

CCCC.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** Il deputato Chiaradia chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n° 3562. — Sulla elezione contestata del collegio di Grosseto parlano i deputati Fazio Enrico, Chimirri ed il relatore Minghetti — Il presidente proclama eletto deputato del collegio di Grosseto l'onorevole Racchia C. A. — Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sopra parecchi articoli concernenti le tariffe parlano i deputati Visocchi, Giolitti, Sanguinetti, Prinetti, Corvetto relatore, Tartufari, Casati, Carmine, Maurogònato, Rاندaccio, Lazzaro, Pasquali, Barazzuoli relatore, Picardi, Indelli, Marcora, Cavalletto ed il ministro di agricoltura e commercio.

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

**Di San Giuseppe**, segretario, legge il processo verbale della tornata pomeridiana di ieri, che è approvato.

**Petizioni.**

**Presidente.** L'onorevole Chiaradia ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Chiaradia.** Prego la Camera di dichiarare urgente la petizione numero 3562, la quale si riferisce a quei provvedimenti in favore dell'agricoltura, che sono ora argomento di discussione innanzi al Parlamento.

(L'urgenza è ammessa.)

**Congedi.**

**Presidente.** Chiedono congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Barsanti, di giorni 8; Fornaciari, di 8; Borgatta, di 10; Coffari, di 30; Francica, di 3. Per motivi di salute lo chiedono gli onorevoli: Della Rocca, di giorni 6; Acquaviva, di giorni 8.

(Sono conceduti.)

**Verificazione di poteri.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri (Elezione contestata del collegio di Grosseto.)

La conclusione della Giunta per le elezioni è la seguente:

“ La Giunta propone di convalidare la elezione del collegio di Grosseto nella persona del signor Carlo Alberto Racchia. ”

Contro questa conclusione è iscritto a parlare l'onorevole Fazio Enrico, al quale do facoltà di parlare.

**Fazio Enrico.** Come la Camera sa, l'onorevole De Witt, nostro egregio ex collega che è rimasto soccombente in questa elezione, non ha militato nella passata Legislatura nelle file del partito a cui mi onoro di appartenere. Nè personalmente da lui ho ricevuta sollecitazione di sorta; molto meno da alcun altro. Io non conosco i fatti e le circostanze che accompagnarono questa elezione: ho solamente letta la relazione dell'onorevole Minghetti, e dalla lettura di essa mi sono formato il con-

cetto che la Camera non possa convalidare l'elezione stessa; o per lo meno a quanti hanno letta questa relazione incombe l'obbligo di far sentire la loro voce per dimostrare che il sistema di non far passare la volontà del paese... (*Mormorio*) non solo è prevalso quando v'era timore di non avere l'attuale maggioranza, ma prevale anche oggi, quando il numero di uno, due ed anche dieci deputati non serve ad aumentare le forze prepotenti di una schiacciante maggioranza. (*Commenti*)

Dunque è proprio il sistema che si vuol sempre più incoraggiare; e basta leggere la relazione per persuadersi di questo.

Deploro poi che un uomo così insigne, come è l'onorevole Minghetti, ci presenti una relazione come questa, che poco o nulla ci fa apprendere. Ed io, che sono andato a consultare nella segreteria della Camera i documenti che accompagnano la elezione, non ho potuto trovare nessuna prova di quanto l'onorevole Minghetti asserisce. A me pare che le relazioni che la Giunta manda alla Camera, debbano essere fatte accuratamente ed in modo che la Camera possa giudicare con piena cognizione dei fatti. Se poi la Giunta si crede al disopra della Camera, e che quindi non debba dar conto del suo operato e del suo giudizio, allora aboliamo addirittura questa che diventa una mera formalità, invece di essere per la Camera un diritto importantissimo di sindacato sulle elezioni: così almeno la responsabilità sarà tutta della Giunta e non nostra. Ma venire a domandarci di convalidare il suo operato, senza produrre le prove in appoggio di quanto propone, mi pare un sistema non corretto, che non possiamo non deplorare. (*Commenti*)

E con voi lo deploro anche io, il quale, per l'esperienza passata, devo avere intiepidita la fede nella giustizia, per certe questioni specialmente, e quindi non dovrei meravigliarmene.

Però le lezioni del passato non ancora bastano ad impedirmi di mettere in rilievo fatti riprovevoli o dimostrare al paese, se pure vi ha bisogno di altre prove, quali inconvenienti si vanno verificando ogni giorno più e quale sia la china in cui si mette il Governo.

Onorevoli colleghi, quando si elegge in un collegio un deputato, il quale non vi ebbe i suoi natali, la prima domanda che ci facciamo è questa: quali titoli ha questo deputato? Se si chiama Minghetti, se si chiama Spaventa, se si chiama Nicotera, o Crispi, o Bertani, e via, via, quando si porta insomma il nome di un illustre personaggio, che pei fatti della sua vita abbia acquistato un titolo ad

essere conosciuto dovunque, stimato, e ritenuto capace di questo supremo mandato quale è quello di deputato, allora tutti intendiamo la cosa e sappiamo spiegarci il fatto. Ma quando un uomo, per quanto valoroso soldato, per quanto intelligente delle cose che professa, per quanto occupi alto posto nei nostri uffici amministrativi, non è conosciuto altrimenti nel paese, allora noi già cominciamo almeno a dubitare che qualche altra cosa, oltre il merito proprio, sia intervenuta per fare eleggere quest'uomo.

Ed è proprio il caso del Racchia. (*Bravo! a sinistra*) Il Racchia è un uomo stimabilissimo per quelli che lo conoscono, ma a Grosseto non era conosciuto affatto. Il Racchia però era segretario generale della marineria; ed il Governo, d'altra parte, sentiva l'obbligo di prendersi una rivincita in quel collegio. (*Mormorio*) Ecco dunque spiegata la elezione del Racchia. E con quali mezzi è riescito il Racchia? Onorevoli colleghi, io non vi ripeterò nessuna delle accuse, che tutti abbiamo sentito fare; io non vi ripeterò certi fatti, che forse anche a me sono stati personalmente riferiti per caso da chi si lamentava di non aver ottenuto ciò che gli era stato promesso, giacchè non voglio, abituato come sono a non stare alle voci che corrono nel pubblico, tener conto di esse: perciò leggerò solo quello che risulta dal verbale del comitato elettorale.

Il sindaco Raffaele Rizzi per esempio dice: " In un colloquio col prefetto si parlò delle elezioni, ed il prefetto disse (sentite onorevoli colleghi): Pare impossibile che un paese il quale avrebbe tanto bisogno di favori dal Governo voglia eleggere sempre deputati d'opposizione. "

Che ne pensate voi, onorevole Depretis, di quello che dicono i vostri prefetti?

**Depretis, presidente del Consiglio.** Non è vero.

**Fazio Enrico.** Più tardi a quel sindaco parve di trovare in tali parole un atto di pressione, si confidò con taluni amici, e quindi essendo un galantuomo credette di dimettersi; ma poscia ebbe un altro colloquio col prefetto, e tutto finì.

Prendete atto di tutte queste circostanze per me imponenti, di un sindaco cioè che dopo un colloquio col prefetto per affari di elezioni si sente nel dovere di dimettersi, ed almeno lo pensò, se non lo fece, ed avrete una prova manifesta del sistema di corruzioni e di pressioni che s'inaugurò a Grosseto.

A queste circostanze gravi bisogna aggiungere i fatti che risultano dalle deposizioni di altri testimoni, del Baronissi Raffaele, per esempio, il quale seppe dal Ricci il colloquio col prefetto

appena finito tale colloquio; la qual cosa dimostra la verità e sincerità delle dichiarazioni del sindaco, il quale parlava subito dopo l'impressione ricevuta. Se poi riflettete che gli altri sindaci furono tutti chiamati dal prefetto, allora completerete il concetto di codesto sistema di corruzioni e di pressioni, perchè è impossibile che quel funzionario abbia potuto tenere cogli altri sindaci, a lui certamente più amici del Rossi, un linguaggio meno sconcertante, meno minaccioso. E dico *meno sconcertante e meno minaccioso* a ragione, perchè si tratta di una provincia abbandonata, si tratta di una provincia che è stata per parecchi anni senza deputati per disgrazia toccate a due nostri rispettabilissimi colleghi, perchè si tratta di una provincia dove il Lazzeretti potè trovare tanti seguaci, dove specialmente nelle classi povere e nelle popolazioni rurali il pregiudizio e l'ignoranza contano molte vittime. (*Commenti*)

Quando vi sono tanti bisogni da soddisfare, e fantasie così fervide, è pericoloso il linguaggio d'un prefetto che dice:

“ Voi, provincia di Grosseto, restate nella vostra misera condizione economica e finanziaria; e volete saperne il perchè? Perchè ancora non vi siete raccomandati a Sant'Agostino Depretis, per mezzo di un buon intercessore. Mandate alla Camera un deputato che gli vada a genio, ed otterrete tutto quello che vorrete! ”

Non è corruzione, non è pressione codesta?

Vero è che per quanto potente questo santo non può sempre fare tutto quello che vuole; ma tuttavia il mezzo adoperato dal prefetto per riuscire indubbiamente è stato questo.

Conforto questa circostanza con un'altra, che all'onorevole Minghetti non ha fatta nessuna impressione ed a me invece ne ha fatta moltissima; quella cioè che nel collegio intervennero molti impiegati governativi, i quali esercitavano altrove le loro funzioni e si *adoperarono al successo del Racchia*.

Tolga il cielo che io osi dire che gli impiegati governativi, che stanno altrove, non possano andare a votare nel loro collegio; essi ne hanno il diritto ed anzi adempiono ad un dovere. Ma fo osservare che nella mente di quelle popolazioni l'intervento di una tale colluvie d'impiegati confermò la persuasione, che il Governo annetteva grande importanza a quella elezione, moveva mari e monti, consentiva che i funzionari abbandonassero le loro residenze, e che quindi effettivamente, riuscendo, avrebbe in premio mantenute le pro-

messe, e soccumbendo si sarebbero verificate le minacce.

E che quei funzionari si fossero cambiati in agenti elettorali si desume dal fatto che abbandonarono le loro residenze non per votare, ma, come dice l'onorevole Minghetti, tanto preciso e forbito nello scrivere italiano, per *adoperarsi al successo del Racchia*.

Non basta. Vi sono altre circostanze, che risultano dalle proteste, e per le quali, non per tutte in verità, vi sono le prove. Ed a me ha fatto perciò impressione, come ho detto, che l'onorevole Minghetti nella sua relazione confutò tali fatti, asserendone altri, e non portando neppure le prove.

Infatti, avete voi, onorevole Minghetti, avete voi, signori della Giunta, veduto se era proprio il caso di cibarie date a questo titolo, ovvero di cibarie date per corrompere, per aver voti? Quali prove avete avuto?

Dite che a voi questo fatto non impone; a me invece imporrebbe moltissimo, se fosse vero. Dunque occorre assodare l'esistenza o no. Altrettanto deve dirsi per la fornitura della prefettura, tolta ad un tipografo. Voi asserite che non è connessa punto alla elezione, perchè fu fatta prima della convocazione del collegio, e per cause manifestamente estranee.

Questo lo asserite voi, ed io dovrei crederlo se diceste che consta a voi il fatto; ma voi non siete a Grosseto, non siete il prefetto di Grosseto, quindi non dicendolo per propria scienza, avreste dovuto apprenderlo da documenti: se non che per quanto io abbia cercato nell'incartamento non li ho trovati.

Dunque manca perfettamente la prova del fatto da voi asserito.

D'altra parte, l'essere stata tolta prima questa concessione non dovrebbe imporre gran fatto, perciocchè le condizioni del collegio di Grosseto sono state eccezionali.

La storia di esso è a tutti nota. Dapprima si è cercato in tutti i modi, e voi lo sapete, di costringere a dimettersi un nostro egregio e carissimo collega che era stato eletto, anzi si fecero sforzi per annullarne l'elezione. Poi si aspettava da un giorno all'altro la dimissione dell'onorevole nostro egregio collega Ferrini.

Per tutte queste circostanze, erano note le condizioni eccezionali di Grosseto; quindi è verosimile che il prefetto a tempo avesse provveduto per riabilitarsi innanzi al Governo per lo scacco subito precedentemente, e quindi avesse incominciato a tempo anche verso i tipografi ad

attuare le minacce ch'egli faceva per confermare la massima: se volete favori dovete nominare quel deputato che noi vi indichiamo; se invece volete sentire tutte le conseguenze della nostra ira, dovete eleggere un deputato di opposizione.

E questi fatti ed altri, a' quali accenna lo stesso onorevole Minghetti nella sua relazione, non hanno potuto non fare impressione sulle popolazioni.

Ma io non domando l'annullamento dell'elezione, io vi domando solo: avete raccolto notizie di tutti i fatti indicati nella protesta, avete esaminati tutti i testimoni o non soltanto 5 dei 65, se non erro, avete interrogati i 13 o 14 presidenti dei singoli uffici, insomma, avete espletati tutti i mezzi di prova? No, e se non avete ancora ottenuta completa la luce, completiamo l'istruttoria, esaminiamo gli altri testimoni, facciamoci consegnare gli altri documenti, così per esempio, la lettera che il Del Rosso dice di possedere un certo Rolero Pietro, che voi non avete nemmeno esaminato.

Del pari era necessario d'interrogare tutti gli altri sindaci fatti chiamare dal prefetto stesso.

Ed è importante qui notare che i 13 o 14 presidenti degli uffici elettorali fecero sul verbale definitivo la loro protesta. Il che dimostra che desso non fu un ripiego serotino, ma la manifestazione della coscienza ancora perturbata da fatti attuali e prossimi.

Nè vale ciò che dice l'onorevole Minghetti "che in Orbetello e in altre dieci sezioni presiedute da coloro che parlavano di pressione, i voti del Racchia furono di gran lunga inferiori a quelli del De Witt, il quale ne riportò il doppio."

Questa è una prova invece a favore della nostra tesi; giacchè significa che in queste sezioni per le quali vi furono le proteste, il De Witt aveva molti amici e si poterono conoscere le ingerenze e le pressioni del Governo.

Nelle altre in cui riportò il maggior numero di voti il Racchia, siccome vi erano i convertiti dal prefetto e le pressioni ottennero il loro scopo, cioè l'intento che esso si profiggeva di minacciare e di lusingare fu raggiunto, non si ebbe di queste pressioni alcuna notizia.

Dunque quel che voi dite, onorevole Minghetti, è la miglior prova contro voi stessi. È perciò che io, senza far perdere altro tempo alla Camera, propongo che si sospenda la convalidazione e si nomini una Commissione parlamentare d'inchiesta pel maggiore accertamento dei fatti denunziati.

Onorevoli colleghi, non è che un atto di giustizia che io vi domando. Ve lo domando anche nell'interesse dell'onorevole Racchia, acciocchè egli

entrando in questa Camera possa dire: entro senza avere avuto bisogno di ricorrere a pressioni di sorta. E se poi queste pressioni vi sono state, allora egli non ne ricaverà profitto e perciò non ne avrà nemmeno la più lontana responsabilità.

Ed espletato intero il procedimento, o smaschereremo i calunniatori se i fatti non son veri, o, se veri, annullando l'elezione, al paese dimostreremo che i colpevoli, comunque si chiamino, sono puniti; agli elettori restituiremo la intera libertà del voto, incoraggiandoli a votare liberamente, senza paura e senza pressioni.

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

**Chimirri.** Ho udito attentamente l'attacco vigoroso fatto dall'onorevole Fazio alle conclusioni prese a grandissima maggioranza dalla Giunta sull'elezione del collegio di Grosseto. Egli ha allargato la questione oltre i suoi modesti e naturali confini, e se ne è servito di pretesto per biasimare acerbamente la politica del Ministero. Non lo seguirò su questo terreno, limitandomi ad esporre le ragioni per le quali, a parer mio, la Camera deve respingere la proposta sospensiva dell'onorevole Fazio.

