perchè da noi ne concedono molto più di rado di quel che si faccia nelle provincie dell'Alta Italia. E ciò non tanto per le buone ragioni che queste Società dicono di avere, quanto per la trascuranza in cui mettono tutto ciò che riguarda il comodo del pubblico là dove si grida poco, nei casi in cui ciò avviene. Dei biglietti di andata e ritorno adunque vi è di rado la comodità, e della cosa e delle ragioni di essa che ho accennato, è nella mia regione un generale scontento e spessi se ne sentono i lamenti.

Io ho veduto con molta soddisfazione che l'onorevole nostra Commissione cercò di migliorare le disposizioni contenute in questo articolo e mentre nel progetto ministeriale la concessione di biglietti di andata e ritorno era assolutamente facoltativa per la Società, la Commissione colla dicitura adottata glie ne ha fatto un dovere.

Però in questa via io vorrei che si andasse un poco più oltre. Vorrei che si togliesse quella limitazione del “ raggio di 100 chilometri. ”

Invero, o signori, io non so comprendere perchè i biglietti di andata e ritorno si possano concedere nel raggio di 100 chilometri e non

nel raggio di 150. Comprendo che la Commissione avrà avuto una costrizione di porre questa limitazione, si vede chiaramente che essa ha voluto andare sin dove ha potuto per assicurare a tutti il beneficio dei biglietti di andata e ritorno, ma avrei voluto che non si fosse limitata al raggio di 100 chilometri.

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

Visocchi. Io insisto dunque presso la Commissione e il Governo perchè consentano che l'obbligo delle Società a concedere biglietti di andata e ritorno non sia ristretto solo nel raggio di 100 chilometri, ma sia esteso a qualunque distanza.

Nè parmi che per le Società concessionarie debba esservi tanta difficoltà ad acconsentire a questa nostra richiesta, inquantochè i biglietti di andata e ritorno rendono tanto più frequenti le comunicazioni ed i viaggi che finiscono per accrescere gli utili alle imprese ferroviarie.

E sotto questo punto di vista parmi che il Governo medesimo dovrebbe favorevolmente accogliere la proposta che io ho fatta di rendere obbligatoria la concessione dei biglietti di andata e ritorno non solo nel raggio di 100 chilometri ma illimitatamente.

Aggiungerò solo una parola per associarmi alle cose ben dette dall'onorevole Lazzaro, il quale ha giustamente domandato che la riduzione di prezzo dei ripetuti biglietti d'andata e ritorno sia del 30 al 35 per cento, invece del 20 al 35 com'è proposto. Io non intendo perchè le Società che eserciteranno le ferrovie, per queste convenzioni, debbano avere tanti vantaggi quanti se ne trovano sparsi qua e là in confronto con le tariffe attuali. I conti delle percentuali loro spettanti sono fatti con tutto rigore sulle tariffe vigenti, e perchè dobbiamo dopo ciò concedere nuovi vantaggi sulle tariffe sudette?

Io credo che questo non si debba, e prego il Governo a non volere essere troppo restio, troppo difficile ad arrendersi a qualche preghiera che viene dai deputati, e che parte sempre da bisogni sentiti e da loro riconosciuti.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Io mi associo alla prima parte delle considerazioni svolte dall'onorevole Visocchi.

Il Governo aveva proposto questo articolo in senso facoltativo; la Commissione invece ha reso obbligatorio il biglietto di andata e ritorno. Ma il Governo non aveva stabilita la limitazione del

raggio dei 100 chilometri, che la Commissione ha poi determinata.

Ora, o signori, intendiamoci bene: se queste facilitazioni sono utili, lo sono assai più nelle lunghe percorrenze, nè capisco perchè si debbano limitare esclusivamente ai viaggi compresi in un raggio di 100 chilometri.

Quindi io spero che il Governo voglia ritornare in parte alla sua primitiva proposta; voglia cioè imporre quest'obbligo alle Società, senza la limitazione della percorrenza, affinchè del vantaggio dei biglietti di andata e ritorno possano godere anche coloro che percorrono distanze maggiori.

In quanto poi al ribasso del 20, del 30 o del 35 per cento, aspetterò le dichiarazioni che saranno fatte dal Governo e dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Voglio prevenire una risposta della Commissione intorno a questo punto, per chiarire meglio il mio concetto.

Io ho dichiarato poco fa di riconoscere che la Commissione ha inteso colla sua proposta di migliorare l'articolo formulato dal Governo; l'ho dichiarato prima, e sono lieto di dichiararlo ora per la seconda volta. Ma è anche innegabile che il risultato della condizione imposta dalla Commissione, cioè che volta per volta si dovrà determinare la percorrenza per distribuire i biglietti di andata e ritorno, potrà condurre a questa conseguenza: o che il vantaggio non sia concesso a nessuno, o che sia concesso a favore degli uni piuttosto che degli altri.

Voglio accennare a qualche caso pratico. Con la disposizione di questo articolo, per i viaggi Napoli-Castellammare, Napoli-Caserta, si possono benissimo avere i biglietti di andata e ritorno, poichè queste stazioni sono comprese nel raggio dei 100 chilometri; ma per i viaggi di maggiore percorrenza, ad esempio Benevento-Napoli, Foggia-Napoli, non si avrà probabilmente eguale beneficio. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio, che è delle provincie meridionali, sa bene quale movimento ci sia tra Benevento e Napoli, tra Napoli e Foggia; ebbene, questo movimento non risentirebbe probabilmente alcun beneficio dalle disposizioni di questo articolo. Io, quindi, desidererei che questa condizione del limite non ci fosse; e che si stabilisse l'obbligo alle Società di concedere i biglietti di andata e ritorno almeno nel raggio di 200 chilometri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. Devo dire le ragioni per cui la Commissione ha creduto di modificare l'articolo 25 proposto dal Ministero, premettendo che, circa la questione dei biglietti di andata e ritorno, come pure intorno ai viaggi circolari e di abbonamento, la Commissione ha fatto uno studio speciale; appunto perchè sperava di potere con queste e altre agevolanze diminuire gli aggravi che sarebbero risultati dal rialzo per certa parte delle tariffe comuni per le provincie del Mezzodi. La ragione per la quale noi abbiamo fatto aggiungere le parole: *almeno nel raggio di 100 chilometri*, è questa: che le ferrovie non potessero limitare il beneficio per 70 od 80 chilometri, a loro arbitrio, come succede oggi. Invece quelle parole vogliono dire che l'amministrazione ferroviaria potrà istituire quei biglietti magari per viaggi di 500 chilometri ma non per meno di 100 chilometri.

Debbo aggiungere che la Commissione aveva prima domandato un limite di 200 chilometri; ma poi, siamo venuti a trattative, e fu concordato il limite di 100. Però se qualche collega volesse fare la proposta di portarlo a 200 chilometri, e se l'onorevole ministro volesse fare a tale proposta buon viso, la Commissione certo non si opporrebbe.

Ciò premesso, dirò le ragioni che ci indussero ad accettare anche questo limite di 100 chilometri.

Quando si tratta dei biglietti così detti di facilitazione, non bisogna considerare solamente il biglietto di andata e ritorno, ma bisogna considerare anche il biglietto di abbonamento e poi il biglietto circolare; ma non solo quel certo biglietto circolare che abbiamo noi in Italia, ma quel biglietto *a viaggi combinati* che da qualche tempo è in uso presso altri paesi, come in Francia, in Austria, in Germania, in Svizzera, insomma in tutti i paesi, meno che da noi. Questo biglietto è una specie di libretto a *coupons*, con cui si può fare un viaggio di oltre 150 chilometri, fermandosi dove uno vuole, e poi tornare indietro anche per la stessa linea percorsa. La Camera potrà vedere nella relazione, che noi abbiamo raccomandato al Governo la istituzione nelle ferrovie italiane di questi biglietti; ed io aggiungo che il Governo ha preso impegno di accogliere la nostra raccomandazione.

Inoltre noi abbiamo domandata un'altra facilitazione: che cioè si concedesse uno sconto sul prezzo di tariffa a chi comperi molti biglietti di andata e ritorno per lo stesso percorso; ad esempio, chi comprerà 50 biglietti da Roma ad Albano, avrà uno sconto.

Sono tutte facilitazioni di cui bisogna tener

conto, come ne abbiamo tenuto conto noi nell'accettare il limite dei 100 chilometri.

Ma qui è bene ripetere, a scanso di equivoche interpretazioni, che questo limite non esclude punto che possano le ferrovie concedere biglietti di andata e ritorno per maggiori percorrenze.

Anche noi avremmo desiderato che questi biglietti avessero potuto esser dati in tutte le stazioni; ma ci vennero opposte tali difficoltà e tali ragioni, che noi abbiamo dovuto recedere. Non tutte le stazioni hanno tale importanza da meritare di stabilirvi il controllo speciale ch'è necessario a questo servizio. Quindi la formula limitata che proponiamo alla Camera è nell'interesse dello stesso servizio ferroviario; ma essa però non esclude che non si abbia a tener conto del desiderio che abbiamo espresso al ministro, e che il ministro ha promesso di comunicare alle direzioni ferroviarie, vale a dire che si diano biglietti di andata e ritorno in tutte le stazioni dove è possibile darli, e dove nell'anno il movimento dei viaggiatori sia tale da meritare questa specialità di servizio.

In quanto poi alla proposta di sopprimere il paragrafo relativo alle condizioni di trasporto provenienti da eccezionale affluenza di viaggiatori, risponderà per me il mio collega Curioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'on. Curioni.

Curioni, relatore. L'onorevole Lazzaro ha fatta una osservazione relativa al caso di una affluenza straordinaria di viaggiatori occasionata da feste, fiere, mercati, ecc., e che non vi siano posti disponibili di una classe, per modo che il viaggiatore sia costretto a passare alla classe inferiore.

L'onorevole Lazzaro ha detto che essendovi questa facoltà, i concessionari non faranno altro che comporre i treni con vagoni di terza classe, e che tutti i viaggiatori dovranno occupare questi vagoni qualunque sia il biglietto di cui sono muniti.

Ebbene la cosa, effettivamente, non succede così. La composizione dei treni si fa nelle stazioni di partenza, a seconda delle previsioni dei viaggiatori che saranno per presentarsi nelle varie stazioni della linea, e con un conveniente numero di scompartimenti di ciascuna classe; ma ad onta delle più accurate previsioni, può darsi, per un caso imprevisto, che in qualche stazione di secondaria importanza, in cui non vi siano vagoni disponibili, in cui non sia possibile il cambio delle vetture, in cui sia stabilita solamente una fermata di qualche minuto che si verifichi la circostanza, per mancanza di posti, di dover far salire in scompartimenti di classe inferiore, viaggiatori muniti di biglietto di andata e ritorno di classe superiore.

Ed è soltanto in questo caso eccezionale, per andare generalmente da una stazione a quella successiva o almeno ad una stazione assai vicina, che i viaggiatori con biglietto di andata e ritorno possono essere costretti ad occupare un posto inferiore a quello che loro compete. Cosicché vede l'onorevole Lazzaro che si tratta soltanto di una eccezione; eccezione che si verifica anche attualmente, e che una volta si presentò anche a me; io aveva il biglietto di prima classe per l'andata e per il ritorno; ma in una stazione secondaria, e per mancanza di posti di prima classe, dovei montare invece in uno scompartimento di seconda classe fino alla stazione vicina, in cui fu possibile l'aggiunta di una carrozza con uno scompartimento di prima classe.

Questo fatto si verifica sovente nei casi di affluenza straordinaria; e non si rende al viaggiatore la differenza fra il prezzo del posto che avrebbe dovuto occupare e quello effettivamente occupato, giacché questa procedura, nei casi di grande affluenza, recherebbe una grave complicazione. Del resto creda l'onorevole Lazzaro, che l'inconveniente non ha quella gravità che egli ha voluto attribuirgli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Io ho domandato di parlare per fare osservare all'onorevole ministro ed alla Commissione che, se si mantenesse il limite di 100 chilometri per i biglietti di andata e ritorno, si verrebbe a peggiorare la tariffa attuale delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule; dove ora si danno biglietti di andata e ritorno per percorrenze maggiori.

Ma le parole dell'onorevole Corvetto mi rassicurano in certo modo, poichè egli ha detto: per non lasciar troppo all'arbitrio della Società, è meglio stabilire un limite minimo, pure lasciando la facoltà di oltrepassarlo. Ma siccome il limite di 100 chilometri mi pare un po' ristretto, così io mi associo alla proposta dell'onorevole Corvetto, perchè sia stabilita a 200 chilometri la percorrenza...

Voci. Non ha fatto proposta.

Miceli. ... per i biglietti di andata e ritorno. Inoltre mi associo con molto piacere a tutte le proposte di agevolazioni fatte dalla Commissione, e spero che gli onorevoli ministri non vorranno esser rigorosi in questa materia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

Capo. Io ho domandato di parlare per chiedere uno schiarimento all'onorevole relatore od a Sua

Eccellenza il ministro (*Si ride*) d'agricoltura, industria e commercio. L'articolo 25, secondo era proposto dal Governo, diceva: " fra stazioni da determinarsi di volta in volta l'amministrazione è in facoltà di istituire biglietti di andata e ritorno. „ Ed allora a me pareva che la facoltà di determinare le stazioni fosse nelle Società, come nelle Società era la facoltà di istituire i biglietti.

La Commissione, modificando l'articolo, ha detto: " fra stazioni da determinarsi di volta in volta l'amministrazione dovrà istituire biglietti di andata e ritorno. „ Quindi io chiedo: la facoltà di determinare le stazioni è passata dalle Società nel Governo, o è rimasta alle Società? Ecco la mia domanda; perchè se è la Società che deve indicare le stazioni, evidentemente ne indicherà pochissime, non essendo di suo interesse di diffondere i biglietti di andata e ritorno. Se invece tale facoltà è riservata al Governo, capisco che alcuni avranno questa agevolazione ed altri no, ma in ogni modo ho più caro che la facoltà resti al Governo anzichè alle Società concessionarie. Egiacchè mi trovo a parlare, mi permetto di osservare all'onorevole Curioni che il caso affermato dall'onorevole Lazzaro potrà verificarsi a proposito del paragrafo quarto dell'articolo 25. Quando i treni partono da una stazione, è naturale che vengano composti in modo d'avere tante carrozze di prima, tante di seconda e tante di terza classe per quanti sono i viaggiatori che partono da quella stazione. Però l'onorevole Curioni non ha badato che qui noi parliamo di casi eccezionali di fiere e feste, e che è sempre al ritorno che si verifica lo sconcio che noi prevediamo. Al ritorno dalle fiere, feste e simili, avviene che le Società non mandano tante carrozze di prima, di seconda e di terza classe quante possano servire ai bisogni dei viaggiatori; e in questo caso è colpa della Società se mancano i posti per i quali si è pagato il prezzo. Quindi io credo che sia giustissima la domanda fatta dall'onorevole Lazzaro, che cioè la Società abbia l'obbligo di rimborsare la differenza fra il biglietto pagato per il posto richiesto, e quello del posto effettivamente occupato.

Nemmeno l'osservazione dell'onorevole relatore, a proposito delle stazioni intermedie, può avere un gran peso. Quando mancano nelle stazioni intermedie i veicoli di prima o di seconda classe, l'impiegato non dovrebbe rilasciare il biglietto di prima o di seconda, perchè, se si rilasciano questi biglietti di prima o di seconda classe, e poi il viaggiatore non trova il posto, io non ripeterò con l'onorevole Lazzaro che si autorizza la frode, ma evidentemente

si mette il viaggiatore nella dura condizione di dover pagare tre volte il servizio che gli si presta.

Dimodochè io credo che il Governo e la Commissione dovrebbero trovare una locuzione la quale non si prestasse così, come la locuzione del paragrafo quarto si presta, a dare alle Società un diritto che oggi non hanno, e che si risolve in un aggravio pei viaggiatori delle classi superiori.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Corvetto, relatore. Osservo prima di tutto all'onorevole Miceli che io non ho proposto niente. Io ho dichiarato che la Commissione aveva cercato di ottenere dal Governo un limite di duecento chilometri, e che sarei stato lieto se qualcuno della Camera, più fortunato di noi, l'avesse potuto ottenere. Ma poi ho aggiunto che noi ci eravamo limitati ai cento chilometri, perchè, a nostro avviso, al biglietto di andata e ritorno (il primo nella serie delle facilitazioni), seguono il biglietto a *coupons* ed il biglietto circolare. E questo per mettere bene le cose in chiaro.

Io non vorrei che l'onorevole Lazzaro ritenesse che io avessi dimenticato di rispondere ad una sua osservazione che aveva già fatta, mi pare, anche l'onorevole Visocchi, intorno al prezzo dei biglietti di andata e ritorno. Attualmente, il ribasso sul biglietto di andata e ritorno varia dal 20 al 35 per cento secondo le percorrenze. Sulle Meridionali vi è la riduzione permanente del 20 per cento, nell'Alta Italia dal 25 al 30 per cento secondo la percorrenza, nelle Romane dal 25 al 35. Ora si è stabilito per tutte le reti un ribasso dal 20 al 35 per cento, e noi non crediamo che questo sia un rialzo di prezzo. Aggiungo che bisogna tener presente che i nuovi biglietti di andata e ritorno hanno la cumulatività delle reti; non è come oggi, per esempio, che prendendo un biglietto di andata e ritorno da Modena a Forlì si paga come se fossero due biglietti l'uno da Modena a Bologna e l'altro da Bologna a Forlì. E quindi, se ci sarà un piccolo rialzo nella rete dell'Alta Italia, dove la prima riduzione cominciava al 25 e adesso comincia al 20, questo sarà compensato dal vantaggio della cumulatività.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io rammento che nella discussione generale ho parlato di tariffe, massime di quelle relative alle provincie meridionali, ed ho avuto la franchezza di dire dove erano gli aumenti, dove le diminuzioni, quali le cause degli aumenti e quali delle diminuzioni, ed in quanto queste compensavano

quelli. Pretenderei quindi che coloro i quali combattono le convenzioni avessero la stessa franchezza, perchè la questione sia conosciuta bene ed il Parlamento sia nel caso di valutare se gli aumenti sono compensati abbastanza dalle diminuzioni.

Ora tutto mi sarei aspettato, meno che l'opposizione a quest'articolo. Mi pare che si sia obliato addirittura lo stato attuale delle cose per dire che quest'articolo lo abbia peggiorato. Io non ho a rammentare che una cosa sola per le provincie meridionali, e cito dati ufficiali. Attualmente i biglietti di andata e ritorno sono sopra una percorrenza di chilometri 204: ora col progetto invece sono concessi per tutta la rete Meridionale, quindi con questo articolo si estende il beneficio a chilometri 1738.

Ma, si dice: è un favore ipotetico. Io domando all'onorevole Lazzaro se non è molto più ipotetico il favore attuale a cui egli alludeva, perchè attualmente le Società non hanno alcun limite, non hanno alcuna legge per determinare i biglietti di andata e ritorno; quando lo vogliono concedere, lo concedono; in determinate stazioni lo accordano e non lo concedono in altre, che si trovano in identiche condizioni.

Oggi, o signori, coll'articolo 25 si regola questa facoltà; si creano degli obblighi alle Società, che adesso non hanno, onorevole Lazzaro, nè le Romane, nè l'Alta Italia, nè le Meridionali, le quali stabiliscono i biglietti di andata e ritorno senza alcuna norma certa e precisa. Ora, quando il Governo propone un obbligo alle Società senza distinzione di reti, mi pare che le condizioni debbano dirsi migliorate.

Ma non è questo solo, onorevole Lazzaro; nelle provincie meridionali sono concessi i biglietti di andata e ritorno nel limite di 204 chilometri, ma col ristretto beneficio del 20 per cento. Ora con questo articolo esso si aumenta dal 20 al 35 per cento.

Mi pare dunque che anche sotto questo rapporto ci sia un miglioramento serio e considerevole.

Si grida tanto contro le convenzioni: ma almeno quando c'è un beneficio dovrebbero gli oppositori essere soddisfatti, come quando c'è un aumento da questo banco si confessa, se ne dicono le cause, e si espongono le ragioni di compensazione con equivalenti riduzioni.

Ma dove è nata la questione? Si dice: l'amministrazione ha l'obbligo di istituire questi biglietti di andata e ritorno solamente nel raggio di 100 chilometri.

Prima di tutto, se anche l'articolo restasse così,

ripeto che costituirebbe sempre un vantaggio sullo stato attuale, dove non c'è limite di alcun genere. Ed anche sulle linee Calabresi, i biglietti di andata e ritorno sono in proporzione assai limitata.

Ma poi l'obbligatorietà nel raggio di 100 chilometri non toglie che non possano istituirsi dei biglietti di andata e ritorno anche al di là. È noto alla Camera che i biglietti di andata e ritorno fra le stazioni hanno lo scopo di agevolare i viaggi fra piccole distanze, mentre per le grandi distanze, vi sono i biglietti circolari, di abbonamento, ecc.