Se l'onorevole Racchia non trasse i natali nella provincia di Grosseto, ve lo facevano noto i servigi da lui resi al paese, più che l'alta posizione che ha ed il largo suffragio ottenutovi è sicuro indizio della giusta stima, nella quale egli è universalmente tenuto. Ad escludere fino il sospetto delle pretese ingerenze basterebbe ricordare che l'onorevole Racchia raccolse 3666 voti contro 2482 dati al suo competitore. La differenza è così rilevante che basterebbe essa sola a far presumere la sincerità e spontaneità della impugната elezione, se non concorressero a metterla in piena luce il modo come procedettero le operazioni elettorali ed i risultati dell'inchiesta.

Le operazioni elettorali furono regolari nelle varie sezioni, e nessuna protesta si legge nei relativi verbali.

Di 42 presidenti che si adunarono per il computo dei voti soli 13 protestarono per ingerenze o pressioni, riserbandosi di addurre più tardi le prove.

E la protesta formale fu infatti redatta parecchi giorni dopo.

Quella riserva ed il lungo tempo trascorso per trovar testimoni e dar corpo all'accusa, provano l'insussistenza di essa; tanto vero che dei tredici presidenti protestanti nel verbale del 27 dicembre due soli sottoscrissero la protesta formale presentata nel successivo gennaio, la quale pervenne

alla Giunta il giorno stesso, nel quale s'era radunata per esaminare la regolarità dell'elezione.

Nonostante la accertata regolarità delle operazioni, e la vacuità delle tardive proteste, piacque alla Giunta affidare a tre de' suoi componenti d'investigare talune delle accuse fattesi.

Le indagini raccolte o escludono i fatti o la loro influenza sull'elezione in esame; per cui la nostra Giunta, composta di uomini autorevolissimi e degni della nostra fiducia, dopo maturo e diligente esame, deliberò proporsi la convalidazione dell'elezione dell'onorevole Racchia.

A scuotere la salda convinzione, che si desumo dalla perspicua relazione dell'onorevole Minghetti, fu rammentato dall'onorevole Fazio uno strano colloquio, che i protestanti mettono in bocca al prefetto e al sindaco di Grosseto.

Si dice che il prefetto avrebbe dato ad intendere al sindaco che per ottenere favori e vantaggi dal Governo, fosse d'uopo favorire la candidatura ministeriale.

Parecchi testimoni smentirono il colloquio, il quale, se vero, proverebbe piuttosto l'ingenuità di quel funzionario, che l'astuzia e la destrezza occorrente ai maneggi elettorali.

Eliminata l'accusa di ingerenze governative, vediamo se regge quella di corruzione.

Si rimprovera ai partigiani dell'elezione Racchia di aver somministrato gratuitamente trasporti e cibarie ad alcuni elettori.

La Giunta osserva al riguardo che il fatto non fu provato; e che in ogni caso codeste somministrazioni sono incriminabili soltanto quando vengono fatte pecuniariamente.

L'onorevole Fazio non se ne mostra contento; ma i suoi argomenti cadono di peso di fronte alle testuali disposizioni dell'articolo 90 della legge elettorale politica, che punisce la corruzione elettorale quando i mezzi corruttori sono adoperati per ottenere il voto o l'astensione.

Sono equiparate alle somministrazioni di denaro le cibarie, gl'indennizzi pecuniari dati agli elettori per cibarie e spese di viaggio e di soggiorno.

Ma in questo caso, neppure i protestanti dicono che le somministrazioni di cibario di mezzi di trasporto siano state fatte a tale scopo.

Dunque, ingerenza governativa nessuna; corruzione nessuna; differenza di voti rilevantissima; mancanza di proteste nei verbali delle elezioni, e quella accertata genericamente nel verbale dell'adunanza dei presidenti, formulata e presentata soltanto un mese dopo.

Se a tutto ciò si aggiunge che nelle sezioni

ove si dicono esercitate le pressioni ed i brogli, la maggioranza dei voti fu data al candidato De Witt, e che pure togliendo all'onorevole Racchia i voti in quelle sezioni riportati, avrebbe sempre un numero di 293 voti superiore al suo competitore, è forza riconoscere infondate le obiezioni mosse contro l'elezione del collegio di Grosseto; per cui prego la Camera di volere approvare le conclusioni della Giunta, favorevoli alla convalidazione della detta elezione nella persona dell'onorevole Racchia. (*Benissimo!*)

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

**Minghetti, relatore.** Sono molto dolente che la mia relazione sia stata giudicata dall'onorevole Fazio così oscura, sebbene, poi, in conclusione, egli ci abbia trovato la dimostrazione della tesi contraria a quella che la Giunta sostiene.

A me pareva di avere spiegato tutto con quella brevità che si richiede. Poichè giova osservare all'onorevole Fazio che la Giunta fa un processo pubblico, e porta davanti alla Camera soltanto una specie di sentenza riassuntiva; e che, oltre a ciò, chiunque voglia prender cognizione di tutti i particolari della cosa, ha libero l'accesso all'esame degli atti, per apparecchiarsi alla discussione, quel giorno in cui essa si fa in questa Camera.

Dunque la Giunta non può meritar biasimo se ha proceduto in questa circostanza come in tutte le altre.

Ma debbo aggiungere che la Giunta ha proceduto in questa circostanza con uno scrupolo maggiore di quello che generalmente suole usare. Difatti, ciò che non è detto nella mia relazione, ma che io posso dire alla Camera, è che la elezione dell'onorevole Racchia era già riconosciuta incontestata ed incontestabile dalla Giunta, quando giunsero le proteste; l'esservi delle proteste in cui si indicavano dei testimoni, spinse la Giunta; per un eccesso di delicatezza, a ritornare sulla prima decisione e a contestare la elezione non solo, ma a nominare un Comitato inquirente che chiarisse e udisse i testimoni indicati. Ora, come poteva la Giunta procedere più cauta, più riservata, piena per dir così, come era, di maggiori scrupoli di quel che essa non usa?

Ma, dice l'onorevole Fazio, che titoli ad esser candidato aveva il Racchia? Io gli spiego subito la cosa. Egli non ha che a guardare l'elezione precedente nella quale fu eletto il deputato Castellazzo, e vedrà che vi furono quattro candidati che si divisero i voti; tanto che colui che riuscì

non ne ebbe che una parte, che sarebbe stata piccola minoranza rispetto a quella degli altri tre; se non fossero stati tra loro discordi. Conveniva pertanto evitare una ripetizione di quel fatto, e non volendo nessuno ritirarsi davanti a quegli che era stato suo competitore nell'antecedente elezione, ne venne per conseguenza che molti si sforzassero di trovare alcuno fuori del collegio al quale, anche i candidati precedenti, potessero, senza alcuna diminuzione d'amor proprio, cedere il voto, e sul quale riunire tutti quanti gli elettori. Questa è la verità, e così è nata l'elezione del Racchia.

Del resto, che il prefetto abbia usato ingerenza e prepotenza in questo caso, mi pare che l'elezione precedente, quella del Castellazzo, sta là per smentirlo. (*Si ride*) Perchè con quattro candidati era molto probabile che riuscisse precisamente quello che al Governo poteva più dispiacere, e l'ingerenza del prefetto, spiegandosi in quella occasione, poteva avere un effetto decisivo. Laonde questo prefetto, se può dirsi che abbia avuto una colpa, è non già di essersi ingerito oltre i limiti del dovere, ma di non avere, entro quei limiti, nè veduto, nè agito abbastanza. (*Ilarità. — Benissimo! a destra e al centro.*)

Come dunque quest'uomo può essere divenuto oggi un propugnatore di elezioni?

Per scrupolo, ripeto, la Giunta nominò un comitato inquirente, ed il comitato inquirente chiamò testimoni. Ed è risultato ad evidenza che il dialogo, di cui il prefetto era stato nelle proteste accusato, non fu fatto quale si descrive; che non ve ne ebbe ombra, nè punto nè poco.

L'accusa di questo dialogo, come avrà potuto vedere l'onorevole Fazio, era ben diversa da quello che egli accennava; ma ad ogni modo la testimonianza unanime di quelli che si presentarono fu che l'accusa non sussiste; lo ripeto.

Tolto via questo colloquio del prefetto col sindaco, che formava la grande accusa di tutto questo processo; provato che non tutti i sindaci furono chiamati, poichè alcuni dei sindaci da noi sentiti dichiararono di non essere stati chiamati in nessun modo dal prefetto, tolte via dico queste due accuse, che cosa resta? Una lettera a cui accennò l'onorevole Fazio. Ma per la lettera non c'è bisogno di cercare il testimonio; la lettera è riferita qui per esteso, e non ha nessuna importanza.

È d'un ingegnere che scrive ad un amico, e gli domanda su quanti voti potrà contare e se occorrono spese di trasporto, e non apparisce neppure un ingegnere del Governo, ma un ingegnere qualunque.

L'essere venuti degli impiegati governativi a votare, non conta nulla. Ma vuole l'onorevole Fazio impedire che gl'impiegati governativi, i quali sono iscritti nelle liste d'una data provincia, il giorno in cui si fa l'elezione non vi prendano parte?

E vuole impedire loro di fare raccomandazioni in favore piuttosto dell'uno che dell'altro? Ma questa sì che sarebbe cosa illegale! Noi non vogliamo nè pressione da un lato, nè pressione dall'altro; ma dobbiamo lasciare la libertà di votare all'impiegato, il quale, in quel momento, diventa un cittadino elettore come qualunque altro.

Finalmente resta la questione dei trasporti gratuiti. Ma questo non è provato minimamente; abbiamo domandato ai testimoni che ve ne fosse di vero; e ci hanno risposto di non saperne nulla. Nella stessa accusa non era indicato il testimonio diretto; erano indicati dei testimoni che avevano sentito dire che da un fattore di un tale signore si dovevano mandare delle carrozze a cercare degli elettori e fornire loro cibarie.

E questo, anche quando fosse stato, non avrebbe costituito nessun reato di corruzione. Per queste ragioni, sebbene realmente uno dei nostri colleghi proponesse di continuare le indagini, tuttavia la grande maggioranza della Commissione reputò che la luce fosse ormai fatta pienissimamente, tanto più che il candidato eletto non si curò neppure di far difendere la propria causa davanti alla Giunta. Vennero gli accusatori, vennero con energia, e convinzione grandissima ad esporre in maniera larga tutto quanto avevano a dire; per il Racchia nessuno parlò; e nondimeno la Giunta fu, come ripeto, a grande maggioranza persuasa che le accuse non avessero fondamento. Perciò vi propone la convalidazione dell'elezione dell'onorevole Racchia a deputato di Grosseto. (*Bravo! Bene!*)

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

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

(*È appoggiata.*)

**Fazio Enrico.** Chiedo di parlare contro la chiusura.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare contro la chiusura.

**Fazio Enrico.** Avete davvero ragione, voi dell'altro lato della Camera, e ne avete tanta che avete chiesto la chiusura della discussione!

**Presidente.** Ma parli contro la chiusura, onorevole Fazio.

**Fazio Enrico.** Avete ragione, sì avete ragione, ed avete tanta ragione, che domandato la chiusura! (*Ilarità all'estrema sinistra.*) La domanda

della chiusura è la miglior prova del vostro torto. La migliore arma pei vostri avversari è il metodo che state adottando; quello di non voler lasciar parlare. Per le convenzioni lo avete detto chiaro e tondo. Ditelo chiaro che volete abolire la discussione, ed allora almeno sarete sinceri. (*Rumori*)

Io prego di respingere la domanda di chiusura, perchè, come proponente la mozione che ho avuto l'onore di presentare, debbo, onorevoli colleghi, far parecchie risposte agli onorevoli Minghetti e Chimirri; perchè debbo dimostrare che dalle loro parole sorge chiara la necessità di dover nominare una Commissione di inchiesta parlamentare poichè il comitato inquirente non ascoltò tutti i testimoni, ma solo 5, se non erro, dei 65; poichè il comitato inquirente non esaminò tutti i presidenti che protestarono, i sindaci chiamati dal prefetto, e non apprese sopra luogo le circostanze vere dei fatti denunziati; perchè debbo dimostrare a voi come le asserzioni che sono consacrate nella relazione dell'onorevole Minghetti, non sono giustificate dagli atti; perchè debbo esporre inoltre altre circostanze di fatto; perchè debbo, in risposta all'onorevole Minghetti, dimostrare come il prefetto di Grosseto, il quale, secondo l'onorevole relatore, sbagliò la prima volta facendo riuscire il Castellazzo... (*I rumori coprono la voce dell'oratore*)

**Presidente.** Onorevole Fazio, non entri nel merito; parli contro la chiusura.

**Fazio Enrico...** venuto poi a Roma ad apprendere il verbo dal maestro (*Indicando l'onorevole ministro dell'interno*) fece tutte le irregolarità che si denunziano.

Prego quindi la cortesia della Camera di non dare questo spettacolo, davanti ad accuse così gravi di corruzione, di non lasciar parlare coloro che non si ispirano già ad atti che non esistono, ma discutono, come ho fatto io, sui verbali che esistono avanti l'onorevole relatore, e sui quali ho poggiato le mie asserzioni, che non sono smentiti neanche da coloro che mi combattono.

**Presidente.** Onorevole Fazio, non entri nel merito. Ella non può parlare che contro la chiusura. Non dica poi che non ha potuto parlare, mentre ha parlato più del necessario.

**Fazio Enrico.** Io non ho detto alcuna cosa sul merito. Combatto la chiusura per potere io e per potere altri colleghi, certamente di me molto più autorevoli, parlare appunto per chiarire i fatti e dimostrare alla Camera la necessità di fare la luce sui fatti denunziati.

Del resto, a discarico della mia coscienza, io dico, che qualora non ci accordate nemmeno la

facoltà di parlare, ci date il diritto di dire che ci avete tolto tutto, e ci state ora togliendo anche il diritto di parlare! (*Oh! oh! — Rumori — Bravo! a sinistra*)

**Presidente.** Ma ne ha usato abbastanza del diritto di parlare, onorevole Fazio!

Metto a partito la chiusura. Chi è d'avviso che si debba chiudere la discussione, è pregato d'alzarsi.

(*Dopo prova e controprova la Camera delibera di chiudere la discussione.*)

L'onorevole Enrico Fazio, emendando le conclusioni della Giunta delle elezioni, fa la seguente proposta:

“ Che piaccia alla Camera di sospendere la convalidazione della elezione dell'onorevole Racchia nel collegio di Grosseto e di nominare invece una Commissione d'inchiesta parlamentare per maggiori accertamenti dei fatti denunziati. ”

Domando se questa proposta sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

La proposta dell'onorevole Fazio essendo appoggiata, la metto a partito.

(*Non è approvata.*)

Metto ora a partito le conclusioni della Giunta delle elezioni, di convalidare la elezione del collegio di Grosseto nella persona del signor Carlo Alberto Racchia.

(*Sono approvate.*)

Così, dichiaro eletto l'onorevole Carlo Alberto Racchia a deputato del collegio di Grosseto, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della presente proclamazione.

### Discussione del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie.

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

La discussione ieri rimase sospesa all'articolo 100.

A quest'articolo l'onorevole Visocchi propone un emendamento.

Ha facoltà di svolgerlo.

**Visocchi.** Signori, nell'articolo 100 sono date le

disposizioni riguardanti il trasporto dei colli di gran peso, di cinque tonnellate e più, ed è stabilito che, per il trasporto di questi colli, si debba pagare il 20 per cento di più di quello che le tariffe impongono. (*Conversazioni*)

**Presidente.** Ma facciano silenzio, onorevoli colleghi!

**Visocchi.** Almeno mi ascolti l'onorevole relatore.

Dunque l'articolo 100 dispone che per i colli pesanti cinque tonnellate e più, si paghi un prezzo di trasporto del 20 per cento superiore a quello stabilito nelle tariffe. Ed io non ho nulla a ridire su questa disposizione. Ma nella fine dell'articolo è detto, che se quella stazione manca degli istrumenti necessari per caricare questi grossi colli sui carri, l'amministrazione può esigere che il carico o scarico si faccia a cura e spesa del mittente o destinatario.

Ora, o signori, io domando quale sia la ragione per la quale si paga il 20 per cento oltre il prezzo di tariffa.