Lazzaro. Napoli-Roma.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Ma Napoli-Roma non ha i biglietti di andata e ritorno obbligatori, neppure ora. Dunque non li avrà con la nuova tariffa; o per dire meglio, li potrà avere, ma non sono obbligatori.

Lazzaro. Sì!

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. No; li ha in determinate condizioni, e senza alcun vincolo. Del resto, non è impedito dall'articolo 25 che i biglietti di andata e ritorno, per qualunque distanza si possano istituire; ed in forza di esso esiste un vincolo, che prima non esisteva.

Mi resta ora solamente a rispondere all'onorevole Capo che dice: chi determina le stazioni che debbono dare questo beneficio? Evidentemente queste stazioni debbono essere determinate dal Governo. Mi pare che risulti chiaro dall'articolo.

La Commissione ha resa obbligatoria la facoltà dei biglietti di andata e ritorno nel raggio di 100 chilometri, oggi si vuole estendere quest'obbligo ai 200, a quel che ho udito. Mi pare però che gli onorevoli Visocchi e Indelli finivano col consentire che possono tutti i dubbi essere eliminati, col fissarsi a 150 chilometri. Ora il Governo fa ancora un passo di più, e consente che in questo articolo si stabilisca la obbligatorietà nel raggio di 150 chilometri.

Quanto al paragrafo ultimo, su cui ha parlato l'onorevole Lazzaro, mi pare che sia evidente la giustizia di esso.

Lazzaro. Ooh! ooh!

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio... perchè quando è che il viaggiatore con biglietto di andata e ritorno dovrà prender posto in classe inferiore? Quando concorrano cumulativamente tutte queste circostanze, cioè una straordinaria affluenza e la mancanza di modo e tempo di aggiungere vetture. Quindi perchè la Società possa liberarsi dalla responsabilità, bisogna che essa

provi che non ha avuto nè il tempo nè il modo, di aggiungere vetture, cosa che non potrà provarse non difficilmente. Cosicché questo peso per i viaggiatori non si potrà verificare che assai raramente e forse mai, con l'inciso che vi ha introdotto la Commissione e che il Governo ha approvato. E aggiungerò, che questo era anche nell'intendimento del Governo, fin da quando presentò queste condizioni generali dei trasporti. Sicché credo che sia soddisfacente l'obbligatorietà dei biglietti nel raggio dei 150 chilometri, e così l'articolo 25 segna uno dei più grandi miglioramenti sulle tariffe attuali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grossi.

Grossi. L'onorevole ministro ha detto: Siamo sinceri; ed io sarò sincerissimo; e dirò che nemmeno in un raggio di 150 chilometri da Napoli, sarà compresa la contrada nella quale io abito. Noi siamo ad una certa distanza da Napoli e da Roma, per cui viene spontaneo il pensiero di potere andare e tornare nella stessa giornata con le facilitazioni del biglietto di andata e ritorno; desiderio che ora non può essere soddisfatto, e che non lo potrà essere nemmeno in avvenire, laddove il limite dei biglietti di andata e ritorno non sia portato a 200 chilometri.

Però, io prego l'onorevole ministro e la Camera di non supporre che io parli nell'interesse mio personale; ho citato questo caso, solamente *exemplificationis gratia*.

L'onorevole ministro dice: badate che il limite di 150 chilometri è obbligatorio per le Società; ma poi esse sono autorizzate a rilasciare questo biglietto di andata e ritorno anche quando trattasi di maggiori distanze.

Ma a questo argomento, rispose già l'onorevole Visocchi; per il passato noi abbiamo trovato un'assoluta resistenza nelle Società a concedere biglietti di andata e ritorno; e non abbiamo molta fede che le Società future saranno più deferenti di quelle passate.

È per questa ragione che noi insistiamo sulla nostra domanda, la quale servirà non fosse altro a compensare l'aumento del 10 per cento sui biglietti di prima e di seconda classe. Imperocchè, se la nostra domanda non sarà accolta e tale compenso non sarà stabilito, avverrà questo: che una volta votate e attuate le convenzioni, gli abitanti dei nostri paesi se ne accorgeranno solamente sull'aumentato prezzo del biglietto, e le loro benedizioni, diciamo così, benchè dirette ai ministri, ricadranno prima sopra di noi che siamo più vicini a riceverle.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. È molto difficile, in verità, rispondere con efficacia alla splendida difesa fatta dall'onorevole ministro del commercio di questo articolo 25, che egli ha dipinto, nientemeno, come un benefattore dell'umanità o almeno delle provincie napoletane. Ma è però un fatto che tutti i suoi argomenti, così splendidamente esposti, non reggono dinanzi alla critica dei fatti.

Prima di tutto sono rimasto meravigliato nell'udire il ministro del commercio parlare delle tre Società, delle Meridionali, delle Romane e dell'Alta Italia, come se fossero tre Società indipendenti dall'Amministrazione Governativa.

La Società dell'Alta Italia e la Società delle Romane sono governative.

Una voce. Non sono più Società.

Lazzaro. È il Governo che amministra ed esercita quelle linee. Perciò, ripeto, mi ha fatto molta meraviglia di udire l'onorevole ministro di agricoltura e commercio parlare di capricci, e dire che per quelle Società, il concedere o no certe facilitazioni è questione di simpatia o di antipatia; è un membro del Governo che dice questo. Ciò premesso, onorevole ministro, mettiamo veramente, come suol dirsi, i punti sugli i.

Oggigiorno il ribasso per i biglietti di andata e ritorno sulle linee meridionali e dell'Alta Italia è del 20 per cento; sulle linee delle Romane è del 25 al 35 per cento; con questo articolo, il ribasso minimo si riduce su tutte le linee al 20 per cento. Ed è questo un beneficio? No. Per le Meridionali non è un beneficio, è il mantenimento dello *statu quo*; per l'Alta Italia non è un beneficio, è il mantenimento dello *statu quo*; per le linee Romane è un danno. Dunque, in questa parte non c'è beneficio; anzi c'è un danno.

L'onorevole ministro d'agricoltura e commercio in una celebre occasione disse che l'aritmetica non è un'opinione. Io ripeto la sua frase; l'aritmetica non è un'opinione, ed è appunto sull'evidenza dell'aritmetica che io fondo il mio ragionamento.

Escluso dunque il beneficio passo più specialmente al malefizio recato alle linee delle Romane. Vorrei che fossero presenti qui tutti i deputati delle provincie di Terra di Lavoro, di Avellino e di Napoli. Queste provincie importanti sono attraversate in gran parte dalle ferrovie Romane, per esempio: Napoli-Cancello-Avellino; Napoli-Cancello-Santa Maria Capua. Queste linee godono oggi dei biglietti di andata e ritorno col ribasso dal 25 al 35 per cento.

Ora, approvandosi queste convenzioni, i contadini, gli operai, i braccianti, questi infelici pei quali avete stabilite anche le carrozze di quarta classe, e appartenenti a queste provincie importantissime, presentandosi a prendere il biglietto di andata e ritorno, (e sono moltissimi quelli che partono la mattina e tornano la sera a casa, o partono il sabato e tornano il lunedì), pagheranno di più. Quindi il danno, almeno per quelle provincie, è certo.

L'onorevole Grossi diceva: fate almeno che noi quando avremo dato ai nostri elettori il regalo di questo disegno di legge, non dobbiamo avere il dispiacere di sentirci rimproverare l'aumento delle tariffe.

Io non potrò mai essere rimproverato di aver fatto questo regalo agli elettori, perchè ho votato contro il disegno di legge fin dal primo giorno e voterò contro fino all'ultimo momento. (*Mormorio*)

Io mi preoccupo delle classi più infelici, alle quali la Camera deve provvedere.

Noi oggi abbiamo sospeso la discussione dell'articolo 13 sulle tariffe dei viaggiatori; quando si discuterà vedremo che questa tariffa dei viaggiatori cresce, e l'onorevole ministro di agricoltura e commercio non mi potrà negare che cresce la tariffa per la terza classe non solo delle Romane, ma anche delle Meridionali.

Si è detto sempre che questo aumento di tariffa che pesa sulle classi meno facoltose era compensato dalla distribuzione obbligatoria dei biglietti di andata e ritorno.

È vero che oggi l'estensione dei biglietti di andata e ritorno diventa maggiore, ma ciò che il contadino deve pagare è più o meno di quello che paga oggi? Sarà di più, se l'aritmetica non è una opinione come diceva l'onorevole Grimaldi.

Inoltre voi ora nell'Alta Italia, e nelle Meridionali non solo mantenete lo stesso prezzo, ma comprendete la tassa governativa, che oggi non vi è compresa, cosicchè si arriva al 22 e mezzo per cento.

Per le Romane poi oggi il ribasso minimo è del 25 per cento, compresa la tassa governativa; domani col 20 al 35 per cento si riduce al 16.02 per cento. Vedete dunque a che punto si aumentano i prezzi con lo stabilire questa tariffa pei biglietti di andata e ritorno.

Io dunque riconosco la bontà dell'articolo, che obbliga le amministrazioni a stabilire i biglietti di andata e ritorno fra' 100 chilometri in località ove oggi non esistono. Lo riconosco e me ne felicito col Ministero e con la Commissione. Ma ripeto, il Ministero e la Commissione devono ri-

conoscere con me che coloro che viaggiano con prezzi ridotti sono costretti a pagare di più, e che codesti viaggiatori appartengono alla classe più infelice della società, e che a stento possono trovare i denari per pagare un biglietto non di terza, ma di quarta.

Andiamo avanti. L'onorevole ministro del commercio ha dipinto come giusto il paragrafo 4 dell'articolo.

Giusto? Ma è la prima volta che io sento chiamare giusto e morale il pigliarsi i quattrini di un povero disgraziato, senza dare al medesimo il servizio che gli spetta. Sarà un altro codice che s'introduce così nelle nostre convenzioni ferroviarie.

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ritiene inoltre che il Governo, servendosi di questi ispettori di cui abbiamo parlato in altre occasioni, avrà i mezzi di vedere se la Società sia stata o no nella possibilità di aggiungere vetture di prima e seconda classe ai treni *omnibus*, nelle occasioni di fiere, di mercati, ecc. Ma ciò non è possibile, onorevole ministro.