Naturalmente io credo che sia per la maggior difficoltà di trasporto di questi colli; e quando dunque vi è questo premio perchè non potrebbero le stazioni ferroviarie, in corrispettivo, provvedere la gru che è quello strumento che occorre per prendere questi colli dalla banchina e porli sul carro?

Io adunque, o signori, ho creduto ragionevole e non indiscreto un emendamento col quale si otterrebbe che quando la stazione manca degli istrumenti necessari per caricare questi colli, se ne provveda facendoli venire dalla stazione prossima, e non lasci lo speditore nel gravissimo impaccio di caricare o scaricare senza mezzi acconci, ovvero debba sottoporsi egli alla spesa del trasporto della gru della stazione prossima, come è proposto nell'articolo 118.

Perciò questo emendamento che io propongo all'articolo 100 ha relazione con l'altro proposto all'articolo 118, ove io proponeva la soppressione del pagamento di dieci centesimi per ogni chilometro, per farsi venire la gru.

Signori, io credo che da tutto questo avrete visto che la mia domanda è molto discreta, e che le Società concessionarie potrebbero molto agevolmente condescendere a prestare questo tenue servizio, tanto più che, come ho detto, esse hanno un premio nell'occasione della spedizione di questi colli molto pesanti.

In questa condizione di cose io vorrei sperare che la Camera vorrà accettare gli emendamenti da me proposti, e singolarmente ne faccio preghiera alla Commissione, la quale espertissima in

questa materia delle tariffe, conosce molto bene che quello che io chiedo non è troppo; e che alle Società concessionarie non sarebbe grave peso il concederlo.

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

**Giolitti.** (*Della Commissione*) Mi ricordo che questa questione fu trattata nella Commissione; ma si osservò che vi sono delle stazioni piccolissime, lontane dalle stazioni maggiori, nelle quali solamente si trovano i mezzi di caricare grossi pesi.

Ora, in alcune di tali stazioni secondarie accadrà forse una volta sola nell'anno che si presenti per la spedizione un oggetto di grandissimo peso.

Vogliamo noi che per quest'unico, o per rarissimi casi, la stazione sia obbligata a far venire forse da 100 chilometri lontano una macchina assai pesante, togliendola da una stazione dove forse la medesima occorre ogni giorno?

Si notò del resto che se lo speditore giunge alla stazione con quel peso, è segno che aveva il mezzo di caricarlo sui carri e di trasportarlo alla stazione stessa, e quindi deve pure avere il mezzo di collocarlo egli stesso sui vagoni della ferrovia.

Queste sono le ragioni per le quali la Commissione, quantunque avesse esaminato questa questione, ha creduto di non dover risolverla nel senso indicato dall'onorevole Visocchi.

**Presidente.** Onorevole Visocchi, ritira o mantiene il suo emendamento?

**Visocchi.** Se permette aggiungo qualche parola in risposta a quanto ha detto l'onorevole Giolitti, il quale sembra che sia informato, ma poi non lo è, delle lievi particolarità che bisogna conoscere per risolvere questa tenue vertenza.

Egli ha detto che non conviene per una piccola stazione domandare il trasporto di una macchina pesantissima, quale è la gru. Ora, per portare una gru da una stazione ad un'altra non occorre altro che legarla dietro ad un carro di merci qualunque; quindi è cosa lievissima il trasportarla.

D'altronde le Società ne sono fornite in gran copia; e l'onorevole Gabelli ieri ci rammentava che noi spendiamo, onorevole Giolitti, 134 milioni, per fornire le amministrazioni largamente di quel che occorre per fare buon servizio. Dunque il fornire una gru nelle piccole stazioni, in cui si abbiano a caricare grandi pesi, non è cosa nè difficile, nè grave, come pensava e diceva l'onorevole Giolitti.

La seconda opposizione che l'onorevole Giolitti ha fatta al mio emendamento è questa;

che cioè quello speditore, il quale ha portato pesi alla stazione, può caricarli anche sui carri delle ferrovie.

No, onorevole Giolitti; per portare i grossi pesi alle stazioni, o non è mancato quell'argomento che a Lei sembra tanto raro, cioè la grù per metterli sui carri di approccio, ovvero quando manca si adoperano mezzi primitivi, faticosissimi e che mettono in gran pericolo gli operai, che vi si adoperano. E vuole Ella onorevole Giolitti che si prosegua con tali modi barbari a caricare pesi sui carri della ferrovia, cioè colà appunto dove si vede adoperata la più grande e la più perfetta applicazione della meccanica progredita?

Progo dunque l'onorevole Giolitti a spendere un poco del suo ingegno e della sua valentia, anche in favore degli speditori e dei contribuenti; e questo riuscirà certamente a molta sua lode, e a loro vantaggio.

**Presidente.** Dunque l'onorevole Visocchi, mantiene o ritira il suo emendamento?

**Visocchi.** Lo mantengo.

**Presidente.** Il suo emendamento si riferisce anche all'articolo 118?

**Visocchi.** Anche all'articolo 118.

**Presidente.** Per la qual cosa la stessa sorte che avrà il suo emendamento all'articolo 100, sarà estesa a quello sull'articolo 118.

Sta bene?

**Visocchi.** Benissimo.

**Presidente.** L'onorevole Visocchi propone che dove è detto: *l'Amministrazione può esigere*; si dica invece: *dovrà provvederli nel più breve tempo possibile.*

Chiedo se questo emendamento sia appoggiato?

(*È appoggiato.*)

Lo pongo a partito.

(*Non è approvato.*)

Rimane dunque approvato l'articolo 100.

**Articolo. 103.** L'onorevole Sanguinetti propone un emendamento a questo articolo. Ha facoltà di svolgerlo.

**Sanguinetti.** Coll'articolo 103 si distrugge in parte o si attenua grandemente la portata dell'articolo 401 del Codice di commercio, il quale è così concepito: " Se trattasi del trasporto di determinate specie di cose fragili o soggette a facile deterioramento, o di animali, ovvero di trasporti fatti in modo speciale, le amministrazioni di strade ferrate possono stipulare che le perdite o l'avaria si presumano derivate da vizio delle cose

trasportate, dalla loro natura, o da fatto del mittente o del destinatario, se non è provata la loro colpa. „ Ecco dunque che l'ultimo inciso dell'articolo 401 del Codice di commercio ammette l'esonero delle responsabilità della Società ferroviaria, quando la sua colpa non sia provata.

Invece quale è la pattuizione dell'articolo 103? Eccola: " Le merci che si spediscono sciolte, cioè senza imballaggio, alla rinfusa, quelle suscettibili di facile deperimento, le merci fragili e tutte quelle che come tali fossero indicate nella nomenclatura, come pure il bestiame e gli altri animali, si trasportano a rischio e pericolo dello speditore. „

Ora, come vedete, l'amministrazione ferroviaria, resterebbe prosciolta da ogni responsabilità, qualunque sia la causa della perdita o dell'avaria.

Non è più prevista la colpa dell'amministrazione; è eliminata affatto; la deroga alle disposizioni del Codice di commercio è patente.

Ora, supponete lo scontro di due convogli in causa del quale siano distrutte le merci e gli animali trasportati; ebbene, in virtù di questo articolo 103, l'amministrazione ferroviaria non avrebbe alcuna responsabilità, nonostante che l'articolo 401 del Codice di commercio la imponga. Se l'onorevole ministro accettasse un'aggiunta a quest'articolo nel senso che nulla si intenda innovato al disposto dell'articolo 401 del Codice di commercio, io non avrei difficoltà di ritirar la proposta di soppressione dell'articolo.

**Presidente.** L'onorevole Prinetti ed altri hanno presentato la seguente aggiunta all'articolo 103:

" Le Società, d'accordo col Governo, pubblicheranno apposite tabelle contenenti l'indicazione delle merci ritenute *fragili*, nonchè di quelle che si possono caricare alla rinfusa.

" Prinetti, Maffi, Marcora, Vigoni. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

**Prinetti.** Domanderei se il Governo e la Commissione l'accettano, poichè trattasi di un'aggiunta che non ha forse nemmeno bisogno di essere svolta.

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

**Corvetto, relatore.** L'onorevole Sanguinetti propone la soppressione dell'articolo 103: *Trasporti a rischio e pericolo dello speditore.* La Commissione è dolente di non potere accettare questa proposta, perchè, a parer suo, ciò sarebbe in contraddizione precisamente col Codice di commercio non solo, ma anche con gli usi attuali delle ferrovie sanciti dalla conferenza di Berna.

L'articolo 401 del Codice di commercio autorizza le amministrazioni delle strade ferrate a fare delle restrizioni quando trattasi del trasporto di cose fragili o soggette a facile deterioramento o di animali, ecc. E consimili eccezioni sono quelle proposte in quest'articolo 103. Come infatti è possibile, onorevoli colleghi, che le ferrovie si rendano responsabili, per esempio, se muoiono dei cavalli o dei buoi per la strada, o, per malattia o per causa non procedente dal trasporto? Può la ferrovia rispondere di questo? Può rispondere la ferrovia, per esempio, che un pesce al momento della partenza si guasti durante il tragitto? Volete che abbia da verificare volta per volta se era o non era fresca della cacciagione? Insomma ci sono tante cose le quali al momento della spedizione non si può verificare se sono in stato tale da durare tutto il tempo del viaggio. Per questo mi pare che abbia fatto ragionevolmente eccezione l'articolo 401 del Codice di commercio, eccezione che nel capitolato delle ferrovie è espressamente indicata dall'articolo 103. Del resto quest'articolo 103 è in relazione precisamente con l'articolo 95 già approvato, dove sono stabilite le condizioni per l'accettazione delle merci. Per queste ragioni la Commissione non potrebbe accettarne la soppressione.

In quanto alla proposta dell'onorevole Prinetti essa non è una gran cosa in sè stessa, se si vuole.

« Le Società d'accordo col Governo pubblicheranno apposite tabelle contenenti l'indicazione delle merci ritenute *fragili*, nonchè di quelle che si possono caricare alla rinfusa. »

Se il Governo crede che questo si possa accettare, noi non ne faremo una quistione. Però abbiamo fatto queste considerazioni: che non è sempre tanto facile il determinare *a priori* quali sono le merci da considerarsi fragili e quali da considerarsi non fragili.

La fragilità non è nella natura della merce, ma nel modo di spedirla. Un oggetto, per esempio, è fragile se si presenta senza essere imballato; se si presenta imballato come si deve, non è più fragile. Dunque la fragilità, come ho detto, non dipende dalla natura della merce, ma dal modo con cui è presentata.

Ora il determinare in una tabella tutti i modi d'imballaggio, mi pare che sarebbe un poco difficile, e farebbe ricadere una grande responsabilità sull'impiegato della ferrovia che riceve la merce.

Per queste considerazioni la Commissione non

sarebbe di parere di accettare la proposta dell'onorevole Prinetti.

**Presidente.** Onorevole Prinetti, insiste nella sua proposta?

**Prinetti.** Vorrei rispondere qualche cosa a ciò che ha detto l'onorevole relatore.

Io credo che, appunto perchè non è facile determinare quali merci sono fragili e quali non lo sono, sia necessario di determinarlo prima; altrimenti ogni volta che succederà una rottura l'impiegato ferroviario potrà dire che la merce era fragile. Ora noi negozianti ed industriali chiediamo unicamente di sapere quali sono le merci che viaggeranno a rischio della ferrovia, e quali sono quelle delle quali la ferrovia reputa di potere assumere la responsabilità.

Io ho fatto questa proposta perchè mi pareva che avrebbe potuto evitare molte piccole contestazioni che disturbano i rapporti fra amministrazione ferroviaria e speditore. L'onorevole relatore dice che si metterebbe una troppo grande responsabilità sull'impiegato ferroviario, ma io credo che la responsabilità sarebbe maggiore se si lasciasse la cosa indeterminata.

Ora qui siamo in una materia regolamentare, e che non ha una grande responsabilità; ma io pregherei vivamente il Governo e la Commissione a considerare che in questo modo si renderebbero minori le contestazioni, e si renderebbe anche minore la responsabilità che ad ogni caso isolato pesa sopra l'impiegato ferroviario che ne è o moralmente o materialmente responsabile. Se la Commissione assolutamente non vuole accogliere questa mia proposta, io non chiederò su di essa il voto della Camera; ma io pregherei l'onorevole relatore di considerare la cosa da questo punto di vista. Sono piccole questioni della vita giornaliera che hanno un'importanza non trascurabile.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Con pochissime parole credo di poter appagare l'onorevole Sanguinetti e l'onorevole Prinetti, che hanno presentato emendamenti a questo articolo.

Dirò all'onorevole Sanguinetti, che è troppo evidente, come già ho dichiarato ieri, che l'articolo del Codice di commercio non può ritenersi derogato. Bisognerebbe una esplicita dichiarazione che manca; anzi la Commissione ha fatto osservare che invece il Codice di commercio sarebbe violato colla proposta dell'onorevole Sanguinetti.

In quanto all'onorevole Prinetti, osservo che

per le merci *fragili* è già prevista dall'articolo 103 l'indicazione nella nomenclatura, e quindi l'aggiunta sarebbe superflua. Circa le merci alla *rinfusa*, con la proposta Prinetti si farebbe una limitazione non favorevole al commercio, che oggi ha facoltà di spedire o no alla *rinfusa*, secondo che torna ad esso più comodo.

Del resto potrà essere materia di regolamento l'esame del suo emendamento, se qualche parte di esso potrà essere utilmente accolta.

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

**Tartufari.** Farò una sola osservazione.

L'articolo 401 del Codice di commercio è quello che riguarda il trasporto delle cose fragili e soggette a deperimento. Ma perchè si possa godere del beneficio, che questo articolo accorda alle strade ferrate, è necessario che le strade ferrate se lo stipulino con un patto particolare. Non ne viene dunque la conclusione archivese vera, che sta scritta nell'articolo 103, dell'allegato *D*, cioè che resti assolutamente a rischio e pericolo delle persone che dimandano il trasporto. È necessario che cotesti oggetti i quali sono soggetti a deperire, sieno tenuti con cura particolare. Ma le Società ferroviarie possono allora stipulare con presunzione che sono esenti da colpa nei casi di avarie e deperimenti; e per cotesto patto si vuol dare un corrispettivo. Dunque havvi precisamente contraddizione tra l'articolo che si sta esaminando e l'articolo del Codice di commercio. Si può accettare la versione fatta dall'onorevole ministro, tenendo saldo il Codice?

A me parrebbe che ciò non fosse conveniente. Di vero in questo articolo si metterebbe una disposizione che sta contro la lettera evidente e lo spirito dell'articolo 401 del Codice di commercio. Siccome siamo concordi nella sostanza (giacchè l'onorevole ministro vuole mantenere intatto il Codice di commercio), io pregherei che anche le parole rispondessero al concetto.

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

**Sanguinetti.** Temo di non essermi spiegato bene: poichè parmi che l'onorevole Corvetto non abbia bene afferrate le obiezioni che feci.

Tenterò di spiegarmi meglio. Nell'articolo 103 delle condizioni generali dei trasporti si volle trasfondere l'articolo 401 del Codice di commercio; ma la trasfusione non si è fatta intera. Si è lasciato nella penna l'ultimo inciso dell'articolo preaccennato, la presunzione, cioè, della colpa dell'amministrazione ferroviaria.

Ora tutto ciò che significa? Significa che la

Società concessionaria resta esonerata da ogni responsabilità, anche quando sia provata la sua colpa.

Non credo che la deroga parziale all'articolo 401 del Codice di commercio, sia stata negli intendimenti delle parti contraenti; ma pure essa esiste dal momento che, come dissi, nell'articolo 103 non si trova interamente trasfuso il preaccennato articolo del Codice di commercio. Ora codesta deroga sarebbe grave: perchè le perdite e le avarie nel maggior numero dei casi, sono dovuti a colpa dell'amministrazione ferroviaria. Il Codice di commercio ha sanzionato un principio equo e giusto: paghi chi rompe; ma questo principio voi lo distruggete coll'articolo 103.

Onorevoli signori, avete udito la opinione di un nostro collega che appartiene alla più alta magistratura, il quale crede che la deroga, se non espressa, implicita al Codice di commercio, esista?