Come volete che un viaggiatore, arrivato ad una stazione intermedia b, e, non trovando la carrozza per cui pagò il biglietto, costretto a viaggiare forse in un treno bagagli (come toccò a me, una volta) faccia dei reclami i quali arrivino alla ispezione generale? E che la ispezione generale chiami poi il capo stazione per sottoporlo ad una inchiesta? Come volete che i cittadini sottostiano a queste lungaggini? Ai cittadini non rimarranno per certo che il danno e le beffe.

Del resto questo paragrafo non riguarda nè la Società nè il Governo; lo osservino bene i miei onorevoli colleghi. Esso non fa che imporre l'obbligo al pubblico di contentarsi; di poter essere costretto a viaggiare in carrozze di classe inferiore a quella per cui ha pagato il biglietto, senza potere aver diritto a rimborso di sorta. Ora domando se si è veduta mai una cosa simile? Questo paragrafo quarto può benissimo esser soppresso, come io propongo, poichè non è essenziale per le convenzioni, e quindi esso, ripeto, è tutt'al più un favore che si fa alle Società. Se volete farlo questo favore alle Società, fatelo pure, ma non coi danari dei cittadini. Per conseguenza io insisto nei miei tre emendamenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Io non discuto, o signori, sulle cose dette dall'onorevole Lazzaro: voglio soltanto fare due osservazioni le quali mi sembrano di tale evi-

denza che spero che il Ministero e la Commissione vorranno accoglierle.

L'articolo 25, qual'era proposto dal Ministero, stabiliva la facoltà all'amministrazione di concedere biglietti di andata e ritorno; senza determinazione di distanza, ai prezzi determinati in detto articolo: la Giunta parlamentare ha trasformato quest'articolo, ed alla *facoltà* ha sostituito il *diritto* del Governo d'obbligare l'amministrazione ad istituire codesti biglietti di andata e ritorno; aggiungendovi però, come limite, la distanza a 100 chilometri.

Ora si vorrebbe da molti dei miei onorevoli colleghi che questa distanza fosse portata fino ai 200 chilometri. Se non ho frainteso, mi pare che il ministro proporrebbe che fosse portata a 150; io, per me, voto volentieri anche i 200: ma non è questo di cui voglio occuparmi. Desidererei invece sapere se al di là di questa distanza, sia di 100, sia di 150, sia di 200 chilometri, l'amministrazione abbia poi facoltà di concedere biglietti di andata e ritorno, siccome li ha conceduti dapprima.

L'onorevole ministro ha detto che l'amministrazione ha questa facoltà.

Ma mi permetta di osservare, che, se si vuole che l'amministrazione abbia questa facoltà, bisogna esprimerla; poichè il silenzio non gliela concede davvero.

Capo. L'articolo dice: almeno per il raggio di 100 chilometri.

Brunetti. Rispondo all'onorevole Capo che mi interrompe.

L'onorevole ministro del commercio ha detto, e credo che abbia detto benissimo, che al di là di 100 chilometri l'amministrazione non è obbligata, ma ha la facoltà di concedere biglietti. Io vorrei che ciò fosse detto espressamente nell'articolo.

Capo. Ma se c'è. (*Interruzioni*)

Brunetti. Parlino alto, perchè io non li comprendo.

Presidente. Onorevole Brunetti parli alla Camera, e non rilevi le interruzioni.

Brunetti. Mi pare che bisogna rilevarle, perchè le rileva la stenografia, le rileva il pubblico. Questa facoltà non c'è, e credo dovrebbe esprimersi, poichè per qual fine il Ministero avrebbe stabilita nel suo articolo questa facoltà, se il solo silenzio nelle convenzioni l'avesse supposta nelle amministrazioni delle ferrovie? Ma allora non c'era davvero ragione di mutarlo questo articolo 25.

Dunque se il Ministero ha formulato un articolo speciale per stabilire questa facoltà, ritenne, im-

plicitamente, che senza esplicita dichiarazione non esisterebbe nell'amministrazione la facoltà di stabilire dei biglietti di andata, e ritorno, come prima essa aveva anche per una distanza maggiore di 100 chilometri.

Però io insisto a che questa facoltà sia espressa, poichè così, naturalmente verrà migliorata, non solo la locuzione, ma anche la tariffa. Poichè a coloro, i quali fanno obiezioni sulle presenti tariffe, io mi permetto di osservare che nelle antiche tariffe esisteva una semplice facoltà nelle amministrazioni.

Ora a questa facoltà si aggiunge anche un obbligo, il quale naturalmente rende più vantaggiosa la nuova tariffa in confronto dell'antica.

Un'altra osservazione mi permetto su questa frase: "almeno per un viaggio di 100 chilometri", la quale non è abbastanza chiara. Ho infatti sentito disputare intorno ad essa uomini come l'onorevole Correnti ed altri, che non voglio nominare, i quali la interpretavano in modo diverso.

Chi credeva che l'almeno nel raggio di 100 chilometri, esprimesse un termine entro il quale si potesse obbligare l'amministrazione; chi credeva che si potesse andare anche al di là. Dunque la locuzione è oscura, perciò io proporrei, se la Camera lo consente, di sostituire ad essa quest'altra dizione, che, a mio avviso, sarebbe più chiara e più semplice: "fra stazioni da determinarsi di volta in volta e fino alla distanza di 100 chilometri l'amministrazione dovrà, ecc.", il resto come all'articolo.

Io non ho altro da aggiungere, spero che il ministro vorrà darmi almeno uno schiarimento.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo a partito. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

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

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Io sono nemico di ritornare sulle cose già dette, e tediare la Camera, ma il secondo discorso del mio amico Lazzaro mi obbliga a rispondere qualche cosa, anche perchè la Camera non si formi l'idea che qui si tratta di un peggioramento, mentre io ho dimostrato che si tratta di un vero e proprio miglioramento.

L'onorevole Lazzaro (il quale vedo con pia-

cere aver fatto uno studio accurato delle tariffe, di cui lo felicito e che io per disgrazia ho pur dovuto fare, mentre egli lo ha fatto volontariamente, tanto meglio!), non ha però in questo esame potuto guardare tutti i particolari (e di questo non gli fo torto affatto) di tutti i sei volumi che ci stanno davanti. Egli ha cominciato a parlare di *quarta classe, di campagnuoli e di braccianti*. Ma all'articolo 25 non si tratta di questo. Nelle tariffe locali annesse al volume quinto, le quarte classi sono conservate quali sono ora. E le conserva l'articolo 16 del contratto, come ogni altra tariffa locale esistente. Inoltre per i viaggiatori, braccianti e campagnuoli nelle tariffe attuali sono conservati i vantaggi che hanno, i quali anzi vengono estesi. Dunque non parliamo di tutto questo su cui tanto si è fermato l'onorevole Lazzaro.

Tolte queste classi di viaggiatori, l'articolo 25 si riduce ai viaggiatori con biglietti di andata e ritorno, a coloro che vogliono questo vantaggio e che non appartengono punto alle categorie accennate dall'onorevole Lazzaro.

Io poi ho detto nel mio discorso, che per la rete delle attuali ferrovie meridionali la riduzione dei biglietti di andata e ritorno era del 20 0/0, ed ora va dal 20 al 35 0/0. Dunque, se l'aritmetica non è un'opinione, si consentirà che per questo riguardo v'è un miglioramento di condizione. Per le altre ferrovie, cioè Alta Italia e Romane ho accennato soltanto lo stato attuale delle cose, che viene ad essere migliorato.

Infine l'onorevole Lazzaro tornava a fare una carica a fondo contro l'articolo perchè impone ai viaggiatori con biglietti di andata e ritorno di prender posto in classi inferiori nel caso indicato dal comma dell'articolo, che vuolsi sopprimere.

Onorevole Lazzaro, intendiamoci bene sulla portata di questo articolo, perchè, a quanto Ella ha detto, parrebbe che Commissione e Governo avessero colle Società stabilito proprio una cosa iniqua, una massima assolutamente ingiusta. Già (fra parentesi) questa massima c'è attualmente pure e non sarebbe perciò una cosa nuova.

Lazzaro. Non c'è ora.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.

Ma non basta dire "non c'è"; bisogna provare. E se io porto innanzi alla Camera tutte le condizioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali posso provare che c'è.

Dunque non si tratta di un peggioramento.

Ma non voglio guardare al passato; io voglio guardare alla giustizia intrinseca della cosa. Se l'onorevole mio amico Lazzaro legge il Codice di commercio sul contratto di trasporto (che converrà

almeno non esserestato fatto ad uso e consumo della Società), vedrà che vi sono dei casi nei quali si arriva al punto di doversi dal viaggiatore rimborsare il vettore delle spese che ha sostenute anche nel caso d'impedimento o ritardo soverchio; e sono i casi di forza maggiore, e fortuiti. Ora, è precisamente questo il caso contemplato dall'articolo tanto incriminato dall'onorevole Lazzaro. La Società, per potere obbligare il viaggiatore a prendere posto in una classe inferiore senza diritto a compenso, deve provare che non ha avuto il tempo, nè il modo di aggiungere vetture; prova certo non molto facile.

La Società sa benissimo quando vi sono delle fiere, delle feste, dei mercati (perchè sono questi i casi contemplati nell'articolo). Ora come è possibile che la Società possa provare che non ha avuto il modo ed il tempo di aggiungere vetture in uno di questi casi? Dunque l'onorevole Lazzaro vede bene che la prova non è a carico del viaggiatore, ma a carico della ferrovia per esimersi da una responsabilità, da cui può solo esimersi, quando è provato che, nonostante la sua buona volontà, non ha potuto provvedere quel determinato numero di vagoni che è richiesto dal caso eccezionale.

E se l'onorevole Lazzaro mette in rapporto quest'articolo coll'articolo 2, che regola le condizioni generali dei trasporti, e che la Camera ha votato l'altro giorno, converrà sempre più che non vi è alcuna ingiustizia.

Prego dunque la Camera di votare quest'articolo: il quale stabilisce due principii; il primo, che vi è obbligatorietà d'istituire biglietti di andata e ritorno nel raggio di 150 chilometri; il secondo (e con ciò rispondo all'onorevole Brunetti), che per tutto il resto è riservata la facoltà come era scritto nel primitivo articolo del Ministero.

Sicchè la facoltà si converte in obbligo per 150 chilometri, resta facoltà per tutto il dipiù.

Ciò mi pare che sorga evidente dall'articolo che discutiamo; in ogni modo diviene più evidente dopo questi schiarimenti chiesti dall'onorevole Brunetti, e dati dal Governo.

Lazzaro. Chiedo di parlare. (*Movimenti*)

Presidente. Ma io non posso concederle questa facoltà poichè la discussione è stata chiusa.

Lazzaro. Per un richiamo al regolamento.