E se anche esistesse solamente il dubbio che possa essere fatta, voi non dovete e non potete non accettare modificazioni all'articolo in discorso nel senso da me indicato.

L'onorevole Corvetto, mi permetta di dirlo, non ha fatto attenzione al caso speciale da me addotto, cioè di uno scontro fra due convogli, per cui le merci vadano distrutte. In questo caso deve cessare la responsabilità dell'Amministrazione per le merci contemplate dall'articolo 103? Non dovrebbe cessare, eppure cesserebbe per il modo con cui l'articolo stesso è concepito.

Dunque, onorevole Corvetto ed onorevole Grimaldi, dal momento che un dubbio esiste, bisogna eliminarlo. Vedete voi il modo di eliminarlo. Io ho dichiarato che sono disposto a ritirare la proposta di soppressione, quando voi accettiate di meglio studiare la questione, e di fare, se è necessario, una modificazione all'articolo. Volete chiudere gli occhi davanti ad un dubbio? Volete fare come fanno le pernici che nascondono la testa credendo di sfuggire al cacciatore? Oggi è il giorno delle ceneri; la Chiesa ci ricorda che siamo polvere, e che polvere ridiventeremo; ebbene ricordatevi anche voi, signori ministri, e voi deputati, che siete mortali; e che il giudizio dei nostri elettori, al quale saremo chiamati, non è tanto remoto.

Il contratto deve durare per lo meno 20 anni; volete che per un periodo così lungo si corra il rischio di esonerare l'Amministrazione ferroviaria dalle responsabilità che le incombono per il fatto suo?

Confido, adunque, che ministro e Commissione

vorranno almeno acconsentire che si sospenda quest'articolo, ed esaminare se e quali modificazioni vi si debbano introdurre.

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

**Giolitti.** (*Della Commissione*) L'onorevole Tartufari ha fatto un'obiezione d'indole legale, e sarebbe questa: che l'articolo 401 del Codice di commercio stabilisce che, in questi casi dei quali stiamo parlando, le amministrazioni di strade ferrate possano stabilire che l'avaria si presuma derivata da vizio delle cose trasportate, dalla loro natura, o da fatto del mittente, ecc.

Egli dice: voi in quest'articolo 103, del quale si parla, non avete riportato complete le disposizioni del Codice di commercio, non avendo detto che il patto dell'esonero da responsabilità debba essere scritto nel contratto tra speditore e vettore; onde può sorgere il dubbio che abbiate inteso di derogare in tale parte al Codice. Questa è l'obiezione fatta dall'onorevole Tartufari, se pure sono riuscito ad afferrarne il concetto.

Ora, in primo luogo, osserverò che noi non stiamo facendo un Codice di commercio, ma stiamo discutendo delle condizioni speciali dei trasporti che le Società si obbligano a seguire. Dunque, data per ipotesi che la mancanza di quel patto espresso, del quale parla l'onorevole Tartufari, addossi alle Società una responsabilità, è questa una conseguenza la quale non potrà andare se non a carico della Società stessa.

D'altra parte, io ricordo due cose. La prima che la Società, la quale saprà far bene i suoi affari, nel modello della lettera di porto stamperà probabilmente il patto della responsabilità di colui che spedisce. La seconda che, quando sarà pubblicata nelle forme stabilite dalla legge la condizione dei trasporti, colui che spedirà a tali condizioni, s'intende che le avrà accettate.

E il patto consisterà precisamente in questo accordo della Società, la quale con un atto pubblico dichiarerà che trasporterà le merci a tali condizioni, e colui che spedisce, il quale col fatto stesso della spedizione accetta le condizioni, alle quali la ferrovia subordina l'accettazione delle merci.

L'onorevole Sanguinetti parte anch'egli dal concetto, che noi discutiamo un Codice di commercio, e da per tutto dove non trova riportate le disposizioni del Codice in vigore crede che vi sia una deroga.

Ora io gli faccio osservare che le leggi si derogano od espressamente, e qui di deroga non si parla, o tacitamente, quando la intera materia forma og-

getto di un'altra legge. Se noi qui facessimo un Codice di commercio, ripeto, egli avrebbe ragione; tutto ciò che non vi sarebbe scritto s'intenderebbe derogato; ma noi presentemente non facciamo che stabilire delle norme particolari per i trasporti. Sono tanti obblighi di più che la Società assume, ma senza che cessi di avere vigore il diritto comune.

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

**Tartufari.** Io debbo osservare prima di tutto, che noi non stiamo discutendo il Codice di commercio, è verissimo, ma, facendo la legge sulle ferrovie, questo Codice non dobbiamo distruggere; avvegnachè il Codice di commercio regola tutte le relazioni commerciali; ed una fra queste, una delle principali, è quella precisamente che si riferisce all'esercizio delle ferrovie. Non vi hanno operazioni commerciali, non v'ha legislazione che le governi, la quale non appartenga al Codice di commercio.

Quando noi parliamo della responsabilità delle ferrovie, di che parliamo, o signori? Parliamo della responsabilità di un vettore, perchè colui che conduce l'amministrazione delle ferrovie non è altro che un vettore; e se ha un pregio particolare il nostro Codice di commercio gli è appunto quello di aver messo il vettore delle ferrovie nelle stesse condizioni di tutti i vettori ordinari. Quindi il vettore delle ferrovie, poichè tale si deve considerare chi eserciti le nostre ferrovie, non deve avere nessun privilegio particolare, ma dev'essere sottoposto alla legge del diritto comune; ed in questo caso, relativamente al vettore, la legge del diritto comune non è altro che il Codice di commercio.

Dunque noi non stiamo discutendo il Codice di commercio, nel senso cioè di vedere come si deve o non si deve fare una disposizione di esso Codice; ma vogliamo soltanto, che il Codice di commercio, di cui una parte è rivolta a disciplinare la materia delle ferrovie, sia applicato, secondo la sua lettera e il suo spirito, e non sia lecito con un articolo, che riguarda il trasporto dei cavalli, venire a violare il Codice stesso.

L'onorevole Giolitti non ha compreso, in tutta la sua estensione, l'osservazione che io ho brevemente fatto colle mie prime parole. La stipulazione alla quale io ho accennato, è una stipulazione di una gravità eccezionale, perchè senza questa stipulazione la presunzione di mancanza di colpa a favore della Società non esisterebbe nè punto nè poco; anzi le ferrovie poichè hanno accettato il trasporto di animali, ecc., non dovreb-

bero far altro che usare maggiore diligenza, perchè gli oggetti accettati chieggono una maggiore cura, custodia e diligenza.

Che cosa dunque il Codice di commercio ha dato di più, al paragone dei vettori ordinari, al vettore delle ferrovie, cioè all'Amministrazione o Società esercenti? Una sola cosa.

Ha data la facoltà di stipulare che esse abbiano a presumere esenti da colpa, sino a prova contraria. Dunque la colpa delle ferrovie resta soggetta al diritto comune finchè la detta stipulazione non sia stata fatta particolarmente per ciascuna commissione che si vada a dare. Quando alcuno porta alla ferrovia un oggetto delicato, facilmente deperibile, un animale od altra cosa compresa in questa categoria, è necessario, che si faccia (questo si farà forse colle cartelle già preparate), ma è necessario che si faccia una stipulazione, per la quale la ferrovia si presume esente da colpa finchè il contrario non venga chiaramente provato. Così se la stipulazione manca, la suddetta presunzione per la Società esercente non si può ammettere. Quindi se ogni garanzia per chi consegna merci alla ferrovia è tolta nell'articolo 103, che significa? Significa, che tutte le garanzie di giustizia, di buona fede, di onestà e di giusto traffico, che il Codice di commercio ha inteso dare agli speditori ferroviari, sarebbero infrante e distrutte.

Ma possiamo ora noi, discutendo di tariffe ferroviarie e degli obblighi dei vettori e degli speditori, disfare il Codice di commercio, che precisamente si è studiato di disciplinare questa materia dei trasporti; ed ha voluto che la Ferrovia, come vettore, assumesse la responsabilità che le spetta, e tanto maggiore in quanto che lo speditore non può servirsi di altro mezzo per ispedire le merci? E quando il monopolio fa nascere la necessità di servirsi proprio di un vettore designato, la diligenza di questo deve esser maggiore. E per questo il Codice di commercio l'ha disciplinata, questa materia, in tal modo. Nè ci si venga a dire adesso, che noi non facciamo il Codice di commercio. Lo sappiamo bene che non facciamo un Codice di commercio; ma noi domandiamo che esso, il Codice di commercio, sia osservato.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Con poche parole spero che sieno chiariti tutti i dubbi. Se gli onorevoli Sanguinetti e Tartufari rileggono l'articolo 130, che dovremo discutere, dove è fissata proprio la responsabilità dell'amministrazione, troveranno in esso le parole " se non è provata

la sua colpa; „ il che è precisamente nell'articolo 401 del Codice di commercio. E così ogni questione è finita. Leggano l'articolo 130, e troveranno in esso ripetute le parole del Codice di commercio.

In conseguenza, è perfettamente inutile ogni aggiunta a quest'articolo.

**Presidente.** Onorevole Prinetti, insiste sul suo emendamento?

**Prinetti.** Io prendo atto della risposta dell'onorevole ministro che questa dichiarazione sarà introdotta nel regolamento ferroviario. Intanto lo raccomando caldamente al Governo, perchè, appunto dove queste tabelle non ci sono, succedono tutti i giorni alcune piccole contestazioni, che è meglio evitare.

**Presidente.** Rimano dunque la proposta dell'onorevole Sanguinetti.

**Sanguinetti.** La ritiro, dal momento che l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio ha dichiarato che non si deroga alle disposizioni del Codice di commercio.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Precisamente, perchè vi è l'articolo 130!

**Presidente.** L'onorevole Tartufari insiste nella sua proposta?

**Tartufari.** Io non insisto. Preso alla sprovvista su questa questione, non ho potuto vedere l'inciso cui ha alluso l'onorevole ministro, che, se l'avessi veduto, avrei trovato inutile l'aggiunta. Ma ho dovuto fare quelle osservazioni, poichè quelle fatte dalla parte contraria dicevano l'opposto.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Ad ogni modo siamo d'accordo che ci è.

**Presidente.** Dunque non vi sono proposte all'articolo 103, che rimane approvato come fu formulato d'accordo fra Governo e Commissione.

Veniamo all'articolo 104.

L'onorevole Sanguinetti proporrebbe a quest'articolo 104 all'ultimo capoverso la soppressione delle parole che cominciano: " ed infine per le altre per le quali l'amministrazione non può essere tenuta responsabile in dipendenza dello stato e della natura della merce. „

Onorevole Sanguinetti, mantiene o ritira questo suo emendamento?

**Sanguinetti.** Io ho presentato la proposta di soppressione, al quarto capoverso dell'art. 104, di queste parole — *ed infine per le altre per le quali l'amministrazione non può essere tenuta responsabile in dipendenza dello stato e della natura della merce* — per questa ragione; perchè quest'inciso o vuol dir nulla, o vuol dir troppo. Avete provveduto ai casi di assicurazione del valore delle merci, ed avete indicate le merci per le

quali l'assicurazione non è acconsentita. Tutto ciò è chiaro ed ovidente. Non so quindi comprendere le ragioni per le quali, coll'inciso che ricordai, si voglia lasciare all'amministrazione ferroviaria una libertà così sconfinata riguardo alle merci da assicurarsi.

Io pertanto rivolgo una preghiera alla Commissione ed all'onorevole ministro d'agricoltura, industria e commercio; ed è che si compiacciano di spiegarmi la portata di quest'inciso dell'articolo 104.

A me pare che questa disposizione sia troppo elastica; lasci troppo arbitrio all'amministrazione. Del resto, veggano ministri e Commissione; qualunque siano per essere le loro dichiarazioni, io non insisterò nella mia proposta.

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

**Corvetto, relatore.** Qui si tratterebbe di dare il diritto di assicurazione ad una merce deperibile, e naturalmente l'onorevole Sanguinetti fa questa proposta per lo stesso principio a cui si riferiva un momento fa nella sua proposta di soppressione.

Ma come è egli possibile di obbligare le ferrovie ad assicurare un oggetto deperibile? Le Società delle ferrovie non sono mica Società di assicurazione contro la grandine o contro gli incendi.

A me pare quindi che non sia assolutamente razionale obbligare ad assicurare una merce che è deperibile.

Onde noi non possiamo accettare questo suo emendamento.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti, mantiene il suo emendamento?

**Sanguinetti.** Lo ritiro.

**Presidente.** Rimane perciò approvato l'articolo 104. Sull'articolo 105 vi è una proposta degli onorevoli Casati e Carmine, di aggiunta al secondo capoverso, la quale è così concepita:

“ Trattandosi di colli contenenti numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, l'apertura dei colli deve essere eseguita all'atto della consegna alla stazione di partenza ed in presenza dello spediteo o suo rappresentante. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casati.

**Casati.** La modificazione da me e dal collega Carmine proposta all'articolo 105 è così lieve, e d'altra parte così evidente da legittimare la fiducia che Ministero e Commissione vorranno accettarla.

Per essa si porta bensì una limitazione alla facoltà accordata alle Compagnie concessionarie di riconoscere l'esattezza delle dichiarazioni col-

l'apertura dei colli; ma tale limitazione, da noi proposta, è ampiamente giustificata dall'indole delle merci, a cui si riferisce.

Trattandosi infatti di trasporti di numerario, di carte pubbliche e di oggetti preziosi, parve a noi fosse troppo sconfinata la facoltà lasciata alle Compagnie di aprire i colli che li contengono, anche in assenza del mandante e del destinatario.

Gli è perciò che fummo indotti a proporre una aggiunta al detto articolo, colla quale si sancisce che per dette merci l'apertura dei colli si effettui al momento della spedizione in presenza del mittente o di un suo rappresentante. Ciò sta a tutela degli interessi privati ed a scarico grandissimo della responsabilità delle Compagnie concessionarie.

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

**Corvetto, relatore.** Io capisco benissimo da che ha origine questa proposta; ma badino bene gli onorevoli proponenti che quest'aggiunta nelle condizioni dei trasporti non si risolva piuttosto in vessazione per gli speditori di questi gruppi, di carte-valori, di oggetti preziosi.

Posto che la Società non abbia il diritto di verificare questi colli una volta che sono stati consegnati, è certo che ogni volta capiterà uno di questi colli per essere spedito, se ne dovrà fare l'apertura; e questa sarà una grave seccatura per gli speditori. Ma qui si tratta invece di farla sol quando si suppone una falsa dichiarazione; non sempre.

A me parrebbe più conveniente lo stabilire che l'apertura non potrà esser fatta se non all'arrivo. Così non ci sarà il pericolo, che sia aperto il collo nel tempo del viaggio; ma non ci sarà l'obbligo che tutte le volte che si spedisce un collo contenente valori o oggetti preziosi si debba farne l'apertura, come si fa alla posta quando si spedisce una lettera assicurata.

Gli onorevoli Casati e Carmine accettino questa proposta, e potranno in questo senso emendare l'articolo nel concetto da essi desiderato.

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

**Casati.** Io consentirei nella proposta dell'onorevole Corvetto, quando fosse accertato che l'apertura dei colli che contengono valori, numerario, o oggetti preziosi, sia fatta anche alla stazione d'arrivo, presente il destinatario od un suo rappresentante.

Il progetto che ci sta innanzi prescrive che possano assistere anche solo due testimoni estranei all'Amministrazione ferroviaria; ora tutti sanno

da quali persone è disimpegnato questo ufficio del testimonio; e come per lieve mercede presso ogni ufficio, ove si rilasciano certificati, trovinsi persone pronte a fare testimonianza.

Non è egli assurdo che in questione di così grave momento, l'interesse privato debba trovarsi in balia del primo arrivato?

Non avrei difficoltà dunque di accettare la proposta modificazione al mio emendamento, quando però si accorti che nel caso di verifica essa si effettui alla presenza del mittente o del destinatario o loro rappresentanti, e valevole non sia ritenuta la testimonianza di estranei.