Presidente. Per un richiamo al regolamento ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Io riconosco nei ministri il diritto di poter essere uditi dalla Camera ogni volta che ne fanno domanda; ma riconosco pure che que-

sto diritto non si può esercitare, se non nei termini stabiliti dal regolamento della Camera. (*Movimenti*) Ora l'onorevole ministro, dopo chiusa la discussione, cioè quando io non posso più rispondere, ha confutato tutte le mie ragioni, io credo quindi che in tal modo si siano ecceduti i termini stabiliti dal nostro regolamento.

Presidente. Onorevole Lazzaro, quando io ho interrogato la Camera se intendeva di chiudere la discussione, Ella doveva opporsi; ora sarebbe inutile questa questione.

Lazzaro. In ogni modo io rettifico un'opinione attribuitami dall'onorevole ministro.

Presidente. Allora Ella parla per fatto personale.

Lazzaro. Sì per un fatto personale. L'onorevole ministro ha citato alcuni miei argomenti riguardo alle tariffe locali, e mi ha attribuito idee che io certamente non ho espresse. Egli ha detto, vedete che questi prezzi per le classi meno abbienti sono stabiliti dalle tariffe locali. Ma io ricordo che la Camera ha respinto la proposta che le voleva stabilite per legge e le manteneva come sono. Perciò esse esisteranno o no? Chi lo sa? Forse saranno come l'araba Fenice dopo il solenne voto della Camera che respinse la proposta Sanguinetti.

Presidente. Onorevole ministro, Ella modifica l'articolo 25?

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Sì, si modifica l'articolo 25 portando i 100 a 150 chilometri. Una parola devo rispondere all'onorevole Lazzaro. Egli deve ricordare che abbiamo votato l'articolo 16 nel quale sono conservate le attuali tariffe locali; e quella che io ho indicata circa la quarta classe è conforme alla tariffa ora esistente. E sul proposito rammento le dichiarazioni allora fatte dal collega Genala.

Presidente. Onorevole ministro, la prego di non entrare in altri argomenti.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. In ogni modo se l'onorevole Lazzaro mi avesse fatto il piacere di ascoltarmi, avrebbe visto che le concessioni ai campagnuoli e braccianti, delle quali ho parlato, non sono contenute nelle tariffe locali, ma invece nell'appendice all'allegato E.

Presidente. Prego la Camera di prestarmi attenzione.

A senso della proposta degli onorevoli Visocchi ed Indelli al paragrafo primo dell'articolo 25 dopo le parole "l'amministrazione dovrà istituire, „ si dirà "150 chilometri „ invece di

“ 100. „ Questa proposta è stata accettata dal Ministero.

Veniamo ora agli emendamenti non accettati dal Governo; prima di tutto viene la proposta dell'onorevole Lazzaro, perchè il raggio di 150 chilometri entro cui si debbano concedere i biglietti di andata e ritorno, sia elevato a 200.

Chi approva la proposta dell'onorevole Lazzaro è pregato ad alzarsi.

(Non è approvata.)

Ora viene la proposta dell'onorevole Lazzaro aggiuntiva delle parole “ compresa la tassa governativa „ là dove dice: “ la riduzione, ecc. „

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lazzaro. Siccome nè il Ministero nè la Commissione hanno detto una parola a proposito di questo emendamento, e siccome suppongo che non lo accettino, così, per non sottoporlo ad una votazione contraria, lo ritiro.

Quanto al 4° paragrafo dell'articolo 25 propongo solamente la soppressione delle parole “ senza diritto a rimborso alcuno. „

Presidente. Sta bene.

Pongo a partito l'emendamento soppressivo dell'onorevole Lazzaro.

(Dopo prova e controprova non è approvato.)

All'articolo 26 l'onorevole Nervo aveva presentato un emendamento ma ha dichiarato di ritirarli tutti.

All'articolo 27 c'è un ordine del giorno presentato dall'onorevole Visocchi.

Ha facoltà di svolgerlo.

Voci. A domani! a domani!

Presidente. Ma che domani! abbiamo discussi soltanto 4 articoli!

Onorevole Visocchi, vuole o non vuole parlare?

Visocchi. Sono agli ordini della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Visocchi. Onorevoli colleghi; a me parve che non dovessimo lasciare passare inosservata la nuova tariffa dei biglietti d'abbonamento, che viene ad essere rincarata; se non in tutte, almeno in certe linee, essa presenta dei prezzi maggiori degli attuali. Certo sarebbe stato più efficace presentare un emendamento, con cui questo rincaro fosse impedito; ma io non mi sentii da tanto da por mano in tutta questa grossa compagine dei prezzi delle tariffe, e per conseguenza mi sono limitato a proporre un ordine del giorno, col quale sia manifesto al Ministero, il nostro desiderio di

una diminuzione dei prezzi di questi biglietti, affinché cerchi di compierla quando può.

Signori, i biglietti di abbonamento non sono un oggetto di lusso, ma secondo me sono un mezzo con cui si può molto utilmente concorrere all'aumento dell'attività nazionale.

Alcuna volta con quel mezzo la forza ed il lavoro di operai, si trasferisce in que' centri ove essi non potrebbero vivere, altra volta quei biglietti servono a render possibile l'azione di quegli uomini che coll'ingegno e coi capitali loro, promuovano il lavoro nazionale. Per questo biglietto il proprietario può visitare sovente le sue tenute, tentare ed intraprendere in esse una coltura miglioratrice; e l'appaltatore se ne giova per poter condurre dei lavori che sono lungi dalla sua casa.

Dunque, signori, questi biglietti di abbonamento meritano tutte le nostre cure e non è indegno della Camera pigliar sollecitudine che il prezzo di essi non venga alterato. Io debbo ripetere quel che ho detto poc'anzi. Se nel computare il premio che dovevamo dare alle Società assuntrici dell'esercizio delle ferrovie abbiamo tenuto per norma gli introiti delle tariffe vigenti, qual'è la ragione per la quale ora dobbiamo concedere in diversi punti tariffe più alte? Io prego l'onorevole ministro di voler accettare l'ordine del giorno che ho proposto. In tal maniera, se quel che oramai è fatto delle presenti convenzioni gli vietasse una immediata correzione, almeno fra non molta qualche occasione non mancherà per la quale Egli potrà dalle Società assuntrici ottenere di ridurre i biglietti di abbonamento alla medesima misura di prezzo ch'essi hanno attualmente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Grimaldi, ministro di agricoltura, industria e commercio. Il desiderio contenuto nell'ordine del giorno dell'onorevole Visocchi fu già espresso dalla Commissione nella sua relazione. Cosicché il Governo può accettare come una raccomandazione quanto ha detto l'onorevole Visocchi; ma non può accettare l'ordine del giorno nella forma in cui è fatto, imperocchè esso importerebbe di sollecitare in un tempo ristretto il beneficio che egli domanda, lo che non è possibile.

Senza ora discutere se i prezzi dei biglietti di abbonamento col sistema proposto dalle tariffe siano inferiori o no alle tariffe attuali, (perchè io potrei dimostrare che sono inferiori avendo riguardo a tutte le circostanze), io mi limito a dichiarare che il Governo terrà conto di questo desiderio come una raccomandazione da poter essere

attuata quando sia possibile, e prevì tutti gli studi necessari e le esperienze occorrenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Onorevoli colleghi, molte volte vediamo gli ordini del giorno rimanere scritti negli atti della Camera e non produrre l'effetto cui erano destinati.

Quanto a raccomandazioni poi il prendere atto di esse ognuno di noi sa quanto valga. Io dunque non faccio raccomandazioni nè prendo atto.

Ritiro l'ordine del giorno e lascio alla responsabilità del Governo di tener conto delle osservazioni ch'io ho fatte e che a me paiono abbastanza gravi da non esser messe in non cale.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti, ha presentato un emendamento alla tabella che va unita a questo articolo. L'onorevole Sanguinetti vorrebbe che fossero ripristinati nella tabella degli abbonamenti per la seconda e terza classe i prezzi ora vigenti. Onorevole Sanguinetti, ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio dichiarava testè che egli potrebbe dimostrare come i prezzi di abbonamento inseriti in questa tabella siano inferiori agli attuali. L'onorevole ministro allora non avrà alcuna difficoltà di accettare la mia proposta, la quale è appunto intesa ad ottenere questo scopo, che i prezzi di abbonamento non siano aumentati.

Però mi permetta l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di dichiarare che la sua affermazione che i nuovi prezzi d'abbonamento sono inferiori a quelli esistenti, non è fondata.

L'aumento esiste, ed esiste per tutte e tre le classi per i primi 15 chilometri. Se l'onorevole ministro di agricoltura e commercio vuol mettersi sott'occhio un prospetto da me preparato, si persuaderà della verità della mia affermazione. Guardi, onorevole ministro; prenda la prima classe, e troverà che per una percorrenza di 15 chilometri, il prezzo vigente (parlo delle ferrovie dell'Alta Italia dove i prezzi di abbonamento sono più alti che sulle Romane e sulle Meridionali) il prezzo vigente dell'abbonamento annuale è di lire 245; colla tabella convenzionale viene elevato a 285, con un aumento di lire 40.

Se Ella, onorevole ministro, prenderà, per esempio, il prezzo di abbonamento per la seconda classe e per tre mesi per la percorrenza di 15 chilometri, lo troverà attualmente in 52 lire, mentre il nuovo prezzo sarà di lire 65.

Se vorrà prendere il prezzo attuale di abbonamento della terza classe, per un mese, a 15 chilo-

metri, lo troverà in 22 lire, mentre il nuovo sarà di 27 lire.

Potrei moltiplicare gli esempi; ma a poco gioverebbe; e me basta l'aver dimostrato non essere esatta l'affermazione dell'onorevole ministro che i nuovi prezzi d'abbonamento siano inferiori agli attuali.

La verità è questa; che vi è aumento per le piccole percorrenze, ed identità di trattamento per le grandi.

Ora l'onorevole Visocchi faceva testè osservare che gli abbonamenti giovano specialmente agli industriali ed ai commercianti, che abbiano industrie e commerci in centri diversi da quelli della loro residenza. E questa condizione di cose si verifica in larga scala; e specialmente per le grandi città, come Napoli, Genova, Milano, e Torino; perchè per le industrie esistenti nel loro raggio di azione, la sede principale si trova generalmente nella città. A tal che l'abbonamento ferroviario è per questi industriali una necessità di primo ordine, più per le piccole percorrenze, che per le grandi. Poco importa che non vi sia aumento per le grandi percorrenze, perchè gli abbonamenti per i percorsi di centinaia o migliaia di chilometri servono per coloro che viaggiano, più che per altro, per diporto.

Gli aumenti, invece, per le piccole percorrenze, saranno un nuovo aggravio ai commerci ed alle industrie, non esclusa l'agricola.

Lo noti ancora l'onorevole ministro; avrei compreso l'aumento per la prima e, fino ad un certo punto, anche per la seconda classe; ma l'aumento per la terza classe, che colpisce i piccoli proprietari, i piccoli commercianti, i piccoli industriali, è cosa così enorme, che io non posso digerirla.

Detto ciò per quanto riguarda la tabella dei prezzi d'abbonamento, verrò alle varie disposizioni dell'articolo 27; e prego l'amico mio, l'onorevole Grimaldi, di prestarmi la sua attenzione.

Due osservazioni intendo di fare che mi paiono abbastanza importanti.

Nel penultimo capoverso è dichiarato che, anche nei casi di decesso dell'abbonato, non si fa luogo al rimborso parziale del prezzo di abbonamento.

Ora, quando voi vi facciate a considerare che molte industrie si trovano nella zona di 15, 20 a 30 chilometri intorno alle grandi città, e che quasi non vi è industriale che non prenda per sè, o per qualcuno dei suoi commessi, l'abbonamento, vi persuaderete come debba agli industriali riuscire gravosa la disposizione che testè accennai.

Se in principio dell'anno qualcuno degli abbuo-

nati muore o se qualcuno dei commessi viene licenziato, non si fa ragione al rimborso del prezzo di abbonamento per il periodo a decorrere. E qual ragione c'è di non fare questo rimborso, se colui che è abbonato muore nel corso dell'anno?

Il prezzo d'abbonamento è il corrispettivo del servizio che rende l'amministrazione ferroviaria; se il servizio cessa, qualunque ne sia la causa, o perchè la ferrovia deve avere il corrispettivo di un servizio che più non rende?

Ma c'è qualche cosa di più grave ancora e di più enorme, e questa enormità si verifica nell'ultimo comma dell'articolo, modificato dalla Commissione.

Mediti, onorevole Grimaldi, la gravità di questo comma, di cui do lettura:

« L'abbonato che *trasporta seco* o che consegna pel trasporto, come bagaglio od altrimenti, valori ed oggetti preziosi soggetti alla tariffa del numerario, ovvero pratica agglomerazioni di merci a danno delle ferrovie, incorre nella perdita del biglietto di abbonamento, senza pregiudizio dell'applicazione dell'articolo 10. »

L'articolo 10 è quello che stabilisce, a carico del contravventore, una multa del triplo, che applica di pien diritto l'amministrazione ferroviaria.

Ora noti l'onorevole ministro e noti la Camera (cioè la Camera no, perchè la Camera non assiste a questa discussione; non vi assistono che i banchi), noti l'onorevole ministro e noti la Commissione, che coloro i quali abbiano i loro stabilimenti posti a 10, a 15, a 20 chilometri dalle città dove risiedono, usano prendere, come già accennai, l'abbonamento o per se stessi o per i loro commessi, per il trasporto del danaro occorrente a pagare i salari degli operai dei loro stabilimenti. Ebbene, d'ora in avanti, colui che sia abbonato non potrà più portare danari nel suo portafogli: perchè, quando lo trasporti, notatelo! non solo perde il biglietto di abbonamento, ma incorre anche nelle multe comminate dall'articolo 10.

Onorevole ministro, se questo articolo fosse approvato, che ne verrebbe? Che le ferrovie perderebbero molti degli abbonamenti che giova loro di estendere il più che sia possibile.

Io comprendo il fiscalismo anche troppo spinto, quando si tratta dei pubblici balzelli; ma il fiscalismo nei trasporti ferroviari spinto al punto che le Società ferroviarie possano perquisirmi per indagare se io abbia o no danari nel mio portafogli, non lo comprendo affatto. C'è qualche cosa (dirò la parola) c'è qualche cosa di iniquo

in questo articolo! (*Rumori a destra e al centro.* — *Si! Si! a sinistra.*)

Presidente. Facciano silenzio!

Onorevole Sanguinetti, adoperi delle parole parlamentari.

Sanguinetti. Questa facoltà data alle amministrazioni ferroviarie di perquisire gli abbonati, per accertare se abbiano danari nelle loro tasche, è qualche cosa di enorme; ed io non comprendo come una Commissione, emanazione della Camera, abbia potuto proporre a noi l'adozione di questa enormità.

Approvate pure questo articolo; ma lasciate che io lo apprezzi secondo che il mio ingegno e la mia coscienza mi suggeriscono.

Io voglio confidare nell'onorevole Grimaldi; voglio fino a prova contraria, manifestare questa fiducia, che egli si arresti di fronte a questa iniquità, e voglia acconsentire la soppressione, o la modificazione di questo articolo.

O quest'articolo è destinato a non avere efficacia alcuna, o se la deve avere ne deriva per necessaria conseguenza che l'amministrazione ferroviaria possa perquisire gli abbonati. Non si sfugge al dilemma.

Nel primo caso è inutile, e lo si deve sopprimere; nella seconda ipotesi, trarrebbe a conseguenze tali, costituirebbe una violazione così flagrante della inviolabilità personale, che la Camera non dovrebbe approvarlo.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. L'onorevole Sanguinetti mi ha chiesto di provare quell'affermazione che ho fatta poc'anzi, cioè che in sostanza il prezzo dei biglietti d'abbonamento, tenendo conto di tutte le circostanze, sia piuttosto diminuito che accresciuto.

Io dirò, per provare il mio asserto, due argomenti per non dilungarmi nell'addurre esempi, poichè oramai la Camera ne ha intesi tanti. I prezzi proposti si potranno applicare sopra una o più reti, commisurandoli sulla complessiva distanza da percorrere, anzichè su quelle parziali di ogni Società, come ora si pratica.

Vede la Camera che per questo solo fatto vi è una diminuzione sensibilissima.

Oltre a ciò gli abbonamenti per le percorrenze comprese fra il limite minimo e quello massimo di ciascuna zona di percorrenza, non pagheranno più il prezzo stabilito per il limite massimo, come attualmente si pratica per differenze che si estendono anche a centinaia di chilometri, ma soltanto quello proporzionato alla percorrenza effettiva.

Non è indifferente questo vantaggio, e lo potrei provare, se fosse il caso, con non pochi esempi.

Questi due sono tali vantaggi che se potessi all'onorevole Sanguinetti, come mi propongo di fargli privatamente se lo vuole, farne l'applicazione sopra casi pratici, vedrebbe che in sostanza dovrebbe convenire con me che vi è diminuzione e non aumento nei biglietti di abbuonamento, tenendo presenti tutti le circostanze. Io gli farei questa dimostrazione in omaggio alla verità, ma se dovessi esprimere una mia convinzione tutta affatto personale, direi che pei biglietti d'abbuonamento avrei piuttosto aumentato i prezzi. Ma siccome qui si parla del contratto e non d'altro, così non voglio discutere i miei apprezzamenti e giudizi personali; per me i biglietti d'abbuonamento, ordinariamente si pagano dalla gente che ha quattrini e non dai nullatenenti, e per la gente che ha quattrini, io farei pagare il viaggio più di quello che effettivamente ora si paga.

Finalmente l'onorevole Sanguinetti è venuto a domandarmi la ragione dell'ultimo paragrafo di quest'articolo, del quale domanda la soppressione. Io ho motivo di ringraziarlo per la fiducia che ha dimostrato in me; e tanto più lo ringrazio imperocchè questa fiducia ha sopravvissuto all'opposizione che ho dovuto fargli a proposito dell'articolo 10, di cui questo paragrafo non è che l'applicazione precisa.

Ricorderà la Camera la discussione che si è fatta a proposito dell'articolo 10, il quale contemplava i casi di contravvenzione a danno delle ferrovie.

Ricorderà la Camera, che parecchi nostri colleghi a proposito del numerario, dei titoli ed oggetti preziosi, presentarono un emendamento che essa non accettò.

Ricorderà infine, che essa approvò l'articolo 10 come era proposto, col quale tutte quelle contravvenzioni enumerate, sono condannate colla multa del triplo. Se la Camera dunque ha adottato tale massima, dietro una lunga discussione, non può non approvare questo paragrafo, il quale non dice altro, che colui il quale contravviene nei modi prescritti dall'articolo 10, incorre nelle pene di quest'articolo, e più perde il biglietto d'abbuonamento.

Ora se la Camera ha caratterizzato come contravvenzioni tutti i fatti accennati e se li ha voluti punire, oggi non può respingere un aumento di pena, quale è la perdita del biglietto di abbuonamento; aumento di pena ben giustificato, perchè colui, che contravviene alle ferrovie nei modi indicati dall'articolo 10, commette un atto di mi-

nore importanza di quello commesso da chi ha già il vantaggio dell'abbuonamento. Certo la frode è tanto maggiore e tanto più degna di esser colpita, quanto maggiore è il vantaggio che gode colui che la commette. Ora trattandosi qui di biglietti di abbuonamento è naturale che alla pena stabilita per le frodi dell'articolo 10 si aggiunga anche quella della perdita del biglietto di abbuonamento. Ecco il senso vero e preciso del paragrafo, di cui l'onorevole Sanguinetti domanda la soppressione. Ad una Camera, la quale ha votato l'articolo 10, non occorre dire con altre parole, che per logica conseguenza debbe votare anche questo articolo.

Voci. Ai voti, ai voti!

Presidente. Onorevole Sanguinetti, desidera parlare?

Sanguinetti. La risposta che mi diede l'onorevole Grimaldi è tale, che mi costringe a togliergli quel po' di fiducia che ancora avevo in lui; (*Interruzione*), e dico in lui, e non nel Ministero, perchè nel Ministero non ebbi mai e non ho fiducia di sorta.

Innanzi tutto io mi riservo, perchè nè voglio, nè potrei dare ora una dimostrazione alla Camera di quanto affermo, di comunicare privatamente all'onorevole Grimaldi un prospettino dal quale risulta che i prezzi di abbuonamento per tutte le classi, e per la percorrenza fino a 15 chilometri, sono aumentati, checchè egli abbia potuto dire in contrario. Non disse poi il vero l'onorevole Grimaldi, affermando che gli abbuonamenti servono per la gente che ha quattrini. Ciò potrebbe dirsi per la prima classe, e fino ad un certo punto, anche per la seconda; ma non vale per la terza classe.