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

**Corvetto, relatore.** Io combinerei la formula così: Trattandosi di colli contenenti numerario, carte-valori, o oggetti preziosi, l'apertura dei colli (s'intende sempre quando vi sia il dubbio di falsa dichiarazione) non potrà essere eseguita se non all'atto della consegna alla stazione d'arrivo, ed in presenza del destinatario, o di un suo rappresentante. Quanto alla partenza non fa bisogno di dirlo; alla partenza la ferrovia è sempre padrona di fare l'apertura dei colli. È nel regolamento all'articolo 95.

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

**Prinetti.** Io credo che il modo più semplice per ovviare a queste difficoltà, sarebbe di sopprimere addirittura le ultime parole dove è detto: *in presenza di due testimoni*, e questo lo dico non solo per i metalli e oggetti preziosi di cui si è occupato l'onorevole Casati, ma in genere per tutte le merci. Io credo che sia contro il concetto della proposta, che si lasci in facoltà del vettore, di rompere, di aprire un recipiente qualunque per verificarne il contenuto, senza che a questa operazione assista il proprietario della merce o chi la deve ricevere, e che vi siano invece persone estranee. Chi ci assicura che questa operazione sarà fatta colle dovute cautele? Io non vedo proprio la necessità che ci sia questa disposizione, perchè la Società ferroviaria, la quale del resto deve pretendere questa operazione unicamente in casi eccezionali, credo non vorrà ad ogni momento aprire tutti i colli, imperocchè se essa vuole ha sempre il mezzo di fare queste verifiche alla partenza ed all'arrivo. Ed è per questo ch'io non capisco perchè voi vogliate riservare alla Società un diritto che nella applicazione può dar luogo a qualche grave inconveniente. Onde ripeto, il modo più semplice mi pare sia quello di sopprimere le ultime parole: *ovvero, quando ciò non sia possibile,*

*in presenza di due testimoni estranei all'amministrazione.*

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

**Corvetto, relatore.** Quel che sostiene l'onorevole Prinetti equivale a dire che tutte le volte che per via occorre di aprire un collo, bisognerà che lo speditore o il destinatario vengano sul luogo. Comprenderà l'onorevole Prinetti che questo non è possibile.

Può darsi poi il caso che un collo debba aprirsi perchè si supponga vi siano delle materie pericolose o di contrabbando.

Eppoi queste aperture di colli si fanno rarissimamente. Se volessero prendere informazioni gli onorevoli proponenti vedrebbero che le amministrazioni ferroviarie non le fanno che nel solo caso d'ordine dell'autorità di pubblica sicurezza. Quindi anche per questa ragione la Commissione non potrebbe accettare la proposta dell'onorevole Prinetti.

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

**Prinetti.** Io dico che per i casi accennati dall'onorevole Corvetto non v'è bisogno di darla qui la facoltà di aprire il collo. Quando si tratta di fare una operazione che risponde ad una facoltà dell'autorità della pubblica sicurezza non abbiamo bisogno di dirlo in questo punto.

È in facoltà della stessa autorità di pubblica sicurezza di procedere ad una verifica: qui riguarda unicamente la verifica che dall'amministrazione si vuol fare per constatare se nella denuncia della merce è stato commesso un abuso, se nella denuncia della merce non se n'è detta la qualità, la quantità, ed il valore esatto. Ora io credo che il riservare queste facoltà alla Società sia cosa giustissima, ma voi dovete però circondare questa facoltà di cautele che valgano a tutelare le basi elementari del diritto privato.

E io credo che una di queste basi elementari sia il riservare sempre, nell'apertura di un collo che appartiene a Tizio, il diritto che questo Tizio possa assistervi o in persona sua, o in persona del destinatario, o in persona di un rappresentante; e voi non potete concedere che sia lecito ad una amministrazione che ha 70,000 impiegati, di aprire, quand'essa vuole, un collo, e di far constatare da due persone avventizie qualsiasi la quantità e il valore della merce in esso contenuta; tanto più che aprendo questo collo voi potete commettere delle rotture e voi potreste far constatare da questi testimoni che queste rotture preesistevano, senza che sia in facoltà della persona lesa

di far valere il proprio diritto. Io credo che qui ci sia una vera violazione delle basi più elementari del diritto privato e del diritto di proprietà.

Io non ho data una grande importanza a questo capoverso, perchè, ripeto, io credo che nella pratica queste cose non avranno una grande efficacia; ma poichè veniamo a discutere questa questione, che per me è materia di regolamento, credo di dover richiamare su di essa l'attenzione della Camera.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Una semplice dichiarazione.

Quello che chiede l'onorevole Prinetti è già contenuto nell'articolo, il quale fa omaggio al suo principio, quando dice che l'apertura dei colli deve esser fatta in *presenza dello speditore o del destinatario*. Soggiunge l'articolo: *Quando ciò non è possibile, in presenza di due testimoni estranei all'amministrazione*. Dunque quest'ultimo comma è solo nei casi in cui quel primo esperimento non si possa fare, poichè non è sempre facile trovare lo speditore o il suo rappresentante, ovvero il destinatario. In taluni casi non è possibile; e poi se non ci fosse l'aggiunta predetta, nascerebbe l'assurdo che nulla potrebbe farsi se il mittente o il destinatario non volessero intervenire. Quindi questo comma riguarda i casi d'impossibilità; e l'amministrazione per poter fare un verbale in regola, alla base di quest'articolo, deve provare che non è stato possibile di avere nè lo speditore, nè il destinatario.

**Prinetti.** Domando di parlare per fare una semplice dichiarazione.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Prinetti.** Allora, accogliendo la dichiarazione dell'onorevole ministro, propongo che si aggiunga una sola parola: quando ciò non sia *assolutamente* impossibile. Perchè io alludo all'impossibilità materiale; poichè quando la merce è viaggiante, ben si comprende che non è possibile che assista il mittente o il destinatario, ma durante il viaggio sarà sempre lecito a tutti gli agenti della amministrazione, in base a questo articolo, di aprire i colli alla presenza di tre persone avventizie.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Torno a ripetere che nell'articolo è determinato il concetto della *non possibilità di fare il verbale in presenza dello speditore e del destinatario*.

L'onorevole Prinetti vorrebbe aggiungere la

parola " assoluta; „ ma mi pare che questo sia detto nell'articolo. La non possibilità non ammette termini di *assoluta e relativa*.

Mi pare dunque che l'articolo sia anche troppo chiaro nel senso voluto dall'onorevole Prinetti.

**Presidente.** L'onorevole Prinetti insiste nella sua proposta?

**Prinetti.** La ritiro e m'associa a quella degli onorevoli Casati e Carmine.

**Presidente.** Ora io chiederei l'avviso dell'onorevole ministro e della Commissione sulla proposta degli onorevoli Carmine e Casati.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Pregherei l'onorevole relatore, con cui siamo d'accordo, a ritenere l'articolo com'è; se vi è qualche eccezione a fare per i colli contenenti numerario, valori, oggetti preziosi, sarà questione di regolamento; ma l'articolo com'è fatto mi pare che dia tutte le garanzie possibili; per cui pregherei di ritirare questa proposta, salvo al Governo di tenerne conto nella compilazione del regolamento, se sia del caso.

**Presidente.** Gli onorevoli Casati e Prinetti insistono nella loro proposta?

Il Governo dichiara che non può accettarla.

**Carmine.** Chiedo di parlare.

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

**Carmine.** Non so capire come il Governo possa avere difficoltà d'accettare la proposta che noi abbiamo presentata. Evidentemente tutte le disposizioni di questo articolo tendono unicamente a garantire l'amministrazione ferroviaria dalle frodi che potrebbero essere commesse a suo danno dallo speditore col dichiarare una merce di classe inferiore a quella alla quale appartiene il contenuto del collo spedito, e ciò per pagare una tassa minore.

In questo caso trattandosi della merce il cui trasporto è il più costoso, non ci può essere questo pericolo.

L'unica frode possibile sarebbe quella di dichiarare un valore inferiore a quello che ha effettivamente la merce spedita.

Ora è evidente che non si toglie veruna garanzia all'amministrazione ferroviaria, quando si limita la sua facoltà di verificare il contenuto del collo, stabilendo che ciò non possa aver luogo che alla presenza o dello speditore o del destinatario. E del resto, come diceva già l'onorevole Casati, trattandosi di colli di grande valore, è una enormità che essi possano essere aperti senza la presenza nè dello speditore nè del destinatario.

Io quindi, anche a nome del mio collega Casati,

dichiaro che crediamo nostro dovere di mantenere l'aggiunta che abbiamo proposta, con le lievissime modificazioni introdottevi, benchè non sia accettata dal Governo.

**Presidente.** Dunque verremo ai voti. L'aggiunta al secondo capoverso dell'articolo 105 che gli onorevoli Casati e Carmine propongono è la seguente:

“ Trattandosi di colli contenenti numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, l'apertura dei colli non potrà essere eseguita che all'atto della consegna alla stazione di partenza ed in presenza dello speditore o suo rappresentante oppure alla stazione di arrivo, in presenza del destinatario o suo rappresentante. ”

Metto a partito questa proposta.

*(Fatta doppia prova e controprova, la proposta aggiuntiva degli onorevoli Casati e Carmine non è approvata.)*

Rimane quindi approvato l'articolo 105, così come è proposto dal Ministero e dalla Commissione. Sul l'articolo 106 l'onorevole Maurogò nato ha chiesto di parlare. Glie ne do facoltà.

**Maurogò nato.** L'emendamento che io ho proposto non ha una grande importanza pecuniaria, ma si tratta in esso d'una questione di principio, di garantire cioè l'uguaglianza di trattamento tra le due parti contraenti. L'articolo 106 del quale discutiamo, dispone così:

“ La domanda dei vagoni occorrenti ai trasporti sarà diretta al capo della stazione di partenza, indicando la natura delle cose a trasportare, e dovrà essere accompagnata dal deposito di lire cinque per ogni vagone; questo deposito sarà devoluto all'Amministrazione qualora la consegna della spedizione non sia ultimata entro il termine prescritto per ciascuna categoria di trasporto, quale termine decorre dal momento in cui il vagone fu posto a disposizione del richiedente.

“ Questi avrà diritto alla restituzione del deposito, qualora entro il termine di 36 ore, i vagoni richiesti non siano stati posti a sua disposizione.

Premetto che, secondo il regolamento attuale, almeno nell'Alta Italia, non c'è l'obbligo del deposito. Quest'articolo dunque è una novità. Quali ne sono le conseguenze? Se il richiedente non fa la consegna della merce a tempo, perde il deposito; al contrario se l'amministrazione non mantiene il suo obbligo e non manda i vagoni, è obbligata a restituire il deposito. Grazie tante! Non mancherebbe altro che si tenesse anche

il deposito!, ma non è sottoposta ad alcun rifacimento, ad alcuna penalità, benchè il richiedente possa per questo fatto essere gravemente danneggiato.

Infatti non sempre le merci da caricarsi si trovano vicine alla stazione; molte volte devono percorrere parecchi chilometri per arrivarvi. Per conseguenza, se non si trovano i vagoni pronti, facilmente può succedere, se il tempo è cattivo, e se si tratta di una stazione nella quale non vi sia tettoia (e non tutte le stazioni ne sono fornite a sufficienza) che le merci, specialmente se siano farine o frumento od altre simili, soffrano per l'umidità grave detrimento. Chi risponde del danno al caricatore? Nessuno. Ora è naturale che se si vuol condannare il caricatore che non siasi affrettato a fare la consegna nel tempo prescritto, si dovrebbe dall'altra parte far pagare un'indennità alle Società ferroviarie, che non hanno mandato i vagoni, pei danni che avessero recato al caricatore e pel deterioramento della merce.

Io, per verità, credo che non vi sia bisogno di alcun nuovo provvedimento, perchè l'esperienza ha provato che, malgrado la mancanza del deposito, non si hanno a lamentare inconvenienti.

La strada ferrata ha interesse di mandare i vagoni per guadagnare il nolo. I caricatori hanno bisogno assai spesso delle ferrovie, e hanno interesse a non mancare, perchè altrimenti le ferrovie dopo una o due volte non risponderebbero più alla loro domanda.

Essi hanno continuamente necessità di profittare dei trasporti. Gli stabilimenti industriali devono assai di frequente spedire i loro prodotti ai clienti.

I negozianti di cereali devono mandarli o ve si sviluppano domande, e le ferrovie dal canto loro ci trovano il loro tornaconto.

Perciò due sono i sistemi, che si potrebbero adottare: o condannare la ferrovia ad una multa ed obbligare gli speditori al deposito, oppure lasciare le cose come stanno. Io proponendo, anzi, dico francamente, io preferisco il secondo partito. E vedo che l'onorevole Randaccio è in qualche modo nello stesso ordine di idee, perchè coll'emendamento che ha presentato egli vorrebbe far pagare un'indennità alle ferrovie quando mancassero di spedire i vagoni in tempo utile.

Ma io credo preferibile il lasciar le cose come sono, rinunciando alla prescrizione di questo deposito, del quale non si sente in alcun modo il bisogno. Pregherei perciò Commissione e Ministero di accettare il mio emendamento.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Mi permetto di dare uno schiarimento all'onorevole Maurogò nato, almeno per l'ultima parte, ed all'onorevole Randaccio, il quale vorrebbe stabilire una pena nel caso che la Società non dia più i vagoni. Io faccio riflettere che questo è già contenuto nell'articolo 403 del Codice di commercio. Quindi senza ripetere qui questa disposizione come non si sono ripetute le altre, s'intende che l'amministrazione quando ha accettato le cinque lire come una specie di caparra e poi non adempie il trasporto, è punita dall'articolo 403 in cui è detto: "in caso di ritardo nella esecuzione del trasporto, oltre il termine stabilito nell'articolo 397, il vettore perde una parte del prezzo ecc." Nell'articolo 397 poi si dice: "il termine della riconsegna delle cose trasportate se non è stabilito da convenzioni tra le parti o dai regolamenti si determina secondo l'uso commerciale." Ora qui il termine sarebbe indicato in questa convenzione, in questa legge. Inutile è quindi all'articolo 106 indicare delle pene che già esistono negli articoli del Codice di commercio. Inoltre all'onorevole Maurogò nato, che deve essere appagato da questa mia dichiarazione, osservo anche che l'obbligo del deposito esiste già per le Romane e le Meridionali; quindi non sarebbe addirittura una cosa nuova.

**Presidente.** Onorevole Maurogò nato, mantiene o ritira la sua proposta?

**Maurogò nato.** Se secondo le prescrizioni del Codice di commercio si può sostenere che la strada ferrata abbia anch'essa a pagare un'indennità, quando manca di spedire i vagoni e di eseguire il suo contratto, non avrei più nulla a dire, perchè l'eguaglianza di trattamento fra i due contraenti ci sarebbe; ma io non so se ciò si possa asserire con piena sicurezza, come fa l'onorevole ministro, secondo il quale la ferrovia non salderebbe il conto colla sola restituzione del deposito, ma dovrebbe pagare l'indennità prescritta per ogni caso senza eccezione dal Codice di commercio.

**Presidente.** Onorevole Randaccio, insiste?

**Randaccio.** Io non sono veramente convinto che questa disposizione non si allontani dalle prescrizioni del Codice di commercio.

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio afferma il contrario: ma è lecito il dubbio se i Tribunali saranno poi del suo parere. Qui siamo in materia di contratti, e l'onorevole ministro conosce meglio di me l'efficacia dei contratti particolari in faccia alla legge.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Io credo di potere chiarire sempre più quanto ho detto poc'anzi.

L'articolo 106 finisce con queste parole:

"Questi avrà diritto alla restituzione del deposito, qualora entro il termine di 36 ore, i vagoni richiesti non siano stati posti a sua disposizione."

Dunque quest'ultimo inciso (e serve ciò di risposta anche all'onorevole Maurogò nato) riguarda il caso dell'amministrazione, la quale, avendo accettato un contratto di trasporto, poi non lo esegue.

Ora, l'articolo 403, che riguarda precisamente qualunque caso di ritardo nella esecuzione del contratto di trasporto, dice: "che il vettore perde una parte del prezzo di trasporto proporzionata alla durata del ritardo, e perde l'intero prezzo di trasporto se il ritardo è durato il doppio del tempo stabilito per la esecuzione del trasporto." E soggiunge: "oltre l'obbligo di risarcire il maggior danno, che si provasse esserne derivato."