Mi permetta ancora l'onorevole Grimaldi di contraddire alla sua opinione, che il penultimo comma dell'articolo 27 sia la logica e necessaria conseguenza dell'articolo 10. Assolutamente non c'è relazione alcuna fra quel comma e l'articolo 10, che approvammo sabato. L'articolo 10 si riferisce alle spedizioni di merci, del numerario e dei valori preziosi.

Ora, l'ultimo capoverso dell'articolo 27, onorevole Grimaldi concerne gli abbuonati. Vi è questa frase: *l'abbuonato che trasporta seco valori od oggetti preziosi*: quindi assolutamente non vi è relazione alcuna tra l'articolo 10 e questo capoverso. Siamo in casi diversi affatto. Ora, come si può sanzionare una proibizione di questa fatta, impedire all'abbuonato di portare seco valori? Noti bene l'onorevole Grimaldi le parole: *che trasporta seco*. Io spero ancora che egli voglia acconsentire almeno alla soppressione di queste due ultime parole; perchè l'impedire all'abbuo-

nato di portare seco valori è qualche cosa di enorme.

Le pene per l'infrazione sono due: perdita dell'abbonamento, e multa del triplo, come è stabilito dall'articolo 10.

Dunque, onorevole Grimaldi, mediti un po' di più sulla questione, accetti almeno la soppressione delle due parole: *trasporta seco*. Non mi faccia perdere totalmente ogni fiducia; mi lasci un barlume di speranza. (*Si ride*)

Io la invito nuovamente a meditare su queste parole *trasporta seco*, e ad acconsentire alla loro soppressione. Altrimenti faremo ridere persino i polli. (Oh! oh! — *ilarità*)

Ma sicuro. Ad ogni modo sia inteso che se voi approverete l'articolo 27 così come è concepito, l'abbonato dovrà viaggiare, se non vorrà correre rischio di contravvenzioni e di multe, senza il becco di un quattrino.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Dirò due sole parole in risposta all'onorevole Sanguinetti. Egli ha di nuovo insistito sull'aumento che la tariffa dei biglietti di abbonamento, proposta col nuovo disegno di legge, porterebbe sulla tariffa attuale. E, per combattere la mia osservazione, che cioè i biglietti di abbonamento sono fatti per la gente che ha quattrini, mi ha detto: *che per la terza classe anche i biglietti di abbonamento sono aumentati e la terza classe non è fatta per gli agiati.*

Per rispondere a questo, e non tediare la Camera con lunghe dimostrazioni, mi valgo di un argomento, cioè dell'autorità dell'onorevole Visocchi e di altri. E cito l'autorità dell'onorevole Visocchi, perchè pure si è occupato di quest'argomento.

L'onorevole Visocchi nella sua memoria, con la quale richiamava l'attenzione del Ministero fra le altre cose sui biglietti di abbonamento, diceva così: *qui forse ci si risponderà: appunto abbiamo attenuato i prezzi di abbonamento per la terza classe, aggravando le prime.* L'onorevole Visocchi che avea studiato l'argomento avea visto che per le terze classi almeno i biglietti erano diminuiti.

Vengo ora all'articolo per il quale non ho ancora perduta interamente la fiducia dell'onorevole Sanguinetti, ma mi duole di doverla perdere assolutamente, perchè per quanto egli dirà non può negare che questo paragrafo tanto in questione si riferisca precisamente all'articolo 10, del quale è la conseguenza.

L'articolo 10 riguarda parecchi casi, e fra gli

altri 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." Dunque la Camera ha già ritenuto che qualunque falsa dichiarazione in materia di numerario o titoli pubblici od oggetti preziosi costituisca una contravvenzione.

Ora questa preveduta al paragrafo è la stessa contravvenzione che si è prevista nell'articolo 10; e soltanto produce un aggravamento di pena, cioè la perdita del biglietto di abbonamento, la quale è giusta per le ragioni che ho dette.

Dunque ogni ragionamento dell'onorevole Sanguinetti si infrange quando si vogliono porre in raffronto questi due articoli. E poi osservo all'onorevole Sanguinetti che anche nei regolamenti attuali esiste questo: "L'abbonato che trasporterà con sé nelle vetture a danno dell'amministrazione ferroviaria degli articoli di messaggerie o di finanza (vede che sono frasi più generiche) incorrerà, oltre che nelle penalità ordinarie, anche nella perdita della restante validità del proprio biglietto di abbonamento."

Dunque trattandosi di cosa indiscutibilmente giusta non si fa che ripetere in questo paragrafo quello che già esiste nelle disposizioni attuali.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Verremo ai voti.

Onorevole Sanguinetti, mantiene i suoi emendamenti?

Sanguinetti. Li mantengo.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti, come ho già detto, propone, in primo luogo, una modificazione alla tabella che accompagna l'articolo 27, cioè che per i biglietti d'abbonamento di seconda e terza classe siano ripristinati i prezzi oggi vigenti.

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Sanguinetti.

(*Non è approvata.*)

L'onorevole Sanguinetti propone poi che all'ultimo comma dell'articolo 27, là dove dice:

"L'abbonato che trasporta seco o che consegna pel trasporto, come bagaglio od altrimenti, merci o valori soggetti alla tariffa del numerario e oggetti preziosi, ovvero pratica agglomerazioni a danno delle ferrovie, incorre nella perdita del biglietto di abbonamento, senza pregiudizio dell'applicazione dell'articolo 10," siano sopresse le parole: *che trasporta seco.*

Chi approva questa proposta è pregato ad alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, la proposta dell'onorevole Sanguinetti non è approvata.*)

Visocchi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Visocchi. Mi pare che la Camera abbia adottato il partito di sospendere le sedute alle ore 7; ma siccome adesso dovrebbe cominciare una nuova discussione, e sono quasi le 6 e mezzo, così io domanderei di rimettere a domani il seguito...

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. Avanti! avanti!

Visocchi. Onorevoli colleghi, la Commissione ha avuto una lodevolissima cura nel determinare in questo articolo quali sono le ore in cui le stazioni debbono essere aperte per comodo dei viaggiatori; ed infatti essa ha determinato che le stazioni debbano stare aperte negl'intervalli di tre ore, dove si deve cangiare di treno, affinché i viaggiatori, dovendo aspettare il treno seguente, abbiano modo di potere star discretamente. Ora il mio emendamento è rivolto appunto ad ottenere che questa disposizione sia estesa anche alle stazioni che si trovano lontane dall'abitato.

Supponete signori che occorra fare un viaggio di 30 o 40 chilometri, come accade spessissimo nelle nostre provincie meridionali, che bisogna fare simili percorsi, per giungere alle stazioni in vettura, o peggio. Il viaggiatore naturalmente deve fare per modo da arrivare mezz'ora o un'ora avanti che il treno giunga; ed allora essendo l'abitato lontano dove si fermerà questo povero viaggiatore?

Signori, è occorso a me di dovermi riparare al coperto, insieme ai bauli ed alle merci che aspettavano la spedizione.

Detto le ragioni di questo emendamento che ho proposto, spero che tanto la Camera quanto la Commissione vorranno fargli buon viso, e non aggiungo altro.

Presidente. La Commissione accetta o respinge l'emendamento dell'onorevole Visocchi?

Corvetto, relatore. Non possiamo accettarlo.

Grossi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Grossi. Ho inteso dire che l'emendamento non si accetta, e va benissimo...

Di San Donato. Va malissimo! (*Si ride*)

Grossi. ...vuol dire che avrà la sorte degli altri; ma è bene che noi facciamo qui una protesta per questa cosa che corrisponde ad un interesse importantissimo. Sono quelle piccole vessazioni, che fanno più male di un aumento di tariffa.

Presidente. Sono cose da stabilirsi per regolamento.

Grossi. Perdoni, signor presidente, ma è grave

che le stazioni siano autorizzate a chiudersi sempre che a loro piaccia, e a non aprirsi se non quando è il momento di distribuire i biglietti. Bisogna considerare che noi dobbiamo percorrere molti chilometri di via rotabile per raggiungere in siti punto salubri stazioni infelici e tutte senza tettoie, e che l'orario dei treni è fatto in modo che i treni di notte sono i più convenienti.

Il caso occorso all'onorevole Visocchi è avvenuto anche ad altri: ed abbiamo dovuto vederli respingere alla stazione solo perchè siamo giunti un quarto d'ora o 20 minuti prima della partenza del treno. Ora, dal momento che voi date il diritto di chiudere le stazioni alle Società, voi date loro la facoltà di proseguire in queste vessazioni; e voi non volete concedere neanche la speranza che queste vessazioni possano essere limitate? Accomodatevi pure, ma a me pare che questo sia un soverchio rigorismo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. Non è possibile accettare l'emendamento dell'onorevole Visocchi, poichè si verrebbe ad ammettere che tutte indistintamente le stazioni che si trovano distanti 500 metri dall'abitato dovrebbero rimanere sempre aperte tutta la notte.

La ragione è chiara: prendiamo ad esempio la stazione di Firenze...

Grossi. Firenze! Ma che Firenze; dovete prendere l'esempio delle nostre stazioni che sono in mezzo alla campagna!

Corvetto, relatore. Ebbene, prendiamo la stazione di Marotta. Questa stazione dovrà stare aperta tutta la notte per aspettare forse un solo viaggiatore seppure ci sarà? Se mi si parla delle grandi stazioni, sta bene; ma per le piccole stazioni la pretesa pecca di esagerazione e di assurdo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non è possibile accettare questo emendamento il quale tende a trasformare le stazioni in dormitorii od in luoghi di aspetto, poichè allora bisognerebbe che anche il personale rimanesse in stazione per tutto il tempo che passa fra un treno e l'altro. Non è cosa pratica.

Del resto sono di quelle attenuazioni che si possono usare per date stazioni, ma non per tutte, tanto più che l'emendamento dell'onorevole Visocchi non ha alcun minimo rapporto colle ragioni addotte dall'onorevole Grossi. Tutta la questione sta nell'essere le stazioni distanti dall'abitato 500 metri.

Ora perchè devonsi tenere aperte le stazioni sempre o almeno tre ore prima che il treno arrivi, solamente perchè l'abitato è distante 500 metri? Si trasforma, ripeto, la stazione della ferrovia in un albergo. E allora converrebbe tenere il personale sempre lì, non solo per guardia delle persone che ci sono nella stazione, ma anche delle merci, poichè in queste piccole stazioni la merce non è sempre chiusa; è lasciata lì per caricarla, e ne è responsabile l'amministrazione ferroviaria. Per queste ragioni non è possibile che noi accettiamo questo emendamento.

Presidente. Onorevole Visocchi insiste?