Ora qui l'ultimo inciso dell'articolo 106 non deroga, e non può derogare all'articolo 403 del Codice di commercio, ed è inutile di riportare tal disposizione, perchè allora bisognerebbe riportare tutte le disposizioni del Codice di commercio; inserendone alcuna e non tutte, potrebbe venire il dubbio che le altre fossero derogate.

Dunque l'articolo 403 che rende responsabile l'amministrazione del maggior danno che provasse lo speditore essergli derivato, non è derogato coll'articolo 106.

**Maurogò nato.** Ma per l'Alta Italia questo deposito non c'è.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Vi è per le Meridionali e Romane, come ho detto.

**Maurogò nato.** Quanto dice l'onorevole ministro è una ragione di più perchè si debba omettere la prescrizione del deposito, tolta la quale cesserebbe ogni dubbio d'interpretazione. Del resto rispetto molto la dottrina legale dell'onorevole ministro, ma io dubito che quest'articolo 106 nell'ultimo capoverso restringa la portata dell'articolo 403 del Codice di commercio; e quindi proporrei che almeno questo articolo vi fosse richiamato, e si dicesse: *fermo sempre quanto prescrive il Codice di commercio.*

**Presidente.** Onorevole Maurogò nato, dica se

mantiene o ritira il suo emendamento, altrimenti non si può andare avanti.

**Maugrónato.** Non basta andare avanti; ma bisogna andare avanti bene. (*ilarità*) E mi pare che quest'articolo non sia formulato in modo da escludere ch'esso deroghi all'articolo 403 del Codice di commercio. Ora perchè vorremo esporre i caricatori al pericolo di una lite, quando si può evitarlo con chiare disposizioni? Perchè non vorremo tutelare gli interessi del commercio? Togliendo l'obbligo del deposito, si provvede in tutti i sensi a questi interessi. Io quindi insisto nella mia proposta.

**Presidente.** Onorevole Randaccio, ritira il suo emendamento o lo mantiene?

**Randaccio.** Io lo ritiro e mi unisco a quello dell'onorevole Maugrónato.

**Presidente.** La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Maugrónato?

**Corvetto, relatore.** La Commissione non può accettare l'emendamento dell'onorevole Maugrónato, poichè il principio contenuto in questo articolo è stato sancito dalla convenzione di Berna ed è ormai adottato da tutte le Società ferroviarie.

**Presidente.** Rileggo l'emendamento dell'onorevole Maugrónato al quale si è associato l'onorevole Randaccio.

Esso consiste nel sopprimere le parole:

“ e dovrà essere accompagnata dal deposito di lire 5 per ogni vagone, ecc., ecc. ” fino al termine dell'articolo.

Verremo ai voti; chi approva la soppressione proposta dall'onorevole Maugrónato è pregato di alzarsi.

(*Non è approvata.*)

Rimane così approvato l'articolo 106.

L'onorevole Sanguinetti propone la soppressione del secondo capoverso dell'articolo 108.

Onorevole Sanguinetti, ha facoltà di svolgere questa sua proposta.

**Sanguinetti.** Io ho proposto la soppressione di questo capoverso per due considerazioni. La prima, e più essenziale, è questa; che con esso, il gestore, vuole lucrare sull'ignoranza degli speditori. Stabilendosi che non si possono applicare le tariffe speciali, quando non siano richieste, si raggiungerà questo scopo, che non poche merci saranno trasportate a tariffa generale; perchè il congegno delle tariffe sarà tutto al più conosciuto dagli speditionieri di professione; ma non sarà conosciuto dalla maggior parte di coloro che dovranno fare spedizioni di merci.

Non parmi sia cosa giusta di colpire l'ignoranza, massime nelle condizioni morali del nostro paese, come lo sarebbe colla prescrizione dell'articolo che discutiamo.

La seconda considerazione per la quale proposi la soppressione del secondo capoverso dell'articolo, è questa; che temo esso possa pregiudicare una grossa questione che sorgerà, e che merita ampia e profonda discussione, sulle tariffe speciali; intendo alludere alla pattuita soppressione della responsabilità del vettore per trasporti fatti in base alle tariffe speciali.

Ad ogni modo faccio le più ampie riserve su questa seconda questione.

**Presidente.** La Commissione accetta?

**Corvetto, relatore.** La Commissione non può accettare la soppressione di questo capoverso; perchè contraddirebbe con ciò le disposizioni dell'articolo 416 del Codice di commercio.

Le tariffe speciali equivalgono ad una limitazione della responsabilità delle Società. Ora è naturale che, senza una dichiarazione espressa dello speditore, tale responsabilità non possa venir limitata.

**Presidente.** Insiste l'onorevole Sanguinetti?

**Sanguinetti.** Io ho fatto due osservazioni. La prima è che col sistema dell'articolo 108 la Società concessionaria vuol lucrare sulla ignoranza, la seconda è di un ordine più elevato. Io ho osservato che con questo capoverso, si può pregiudicare la grave questione che sorgerà sulle tariffe speciali riguardo alla responsabilità del vettore.

Su questo secondo punto non ebbi risposta alcuna.

Rinnovo, adunque, le mie riserve in questo senso che l'approvazione del secondo capoverso dell'articolo 108, non debba pregiudicare in alcun modo la questione a cui testè ho alluso, e che si volle risolvere colla intestazione delle tariffe speciali.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Ho chiesto di parlare unicamente per dire all'onorevole Sanguinetti, che la votazione di questo articolo lascia impregiudicata la questione alla quale egli ha alluso e che dovrà discutersi; e quindi può stare pienamente tranquillo su questo riguardo.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti; insiste nella sua proposta?

**Sanguinetti.** Prendo atto di questa dichiarazione, e non insisto.

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

**Lazzaro.** Ho domandato di parlare per chiedere una spiegazione all'onorevole Commissione.

Nel primo capoverso di questo articolo è imposto allo speditore l'obbligo di corrispondere il diritto fisso quando la merce da una linea passa all'altra. Questo diritto fisso però lo deve pagare una seconda volta, cioè per la rispedizione, anche quando non si faccia luogo al trasbordo della merce.

A pagina 104, articolo 63, trovo scritto " che il diritto fisso comprende il carico e scarico e le spese di stazione. " Ora, se non avrà luogo questo carico e scarico della merce, perchè si dovrà pagare il diritto fisso? Ecco la spiegazione che io chiedo.

Il diritto fisso è una tassa che s'impone come corrispettivo di un servizio che rende l'amministrazione agli speditori per il carico e lo scarico della merce; or bene, quando questo carico e scarico non ha luogo, perchè non si fa il trasbordo, con qual diritto l'amministrazione può pretendere questo diritto fisso non solamente per la prima spedizione, ma per la rispedizione, cioè per il passaggio della merce da una linea ad un'altra?

Ecco in quali limiti restringo la domanda di schiarimenti.

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

**Corvetto, relatore.** Di questa questione del diritto fisso dovremo occuparci quando discuteremo l'articolo 63 che è rimasto sospeso. Frattanto, per appagare il desiderio dell'onorevole Lazzaro, dirò che fintantochè la merce rimane sulle reti in servizio cumulativo non si paga il diritto di spedizione che una volta sola; ma quando passa ad una rete estera o ad una rete che non entra nel servizio cumulativo, allora deve pagare di nuovo il diritto fisso anche ove non si faccia il trasbordo. Questo si fa anche oggi perchè, se pure non si fa il carico e lo scarico, c'è per altro sempre da indennizzare la nuova Società, che assume la spedizione, del diritto fisso.

Non è in potere delle nostre Società di liberare il mittente da questo diritto fisso, perchè esse debbano pagarlo alle altre Società. Ecco la ragione di quest'articolo.

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

**Lazzaro.** Faccio osservare che l'avvertenza appiedi dell'articolo 63 stabilisce già che si debbano pagare 30 centesimi quando la merce passa da una in un'altra linea, quindi mi pare eccessivo

questo secondo peso che si vuol imporre allo speditore.

Peraltro, poichè la Commissione crede che la questione non sia pregiudicata, tanto meglio, ne discuteremo quando verremo a parlare del diritto fisso.

**Presidente.** Non essendovi alcuna proposta nè facendosi altre osservazioni, l'articolo 108 rimane approvato.

All'articolo 109 l'onorevole Sanguinetti propone la soppressione dell'inciso segnato con la lettera a).

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

**Sanguinetti.** L'onorevole ministro di agricoltura e commercio è molto restio ad accettare modificazioni, ma viceversa poi è molto largo e generoso nel dare spiegazioni. Io non lo posso ringraziare per la riluttanza ad accettare proposte, ma lo ringrazio per le spiegazioni che egli dà sempre a coloro che le richiedono.

Ora io vorrei domandare all'onorevole ministro di agricoltura e commercio che cosa s'intende di stabilire con quest'articolo o specialmente col comma segnato a), cioè a dire che: " il diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartiene al solo speditore, escluso chiunque altro, benchè detentore della ricevuta di spedizione. "

Dopo la risposta che mi darà l'onorevole ministro mi riservo di fare quelle osservazioni che mi parranno opportune.

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

**Corvetto, relatore.** L'onorevole Sanguinetti ha rivolto un'interrogazione al ministro, e questi risponderà; ma frattanto, siccome ha proposto la soppressione del capoverso segnato con la lettera a), io debbo dirgli che il contratto si fa fra lo speditore e il vettore, e, finchè esso non sia condotto a termine, il disporre della merce non appartiene che allo speditore.

Non essendo legale, io non posso, come l'onorevole mio amico Sanguinetti, interpretare il Codice di commercio, ma mi pare che trattandosi di un contratto, non possano entrarvi che le parti contraenti.

Questo capoverso pone ben in chiaro che il vettore non è responsabile che verso lo speditore fino a che il trasporto non è stato fatto.

Del resto qui è detto anche: " escluso chiunque altro benchè detentore della ricevuta di spedizione " perchè non basta essere detentore della lettera di spedizione per asserirsi proprietario della merce spedita.

Per queste ragioni non possiamo accettare lo emendamento dell'onorevole Sanguinetti.

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

**Pasquali.** Le dichiarazioni testè fatte dal relatore fanno sorgere nell'animo mio il dubbio che la parola materiale dell'articolo possa introdurre una vera deroga al Codice di commercio, e che perciò sia molto opportuna la proposta dell'onorevole Sanguinetti di sopprimere questo capoverso o quanto meno che convenga modificarlo.

L'articolo 392 del Codice di commercio stabilisce quanto segue:

“ Se la lettera di vettura è all'ordine o al portatore la girata o la consegna dell'esemplare sottoseritto dal vettore trasferisce la disponibilità delle cose trasportate. ”

Ora primissimo diritto che discende dalla disponibilità è quello di modificare il contratto di trasporto, di dare alla merce una destinazione diversa o di modificare le primitive condizioni del contratto di trasporto.

Quindi se coll'inciso: “ escluso chiunque altro benchè detentore della ricevuta di spedizione ” si volesse intendere di provvedere al caso di chi, materialmente e senza girata, fosse possessore di questa ricevuta, non vi potrebbe essere quistione e nessun disaccordo si potrebbe verificare perchè con ciò si confermerebbe sempre meglio il diritto dello speditore di essere egli il *dominus*; ma se si volesse con questo inciso intendere che la girata non possa avere i suoi effetti giuridici si derogherebbe al Codice; e credo quindi che allo stesso modo che questo non potè essere nell'intendimento di chi propose l'articolo ora in discussione, non potrebbe nemmeno tollerarsi siccome argomento per una possibile interpretazione contraria. Confido perciò che il Ministero, facendo le sue dichiarazioni a questo proposito, troverà opportuno non solo di dare spiegazioni alla Camera, ma di acconsentire si aggiunga nell'articolo una frase la quale dica che il diritto riconosciuto nello speditore (*mittente* secondo la frase del Codice) si trasferisce in colui che ebbe la girata della bolletta o del certificato della spedizione.

In questa maniera si coordinerebbero i due articoli, e io confido che, se la mia mozione sarà accettata, l'onorevole Sanguinetti ritirerà la sua proposta di soppressione. Nel caso poi che la mia proposta non fosse accettata, mi associerei a quella dell'onorevole Sanguinetti di sopprimere senz'altro tutto l'inciso.

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

**Barazzuoli, relatore.** Se l'onorevole Pasquali dà un'occhiata all'articolo 109, vedrà che non è il caso di invocare la disposizione dell'articolo 392, paragrafo II del Codice di commercio, inquantochè quell'articolo parla di una lettera di vettura che sia all'ordine o al portatore, mentre l'articolo 109 si riferisce al caso di una lettera essenzialmente nominativa.

Quindi il solo fatto della detenzione della ricevuta di spedizione non produce l'effetto che produce il possesso di una lettera di vettura, sia dedita al portatore o all'ordine. Conseguentemente mi sembra che non ci sia nessun conflitto tra l'articolo 392 del Codice e l'articolo 109 che si discute.

**Presidente.** Onorevole Pasquali?

**Pasquali.** La distinzione che viene a far ora l'onorevole Barazzuoli, me lo consenta l'egregio collega, mi sembra alquanto arbitraria.

Da quando in qua con questo articolo 109 si volle alludere ad una bolletta di spedizione nominativa? Ma le lettere di vettura che vengono girate, non sono anche esse lettere nominative? E come si potrebbe fare la girata di una bolletta che non fosse nominativa? Se fosse una bolletta al portatore, basterebbe presentarla. Non si può quindi creare una distinzione la quale non è nell'essenza e nella natura del titolo, la quale ad ogni modo non si trova accennata in questo articolo. Io insisto quindi nella mia proposta.

**Sanguinetti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Sanguinetti.** Io ho avuto dall'onorevole Corvetto e dall'onorevole Barazzuoli delle dichiarazioni, ma non ho avuto quelle, per me più importanti, che desideravo di avere dall'onorevole ministro d'agricoltura e commercio.

Io non sono avvocato, nè figlio di avvocato, e spero che non sarò neppure padre di avvocati. (*Sì ride*) Sono quindi lieto che sia sorto l'onorevole Pasquali a svolgere la mia tesi e a confortarla con la sua autorità: in quanto che egli non è solamente un distinto giurista, ma è stato il relatore del Codice di commercio.

Premesso questo, vengo all'onorevole Barazzuoli e all'onorevole Corvetto.

Non ho capito bene la osservazione dell'onorevole Barazzuoli; compresi perfettamente quello che disse l'onorevole Corvetto. Non posso però dichiararmi soddisfatto delle loro dichiarazioni; anzi ho più che mai ragione di insistere nei miei concetti. È cosa certa ed incontrastabile che, per

virtù dell'articolo 109, lo speditore, anche quando non sia più detentore della ricevuta di spedizione, e quindi non sia più il proprietario della merce, perchè questa è passata in proprietà altrui o per mezzo della consegna ad altri della lettera di spedizione quando sia al latore, o per mezzo della girata, lo speditore può tuttavia disporre a suo piacimento della merce. Ora codesta è cosa che non si comprende; direi quasi che arriva allo assurdo.

L'onorevole Barazzuoli e l'onorevole Corvetto non hanno posto mente ai modi nei quali si svolge il grande commercio; e della verità di quel che dico mi appello al mio vicino, all'onorevole Picardi. Essi non hanno pensato che il grande commercio si fa generalmente con la consegna delle bollette di carico o di spedizione; e che, mediante la consegna di tali bollette, si trae sul destinatario, che è il vero e unico proprietario della merce che viaggia.

Ora, come volete, onorevole Barazzuoli, in questo caso, dare allo speditore la facoltà di disporre della cosa che non è più sua?

Non vedete che distruggete interamente, come testè faceva osservare l'onorevole Pasquali, l'articolo 392 del Codice di commercio, che statuisce che la girata o la consegna della lettera di vettura, trasferisce la disponibilità delle cose trasportate?

Non vedete che l'articolo 109, messo a confronto del Codice di commercio, è un controsenso? Non vedete che senza scopo, e senza utilità per la Società esercente, turbate l'andamento delle contrattazioni commerciali? Se aveste uno scopo, se ci fosse un'utilità per la Società nell'ammettere l'inciso segnato colla lettera *a*, allora potrei ancora comprendere l'inciso che combatto; ma se quest'interesse, se questa utilità non c'è, perchè distruggere il Codice di commercio e sanzionare un assurdo?

Non posso ringraziare l'onorevole Grimaldi del silenzio che ha creduto di serbare; egli, che, più degli altri, avrebbe dovuto interloquire, trattandosi di una questione così essenziale per le contrattazioni commerciali.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti, mantiene o ritira il suo emendamento soppressivo?

**Sanguinetti.** Ritiro la proposta di soppressione, e mi associo all'emendamento dell'onorevole Pasquali, col quale si raggiunge lo scopo che mi ero proposto, di mantenere inviolate le disposizioni del Codice di commercio.

**Presidente.** Ma io non ho nessuna proposta dell'onorevole Pasquali.

**Sanguinetti.** La fece.

**Pasquali.** È vero che io non ho mandata scritta al presidente la mia proposta, ma l'ho accennata nel mio discorso. Ho accennato cioè come era indispensabile di porre il giratario nella stessa condizione dello speditore, e che per questo, dopo le parole "escluso qualunque altro" si dovesse aggiungere che il "diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartenesse allo speditore od al giratario."

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Escluso chiunque altro.

**Pasquali.** Precisamente. In questo caso l'esclusione è giusta e ragionevole.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Io non ho risposto all'onorevole Sanguinetti perchè aspettava di vedere svolto il suo concetto, cosa che ha fatto nella seconda volta, non nella prima, in cui si è limitato a domandare ciò che intendeva la Commissione con quest'articolo.

Ad ogni modo, ora, a togliere ogni dubbio, io acconsento, e credo che acconsentirà anche la Commissione, che si modifichi in questo modo il capoverso *a*): "il diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartiene allo speditore od al giratario, escluso chiunque altro, ecc."

Così credo che saremo tutti d'accordo.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti?

**Sanguinetti.** Sono perfettamente d'accordo sulla proposta Pasquali.

**Presidente.** Onorevole Pasquali?

**Pasquali.** Per parte mia non posso che acconsentire, perchè l'onorevole ministro ha accettato la mia proposta.

**Presidente.** La Commissione accetta?

**Corvetto, relatore.** Sì.

**Presidente.** Pongo quindi a partito questa modificazione del capoverso *a*): "Il diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartiene allo speditore od al giratario escluso chiunque altro."

Chi l'approva, sorga.

(È approvata.)

L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

**Picardi.** In relazione a questa modificazione mi pare che bisognerebbe aggiungere la parola giratario al capoverso *b*), vale a dire si dovrebbe modificare in questo modo: "il mittente o il giratario non può dare, ecc. ecc."

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** È giusto.

**Presidente.** Se non sorgono osservazioni in contrario rimane approvato.

(È approvato.)

Dall'articolo 109 al 117 non è stata presentata alcuna proposta, perciò quegli articoli s'intendono approvati.

Sull'articolo 117 l'onorevole Randaccio ha proposto che si aggiunga:

“ Nulla è innovato in riguardo ai termini oggi stabiliti per il ritiro delle merci nelle stazioni marittime. ”

L'onorevole Randaccio ha facoltà di parlare.

**Randaccio.** Con l'articolo 117, lettera o), la Società, nei casi di straordinaria affluenza, ha facoltà di ridurre fino di un terzo il termine per il ritiro delle merci, ed inoltre può aumentare di un terzo i diritti di deposito o di sosta in quelle stazioni dove si verificasse l'ingombro, e per tutta la durata del medesimo.

Nello stabilire questa condizione non si tenne certo presente la difficoltà di applicarla nelle stazioni marittime, nelle quali diventerebbe assolutamente eccessiva.

Altrove le merci possono essere collocate in magazzini particolari, ove l'amministrazione ferroviaria abbia ingombri i propri; ma le merci che giungono alle stazioni marittime, ed in specie in quella di Genova, dove ognuno sa come manchino lo spazio ed i fabbricati convenienti, non avrebbero altro riparo che la stiva dei bastimenti, la quale non è disponibile in ogni circostanza; e di più importerebbe una spesa grave, continua. Di qui la necessità di modificare la condizione per il ritiro delle merci nelle stazioni marittime e la ragione della mia aggiunta, che raccomando all'attenzione della Camera.

**Presidente.** Onorevole relatore?

**Corvetto, relatore.** Noi non crediamo necessario l'emendamento dell'onorevole Randaccio di cui peraltro si può tener conto come di una raccomandazione.

Alla specialità del caso di stazioni marittime provvedono la tariffa e le condizioni speciali.

Ma se si tratta di una raccomandazione, della quale si terrà conto nella compilazione del regolamento, la Commissione non ha difficoltà di accettarla.

**Presidente.** Onorevole Randaccio, come ha udito, la Commissione accetterebbe la sua proposta come una raccomandazione.

**Randaccio.** Desidererei conoscere l'avviso dell'onorevole ministro.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Io mi associo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore.

**Presidente.** Onorevole Randaccio?

**Randaccio.** Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Commissione e del ministro e ritiro la mia proposta.

**Presidente.** Così rimane approvato l'articolo 117. Dall'articolo 117 al 124 inclusivo non vi è alcuna proposta; perciò questi articoli s'intendono approvati.

All'articolo 125 l'onorevole Tartufari ha presentato un emendamento; vale a dire la soppressione dei due primi capoversi.

Onorevole Tartufari, ha facoltà di parlare.

**Tartufari.** Le variazioni che propongo sono di una qualche importanza, perchè tendono ad ovviare che si contravvenga alle disposizioni del Codice di commercio (*Rumori*)

**Presidente.** Onorevole Tartufari, se Ella volesse alzare un po' la voce, gli stenografi raccoglierebbero meglio le sue parole.

**Tartufari.** Tra i vettori di diverse linee ferroviarie non havvi vincolo obbligatorio per un'assoluta necessità di cose. Non può nascere adunque che da convenzione o da legge.

Dall'altro canto, siccome sembra necessario che chi assume il trasporto oltre le proprie linee abbia a imporsi le obbligazioni del vettore successivo, quasi garante solidale, il legislatore ha ravvisato la convenienza di provvedere; ed ha tenuto responsabile il primo vettore per tutte le obbligazioni dei vettori successivi.

Così dispone l'articolo 78 del vecchio Codice di commercio; così l'articolo 308 del Codice nuovo.

Il Governo e le Società ferroviarie pertanto, non avendo su cotesto particolare fatto patti speciali, fa mestieri, per inferenza logica e giuridica ad un tempo, ammettere che nella qualità di parti contraenti siensi riferite alle disposizioni della legge vigente, ossia ai suddetti articoli del Codice di commercio.

Oltre di ciò ne persuade anco la necessità delle cose; imperocchè, senza di ciò, nei punti di collegamento fra le diverse reti, sarebbe indispensabile appostare destinatari provvisori, con quanta spesa, difficoltà e disagio è inutile dire.

E l'inferenza è tanto più legittima in quanto che a coteste disposizioni del Codice di commercio consuevano pure gli articoli delle tariffe e condizioni di trasporti delle attuali diverse reti; 136 delle strade ferrate dell'Alta Italia, 102 delle strade fer-

rate Meridionali e 106 delle strade ferrate Romane.

Ciò dimostra, in modo da eliminare ogni dubbio, che ve ne ha una positiva necessità. Nè è possibile ammettere che le Società contraenti e il Governo ignorassero cotali disposizioni.

Quando le diverse reti sono in comunicazione tra loro, e non possono a meno di fare servizi cumulativi; ciascuna Amministrazione che ha ricevuto l'incarico diretto non può esonerarsi dalla responsabilità propria di tutti i vettori, e tale, quale l'ha definita e delineata il Codice nuovo di commercio. (*Vivissime conversazioni cuoprono la voce dell'oratore.*)

Onorevoli colleghi, è una questione importante quella che io tratto.

Se io mi sforzo di alzare la voce, essi abbiano la compiacenza di fare un poco di silenzio.

*Voci al centro.* Scenda più basso.

(*L'oratore scende vicino alla Commissione.*)

**Tartufari.** Il mio concetto è questo, per quello che ho detto sinora, che tra le diverse amministrazioni ferroviarie e tra i diversi vettori non nasce per assoluta necessità di cose un' obbligazione; che questa obbligazione deve derivare o dalla legge, o dalle convenzioni che abbiano fatte le parti medesime.

Siccome però quando un vettore, od un vettore ferroviario si incarica di spedire la merce oltre le proprie linee è necessario che provveda a questi altri trasporti, così ne viene la necessità che questo vettore abbia la responsabilità anche dei vettori successivi.

Non mi meraviglio che a taluno per avventura nascesse una esitazione, nel caso in cui l'amministrazione ferroviaria assumesse il servizio anche al di là delle linee ferrate, per le strade comuni.

Ciò nondimeno, considerando la cosa più maturamente, convien dire, che se il primo vettore non si è obbligato specificamente di usare altre persone o altri mezzi, per far pervenire le cose da trasportare al luogo di destinazione, tuttavia non può declinare la responsabilità comune, che la legge commerciale impone ai vettori per speciali considerazioni, che qui sarebbe fuori di luogo ricordare.

Letterale è la disposizione dell'articolo 398 del Codice di commercio, che dice: " Il vettore è responsabile dei fatti dei suoi dipendenti, di tutti i vettori successivi, e di ogni altra persona cui egli affidi la esecuzione del trasporto. „ La disposizione è assoluta, chiara, incavillabile; e non

può mettersi in forse, che l'esercente ferrovie sia, per così dire, il massimo de'vettori.

Diversa cosa sarebbe se l'obbligo del trasporto fosse assunto sino alla più prossima stazione.

Nondimeno l'articolo 25 dell'allegato *D* rinnega la savia disposizione dell'articolo 398 del Codice di commercio, e permette al primo vettore, che nella specie è l'amministrazione delle ferrovie, di non far proseguire più oltre le cose spedite, in queste due ipotesi: 1° se lo speditore o committente non avesse indicato il mezzo speciale di ulteriore trasporto; 2° se lo assunto di questo non paghi tutte le somme, le quali si trovano a carico della spedizione che gli viene rimessa, ceduta od accollata.

Che anzi l'amministrazione ferroviaria in siffatti casi è autorizzata a ritirare la merce e darne avviso al mittente; e quando questi non provveda, la stessa amministrazione ferroviaria è autorizzato a procedere colle norme dell'articolo 112.

E senza dire in particolare ciò che permette l'articolo 112, e il governo che delle cose spedite, pel medesimo articolo, è dato di fare, basta porre a questo, che l'articolo 112 riguarda *spedizioni giacenti, rifiutate, abbandonate.*

Ora, noi saremmo grati a coloro che ci mettessero in grado di intendere, come tutto ciò possa accordarsi coll'articolo 398 del Codice di commercio, il quale in termini rotondi dice che il vettore è responsabile del fatto dei suoi dipendenti, di tutti i vettori successivi, e di ogni altra persona cui egli affidi la esecuzione del trasporto.

Ma, in nome di Dio, si potrebbe dimandare, come mai il primo vettore, obbligato a rispondere di tutti i suoi agenti e di tutti i vettori successivi, come mai potrebbe lasciare a mezzo la spedizione; come mai da un fatto del vettore subalterno, pel quale egli deve rispondere, potrebbe derivare cagione valida e giuridica nonchè ad esimersi dalle sue positive obbligazioni; ma a rigettare le conseguenze del suo male ed improbo fatto sopra il committente, che doveva riposare tranquillo sulla cura, sulla prudenza, sull'avvedutezza, sulla diligenza massima del primo vettore? E dico diligenza massima, perchè si è appunto quella che impone al primo vettore l'articolo 398 del Codice di commercio.

Come immaginare che le disposizioni di legge avessero a intendersi nel senso perfettamente contrario di quello che esplicite parole chiaramente suonano?

E se tutta la evidenza che splende in cotesta dimostrazione non bastasse, benchè più chiara e incavillabile non può desiderarsi, occorre op-

portano l'articolo 400 del Codice di commercio. Esso è concepito in questi termini:

“ Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose affidategli, per il trasporto, *dal momento in cui le riceve sino a quello della riconsegna al destinatario*, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, dal fatto del mittente o del destinatario. ”

Il mittente non è obbligato a conoscere i secondi o i terzi vettori; perchè tutti cotesti non sono che mandatari o istrumenti del vettore primo.

Come si possono conciliare i vantaggi e starei per dire le prepotenze, che l'articolo 125 delle tariffe accorda al vettore contro il committente, colla severa responsabilità, che il Codice di commercio gl'impone cogli articoli 398 e 400 ?

Accordi le due cose contraddittorie chi può; io non sono da tanto; e se mi fosse lecito vorrei bandire un concorso col premio di lire 10,000 a chi sapesse mettere concordia tra idee che mi sembrano avere un'aspra ed intestina guerra.

Di vero non avrei mai immaginato, che chi trasgredisce ai propri doveri, chi infrange le proprie obbligazioni, ne abbia da riportare merito e guadagno, di fronte a colui che riposa tranquillo e sicuro sotto l'usbergo della legge e dell'obbligazione del vettore. Il guadagno pecuniario è sensibilissimo. Io non so, se le Società ferroviarie ne approfitterebbero. Io dico soltanto che l'articolo 125 delle tariffe, ne spianerebbe loro la via; e volendo ne avrebbero buon giuoco; imperocchè dallo scegliere un vettore trascurato e senza mezzi le Società ferroviarie potrebbero, a loro posta, avere lauti guadagni all'ombra dell'articolo 125 delle tariffe, che esaminiamo.

Convien dunque dire talvolta del Governo e delle Commissioni quel che si disse di Omero, e non metto alcuno in cattiva compagnia, *Quandoque dormitat*. Imperocchè dopo avere stabilito e proclamato altamente un principio col Codice di commercio, ora lo rinnega a danno proprio e a danno del paese; e lo rinnega quando gli cade opportuno di farne l'applicazione all'esercizio delle ferrovie per tutte le reti dello Stato, quando cioè ne sono compromessi supremi interessi.

Propongo di sopprimere i due primi capoversi dell'articolo 125 dello allegato D.

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

**Indelli.** L'onorevole Tartufari che è un giure-

consulto così noto e distinto, mi scuserà se io gli dico che trovasi assolutamente fuori di strada.

Il Codice di commercio dice una cosa semplicissima:

“ Il vettore è responsabile dei fatti dei suoi dipendenti, di tutti i vettori successivi, e di ogni altra persona a cui egli ha affidata l'esecuzione del contratto. ”

E questo è giusto. E l'amministrazione ferroviaria, coerentemente a questo principio non può essere responsabile che della merce affidatale.

Infatti, l'articolo 125 che discutiamo, e che è conforme appunto al principio fondamentale della nostra legislazione a cui ho accennato, dice:

“ Le spedizioni di merci oltre le strade ferrate sono fatte proseguire con quel mezzo che fosse indicato dallo speditore sulla richiesta di spedizione, semprechè l'assuntore dell'ulteriore trasporto paghi tutte le somme che si trovano a carico della spedizione che gli viene rimessa. ”

Veniamo ad un esempio. Io fo una spedizione, mettiamo, fino a Velletri, ma debbo mandar la merce in un paese dove non ci sia stazione, a Terracina, e io spedisco la merce a Velletri, e dò incarico all'amministrazione ferroviaria di farla pervenire a Terracina, e se la ferrovia accetta la spedizione in questa forma, sarà essa responsabile della merce fino al momento della consegna.

Ma se invece io spedisco la mercanzia fino a Velletri, e dico all'amministrazione ferroviaria di consegnarla alla corriera di Terracina, allora la ferrovia non può essere più responsabile di questo secondo vettore, poichè sono io stesso che ho indicato il mezzo di trasporto della mercanzia.