Visocchi. Onorevoli signori, a me pare che di quel bisogno che io ho esposto or ora alla Camera non si sia tenuto sufficientemente conto, perchè era perfino ignorato dai componenti della Commissione o almeno non era stato preso in sufficiente ponderazione. Ora io non nego che si debbano avere tutte le considerazioni al personale ferroviario, ma l'onorevole ministro non potrà negarmi che si deve avere anche tutta la considerazione ai cittadini, a quelli che colle loro imposte e col loro biglietto pagano questo personale.

Non mi pare troppo grave peso per un guardasala il far trovare aperta la sala d'aspetto ai viaggiatori quando non hanno altro modo da ricoverarsi. Io non dico che debba stare aperta tutta la notte, ma due o tre ore prima della partenza del treno. Quindi io faccio questa proposta, che l'onorevole Commissione voglia prendere in esame il mio emendamento ed accettarlo fin dove può.

Presidente. Allora non insiste?

Visocchi. Insisto perchè sia sospesa la votazione dell'articolo e rimandato per nuova compilazione nel senso del mio emendamento.

Presidente. Allora metterò a partito la sospensiva.

Corvetto, relatore. Sono proprio desolato di non potere accettare la proposta dell'onorevole Visocchi neppure come raccomandazione; ma è impossibile.

Presidente. L'onorevole Visocchi propone che si sospenda qualsiasi deliberazione relativa all'articolo 35. Chi è d'avviso di approvare la sospensiva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

Insiste onorevole Visocchi nella sua proposta?

Visocchi. Sì, signore.

Presidente. L'onorevole Visocchi vorrebbe che si facesse all'articolo 35 la seguente aggiunta: dopo aver detto che le sale d'aspetto devono sempre essere aperte per essi... vorrebbe che si aggiungesse:

“ Il simile dovrà farsi nelle stazioni che distano dall'abitato più di 500 metri. ”

Visocchi. Vorrei modificare la mia proposta dicendo: “ un'ora prima della partenza del treno. ”

Presidente. Ma allora non ha più senso, onorevole Visocchi. Mantiene o ritira la sua proposta?

Visocchi. Onorevole presidente, ritiro la mia proposta aggiuntiva e prego il Ministero di voler tenero come raccomandazione ciò che ho detto ed inserirlo nel regolamento.

Presidente. Sta benissimo.

L'articolo 35 rimane approvato come è proposto dalla Commissione, e sugli articoli fino al 42 non vi sono osservazioni e quindi si intendono approvati.

L'onorevole Sanguinetti ha proposto la soppressione del secondo capoverso dell'articolo 42.

Onorevole Sanguinetti, mantiene la sua proposta?

Sanguinetti. La mantengo.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. In questo secondo capoverso è contemplato il caso che un viaggiatore, per isbaglio, e specialmente nelle stazioni di ricambio, prosegua per una linea anzichè per quella per la quale aveva preso il biglietto. Gli sbagli di questa natura avvengono di sovente.

Io credo che non vi sia alcuno tra noi che non abbia assistito a questi casi di viaggiatori i quali, o perchè addormentatisi, o perchè non avvertiti, non cambiano treno, e si vedono trascinati a destinazioni diverse da quelle che si erano prefisse.

Ora a me pare che quando avvengono questi fatti, sia molto duro far pagare ad un viaggiatore il prezzo della linea che ha dovuto percorrere per isbaglio; tanto più che, lo ripeto, molte volte lo sbaglio non è imputabile al viaggiatore, ma al personale ferroviario addetto al convoglio, per non aver avvertito a tempo, o chiaramente, della stazione di arrivo o di ricambio.

Ora volete voi che il viaggiatore paghi anche per gli sbagli altrui? A me pare una durezza ed una ingiustizia. Del resto, io ho detto le mie ragioni; vedano Commissione e Ministero se questa ingiustizia, o questa durezza, non si debba almeno attenuarla.

Corvetto, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha facoltà di parlare.

Corvetto, relatore. L'onorevole Sanguinetti domanda la soppressione di una disposizione, la quale è oggi in vigore su tutte le reti nostre e degli altri paesi. Capisco: può darsi che il viaggiatore cui allude il secondo capoverso, percorra

una linea diversa da quella per la quale ha preso il biglietto, e faccia questo non per colpa propria. Ma può essere anche che lo faccia per colpa propria.

Come si fa a giudicare delle intenzioni?

Del resto, è questa una disposizione che esiste nei regolamenti che io chiamerò disciplinari delle ferrovie; ma che non è stata applicata quasi mai. È, insomma, una disposizione messa qui più come una minaccia, che come una disposizione di assoluta applicazione.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, insiste?

Sanguinetti. L'onorevole relatore ha ammessa l'ipotesi da me prevista: che, cioè, lo sbaglio possa non essere sempre imputabile al viaggiatore.

Allora, onorevole Corvetto, Ella, volendo mantenuto l'articolo, colpirebbe non solo il colpevole, ma eziandio l'innocente.

Nè vale il dire che una disposizione press'a poco uguale esista anche ora. Se esiste, certo è che le ferrovie amministrate per conto dello Stato non la applicano con quel rigore, che non potrebbe non risolversi in una ingiustizia. Ma le Società concessionarie agiscono con altri criteri. Esse non hanno altro scopo che far quattrini, bene o male si facciano. Figuriamoci se esse non applicheranno con rigore tutte le clausole che valgano ad ingrossare i loro lucri.

Adunque resti bene inteso e fermo che i viaggiatori dovranno pagare anche per gli errori altrui.

La Commissione non acconsente alla mia proposta; forse non vi acconsentirà nemmeno l'onorevole ministro; ebbene, la Camera la respinga.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti propone la soppressione del secondo capoverso dell'articolo 42, del quale ho dato lettura.

Chi è d'avviso d'approvare questa proposta soppressiva dell'onorevole Sanguinetti, è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

L'onorevole Sanguinetti propone un emendamento all'articolo 55. Egli vorrebbe che alle condizioni indicate nel medesimo articolo si facesse la seguente sostituzione al paragrafo segnato coi due asterischi: " per la seta greggia, cruda, torta, tinta, filata o filatojata; per i filati crudi, greggi, torti o tinti, è mantenuto, per i trasporti nell'interno dello Stato, il vigente sistema d'imballaggio. »

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io accetto l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti; (*Oh! oh! — Ilarità*) però è da accettarsi in altra forma. Basta sopprimere quella nota coi due asterischi che comincia con la parola: *sotto*.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti acconsente?

Sanguinetti. Posto che sopprimendo l'inciso segnato coi due asterischi, si raggiunge lo scopo che io mi ero proposto, ritiro la mia aggiunta ed acconsento alla soppressione, ringraziando l'onorevole ministro, il quale per la terza volta accetta un mio emendamento.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mi ritorna la fiducia? (*Ilarità*)

Sanguinetti. È cosa da vedersi.

Presidente. L'articolo 55 s'intende quindi approvato colla soppressione dell'inciso segnato coi due asterischi.

All'articolo 58 vi è un emendamento dell'onorevole Prinetti ed altri.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Il Governo accetta l'emendamento degli onorevoli Prinetti, Vigoni, Marcora e Maffi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Ringrazio la Commissione ed il Governo di avere accettato questo nostro emendamento.

Presidente. L'articolo 58 sarebbe quindi così concepito:

" *Termini per la resa a destinazione.* I termini di resa poi trasporti a grande velocità sono fissati come segue:

" *a) per i trasporti di cui al paragrafo a) del precedente articolo, dall'orario dei convogli coi quali debbono aver corso; però se la spedizione deve percorrere diverse linee della stessa amministrazione, per le quali occorra trasbordo di merci o ricomposizione di convogli, ovvero passare o transitare su linee di un'altra, la prosecuzione col convoglio coincidente non sarà obbligatoria ed i termini di resa non saranno calcolati consecutivamente, se non quando fra il convoglio che porta la spedizione e quello coincidente esista un intervallo di almeno un'ora, nel primo caso, e di due nel secondo; non esistendo tale intervallo, i termini di resa da ogni punto di diramazione o di transito sono calcolati come consecutivi soltanto dal convoglio successivo;*

" *b) per i trasporti di cui al paragrafo b) del precedente articolo, i termini di resa sono invece stabiliti in 24 ore per ogni percorso indivisibile*

di 250 chilometri, decorrendo dallo spirare dello diciotto ore dalla consegna.

“ I termini di resa sono sospesi durante il tempo in cui le merci rimangono ferme per lo adempimento delle formalità doganali o per altre cause indipendenti dal fatto dell'amministrazione.

“ Quando i trasporti debbono essere consegnati a domicilio, ai termini di resa si aggiunge il tempo occorrente per tale consegna. ”

Poi verrebbe quest'aggiunta:

“ A quanto è stabilito nel presente articolo fanno eccezione le voci *bozzoli vivi* e *fogliagelsi*, per le quali rimarranno inalterate e saranno estese all'intera rete le disposizioni di servizio attualmente in uso sulle ferrovie dell'Alta Italia. ”

Quest'aggiunta dell'onorevole Prinetti ed altri deputati è accettata dal Ministero e dalla Commissione.

Perciò l'articolo 58 s'intenderà approvato con quest'aggiunta.

Voci. A domani! d domani!

Presidente. Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Annunzio di una domanda d'interrogazione.

Presidente. È presente l'onorevole ministro degli affari esteri?

(Non è presente.)

Do comunicazione alla Camera della seguente domanda d'interrogazione.

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli esteri se sia esatto il sunto pubblicato dall'*Agenzia Stefani*, con dispaccio da Costantinopoli del 15 corrente, della risposta data dal ministro stesso, all'incaricato di affari in Turchia, in Roma, sulla occupazione di Massaua per parte degli italiani.

“ Sonnino Sidney. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler dar comunicazione di questa interrogazione al suo collega il ministro degli affari esteri.

Depretis, presidente del Consiglio. Mi farò un dovere di comunicare questa domanda d'interrogazione al mio collega il ministro degli affari esteri.

Presidente. Domani alle ore 10 antimeridiane ed alle 2 pomeridiane sedute pubbliche.

La seduta è levata alle ore 6, 50.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

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

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

Seduta pomeridiana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

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

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

21° Istituzione della riserva navale. (198)

22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

23° Disposizioni sul divorzio. (87)

24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)

25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

26°-27° Convalidazione di Decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese impreviste per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

28° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

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

30° Spese straordinarie da inserirsi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

31° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

32° Modificazioni della legge sull'imposta di ricchezza mobile. (292)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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