Mi pare questo ragionamento, di una chiarezza da non ammettere replica. Dunque distinguiamo: secondo il Codice di commercio, per i vettori dipendenti e successivi ai quali il primo vettore con cui si è fatto il contratto, affida la merce, è responsabile il primo vettore; ma se i vettori successivi non sono scelti dal primo vettore, e sono scelti dallo stesso speditore, egli il primo vettore non ha più alcuna responsabilità.

Facciamo anche un altro caso. Voi spedite la mercanzia sino a Firenze, e non dite altro. È evidente che quella mercanzia, se nessuno si presenta a ritrarla, rimane giacente nella stazione; giacchè il contratto deve avere un limite *ad quem*, come si esprimono i giuristi.

Se il vettore accetta l'incarico di trasportare una merce in un dato punto senza altri obblighi

specificati, una volta avvenuto il trasporto, egli è fuori di qualunque responsabilità; e qualunque cosa accada, nessuno potrà domandargliene conto.

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

**Tartufari.** L'onorevole Indelli, amico mio, ha frainteso il mio discorso, e quindi gli è stato facile di confutarlo.

Egli suppone che io sostenga la tesi che ho esposta, nel caso in cui l'incarico dato e ricevuto sia quello di trasportare un collo, una merce, o qualsivoglia cosa, ad una determinata stazione, e non più oltre. Ma, via, per quanto io possa essere d'ingegno meschino, pure uno sfarfallone di questa natura non lo poteva mai dire.

Poichè si capisce che quando la merce è arrivata al suo termine, l'obbligo dell'amministrazione ferroviaria è esaurito e che tocca al destinatario di accorrere alla ferrovia per ritirare la merce. Chi lo può negare? Ma la questione non è questa.

Si tratta del caso in cui il vettore ferroviario abbia assunto l'obbligo di trasportare la cosa, la merce od il collo alla casa, al domicilio reale del destinatario. Il porre la questione in termini diversi sarebbe stato assurdo. Quando il primo vettore ha limitata la sua obbligazione all'ultima stazione, chi potrebbe pretendere che fosse obbligato di trasportare la merce al di là?

La questione sta in questo: se la responsabilità solidale si mantenga sino al trasporto al di là delle linee ferroviarie.

Questa questione non crediate già che si agiti solamente oggi; è stata agitata da molto tempo così in memorie ed in monografie antiche e recenti, e discussa parecchie volte nelle Assemblee politiche.

**Indelli.** Domando di parlare.

**Tartufari.** Si tratta appunto di vedere se colui che ha mandato la merce ad una stazione, la debba avviare anche al domicilio, e se la responsabilità per la ferrovia si protragga sino a che la cosa non venga messa in potere del destinatario. Ma non è questione da risolversi con teorie; è questione da risolversi in fatto; e trattasi di vedere, se il vettore, ferroviario o no, ne abbia assunta la specifica obbligazione: perchè senza di questa la questione non può nemmeno sollevarsi. Quando si sostiene il contrario, si cade in errore, non essendosi mai questionato al mondo, che altri debba fare a profitto di alcuno ciò per cui non ha assunto alcuna obbligazione. Ecco perchè mi sono permesso di dire, che l'onorevole mio amico Indelli versa in manifesto errore.

La questione quindi vuole essere posta in questi termini: quando siasi obbligato il primo vettore ferroviario di portare le merci al domicilio del destinatario, anche per strade di terra, potrà egli esimersi da questa obbligazione, perchè il vettore non è stato indicato dall'originario committente? Il committente non doveva nulla indicare, perchè appunto l'obbligazione era a carico del primo vettore al quale egli si è commesso, ed a cui incombe la responsabilità per tutti gli altri vettori successivi.

Il primo vettore deve scegliere anche la persona che dall'ultima stazione deve condurre la merce, il collo, il carico al domicilio del destinatario.

Allora vedrete che i pretesi assurdi, le pretese incongruenze non nascono. E come volete che sia diversamente?

Guardate il primo capoverso, che io vorrei sopprimere. Il primo vettore ferroviario viene sciolto dalla sua prima obbligazione, perchè non gli è stato indicato il mezzo di trasporto. Ma cotesto, lo si intenda una buona volta, è obbligo del primo vettore, che non solamente deve scegliere il mezzo di trasporto, ma lo deve adoperare. E come può lagnarsi il primo vettore, se l'ultimo da lui medesimo scelto, e pel quale egli deve rispondere, non paga le somme da cui la spedizione è caricata?

Guardate al secondo capoverso e vedrete che immeritata e crudel pena è inflitta, senza sua colpa, al mittente. Ecco i capoversi che io aveva in animo di sopprimere, e sono persuaso che la esperienza farà giustizia delle mie previsioni.

Come volete che il vettore successivo, chiamato dal primo, possa ricusarsi e dire: „io non assumo responsabilità, dal momento che il vettore primo è responsabile di tutti i vettori successivi?“ Sarebbe lo stesso che esonerare da ogni responsabilità il primo vettore medesimo. Ecco il punto da cui si deve guardare la questione. Se l'onorevole mio amico Indelli si risolve a trattare la questione da codesto punto di vista, sono convinto, per l'acume del suo intelletto, che cammineremo di pace e di accordo.

La questione, giova ripetersi, è possibile soltanto allorchè si parte dal dato che l'ultimo trasporto si debba fare al domicilio per via di terra. E allora la responsabilità del primo vettore non può assolutamente disconoscersi. Ed è all'incontro cotesta responsabilità che i due capoversi negano, senza giustizia, e a tutto beneficio delle Società esercenti. Vedranno i savii adunque se io a ragione ne dimando la soppressione. Ma se io non sono

da tanto da comunicare, non dirò la mia profonda convinzione, ma il fondamento inconcusso della medesima, ho sufficiente calma per aspettare che mi dieno ragione il tempo e la esperienza.

**Indelli.** Domando di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Indelli.** L'onorevole Tartufari, che io tanto stimo ed apprezzo, ha spostato la questione. Io ho detto, e l'ha ripetuto oggi molte volte il mio amico onorevole Grimaldi, che con questa legge, nulla è innovato ai principii fondamentali del Codice di commercio. Ora se l'onorevole Tartufari, da quel distinto giureconsulto che è, conviene con me che l'intelligenza dell'articolo 498 del Codice di commercio è quella che io ho espressa, quest'articolo dirime ogni questione. Se la convenzione dello speditore colla ferrovia è stata quella di avere consegnata la merce a domicilio, siamo perfettamente d'accordo.

**Di San Donato.** Questo non è fatto personale.

**Indelli.** Onorevole Di San Donato, io non le ho dato il voto per la Presidenza; glie lo darò in altra occasione; (*Si ride*) per ora mi lasci parlare. Ma se poi non v'ha questa convenzione, siamo nel caso dell'articolo 125, il quale appunto presume che, non essendovi patto, la merce rimane colà dove è stata spedita. Ora nei principii e nelle conseguenze siamo d'accordo, onorevole Tartufari; e non è quindi il caso di fare alcun emendamento all'articolo 125, che è chiaro abbastanza.

**Presidente.** Veniamo ai voti. L'onorevole Tartufari propone adunque la soppressione dei due primi capoversi dell'articolo 125. Pongo a partito questa proposta; chi l'approva voglia alzarsi.

(*La Camera non approva.*)

Dunque rimane approvato l'articolo 125 come è proposto.

Dall'articolo 125 al 128 inclusive, non è stata presentata alcuna proposta. All'articolo 129 l'onorevole Sanguinetti propone un'emendamento: che cioè si aggiunga al paragrafo b): *la prova sarà data dall'amministrazione ferroviaria.* »

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento.

**Sanguinetti.** Alla lettera b) di questo articolo, che è così concepita:

“ b) per le spedizioni vincolate a dogana, dal momento in cui fu compiuta la consegna in dogana, qualora non sia provato che il danno eventuale dipende da colpa della ferrovia „ io ho proposto di aggiungere: “ la prova sarà data dall'amministrazione ferroviaria. „

Lasciando questo articolo così come è formulato, la prova della colpa della ferrovia sarebbe, parmi, lasciata a carico del destinatario. Ora l'onorevole Corvetto converrà che il destinatario non potrà mai dare la prova della colpa della amministrazione ferroviaria. Bisogna quindi che la prova che la colpa non è sua sia imposta alla società ferroviaria.

A questo scopo tende l'aggiunta che ebbi l'onore di proporre, e che spero vedere accettata dalla Commissione e dal Ministero.

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

**Corvetto, relatore.** Ma io non ho udito nulla.

**Presidente.** L'onorevole Sanguinetti propone adunque che alla lettera b) dell'articolo 129 sia aggiunto: “ la prova sarà data dall'amministrazione ferroviaria. „

**Barazzuoli, relatore.** La Commissione non può accettare l'aggiunta proposta dall'onorevole Sanguinetti, imperocchè la lettera b) contempla il caso di una spedizione compiuta, quando la consegna della merce è stata già fatta. E conseguentemente, secondo le regole ordinarie di diritto si procede con questi criterii: dopo la consegna la prova sta in chi ha ricevuto; solamente avanti della consegna si potrebbe procedere con altri criterii. La Commissione perciò crede che nel caso speciale sia stabilito ciò che risponde appunto alle buone regole di diritto, e non può accettare l'emendamento.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti, come Ella ha udito, la Commissione non accetta la sua proposta; la mantiene o la ritira?

**Picardi.** Chiedo di parlare.

**Sanguinetti.** Quando non sia stabilito, nei casi di avarie, perdite, o ritardi, che la prova debba essere fatta dall'amministrazione ferroviaria, avverrà uno di questi due casi: o che delle avarie e delle perdite dovrà rispondere la dogana, o che dovranno essere sopportate dal destinatario.

Per le merci vincolate a dogana, voi fate cessare la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, dal momento che le merci saranno consegnate alla dogana. Ma i colli sono consegnati intatti alla dogana; quindi le avarie e le perdite non possono essere conosciute; saranno accertate più tardi. Ora, vi pare giusto che, con l'avaria o la perdita, debba cessare la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, per il solo fatto che la merce fu portata nel recinto doganale? Questa sarebbe la conseguenza del capoverso b) di questo articolo.

Vi è di peggio. Per il solo fatto della consegna

alla dogana, fate ancora cessare nell'amministrazione ferroviaria la responsabilità del ritardo nell'arrivo della merce, quantunque, anche nel caso di consegna alla dogana, sia facile accertare se alla ferrovia sia o no imputabile il ritardo.

Adunque il destinatario, che non sempre interviene nella consegna alla dogana, dovrà esso sopportare la conseguenza delle perdite; di più non avrà diritto ad indennizzo nemmeno per i ritardi nell'arrivo delle merci, solamente perchè le merci furono portate nel recinto doganale.

Tutto questo non mi pare serio.

Ora a me pareva e pare che, in parte, si possa rimediare a tutti questi inconvenienti, quando sia stabilito che l'Amministrazione ferroviaria deve provare che l'avaria, la perdita ed il ritardo non sono imputabili a lei. E ciò si può conseguire colla mia proposta.

Basterà che l'amministrazione ferroviaria, quanto alle avarie ed alla perdita, faccia presenziare le operazioni doganali da un suo rappresentante. Quanto al ritardo l'amministrazione ferroviaria è sempre in condizione di provare se sia o no, imputabile a lei. Anzi il ritardo risulterà dalla stessa dichiarazione di consegna alla dogana.

A me importava di spiegare questo. Io prevedevo che la Commissione avrebbe dichiarato di non accettare l'aggiunta che proposi, ma volevo far conoscere alla Camera come, col disposto della lettera b), si arrivi a qualche cosa che confina coll'assurdo. (*Movimenti*)

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

**Picardi.** Ho chiesto di parlare al fine di richiamare l'attenzione della Commissione e del Ministero sulla compilazione del primo comma di questo articolo. Io credo che, dopo le parole: *esterna dei colli*, dovrebbe sopprimersi la congiunzione e che invece dovrebbe mettersi dopo le parole *del peso*; altrimenti la intelligenza del comma viene assai oscura. Quindi si direbbe: "L'Amministrazione risponde della buona condizione esterna dei colli, del loro numero quando risulta dalla richiesta di spedizione, del peso, e tenuto conto del calo naturale, „ ecc. come è stampato.

**Corvetto, relatore.** Sì, sì, è un errore di stampa.

**Presidente.** Dunque l'onorevole Picardi propone che al primo comma dell'articolo 129, dopo le parole *dei colli*, sia soppressa la particella e, e si metta una virgola; e che, dopo le parole *del peso*, si metta la congiunzione e. Quindi l'articolo direbbe così:

" Art. 129. *Limiti e durata della responsabi-*

*lità.* — L'Amministrazione risponde della buona condizione esterna dei colli, del loro numero quando risulta dalla richiesta di spedizione, del peso, e tenuto conto del calo naturale e dei termini di resa. — La responsabilità dell'Amministrazione per avarie, perdite o ritardi incomincia dal momento del rilascio della ricevuta delle cose da trasportarsi, e cessa, „ ecc.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Perfettamente.

**Presidente.** Onorevole Sanguinetti, insiste Ella nel suo emendamento?

**Sanguinetti.** Lo ritiro.

**Presidente.** Essendo ritirato l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti rimane approvato l'articolo 129 colla correzione dell'errore di stampa suindicato.

Dall'articolo 129 al 133 non vi sono proposte. All'articolo 133 l'onorevole Sanguinetti propone la soppressione del secondo capoverso.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

**Sanguinetti.** Prego la Camera di fare attenzione all'articolo 133. Essa si persuaderà di leggieri che il secondo capoverso è in contraddizione aperta col primo.

Ed invero, col primo capoverso dell'articolo 133 si dà diritto di reclamare a colui che può disporre della cosa spedita; e sta bene, perchè è in relazione colle disposizioni del Codice di commercio, e coll'articolo 109 che abbiamo testè modificato.

Il secondo capoverso è così concepito:

" Se lo speditore non è in possesso della ricevuta di spedizione, l'azione non può essere intentata che di comune accordo fra lo speditore ed il destinatario. „

Ora due casi bisogna prevedere: o lo speditore ha consegnato altrui la lettera di vettura al portatore o ne ha fatto la girata, oppure la bolletta è nelle sue mani.

Nel primo caso non deve essere chiesto l'intervento dello speditore, perchè egli non è il proprietario della merce; ogni sua ingerenza deve cessare di pien diritto.

Nel secondo caso non deve esser chiesto l'intervento del destinatario, perchè il destinatario non è ancora il proprietario della merce. Io non so comprendere il perchè si sia stabilito che il diritto di reclamo e lo esperimento delle azioni che nascono dal contratto di trasporto, debbano essere esercitati in comunione dallo speditore e dal destinatario.

L'esercizio di questo diritto e di questo esperimento si rende assai più difficile, e certamente

assai più dispendioso, quando si richiede l'intervento di due persone diverse, le quali risiedono in località diverse.

Se si volle rendere difficile l'esercizio di questo sacrosanto diritto, allora l'articolo 133 si comprende troppo.

Richiamo su di esso l'attenzione della Commissione. Se essa non vuole accettare modificazioni, vegga almeno di dissipare le oscurità che l'articolo presenta.

**Presidente.** Quale è l'avviso della Commissione?

**Barazzuoli, relatore.** Sembra alla Commissione che l'oscurità che l'onorevole Sanguinetti crede trovare nell'articolo 133, realmente non esista. Egli ammette che il diritto a presentare reclami e le azioni nascenti dal contratto di trasporto, appartenga soltanto a colui che può disporre della cosa spedita.

Egli trova contraddittorio o dubbioso il secondo paragrafo, nel quale si dice che se lo speditore non è in possesso della ricevuta di spedizione, l'azione non può essere intentata che di comune accordo fra lo speditore ed il destinatario.

È ben naturale che si disponga in questo modo; perchè dal momento che lo speditore non è in possesso della ricevuta di spedizione, nasce il dubbio se egli abbia la disponibilità della cosa; e siccome la disponibilità della cosa deve appartenere o allo speditore o al destinatario, ogni qualvolta lo speditore non posseda la ricevuta di spedizione, e non la posseda il destinatario, ne viene di conseguenza che la Società non possa riconoscere la disponibilità della cosa se non in ambedue, inquantochè in tutti e due deve risiedere il diritto; ed ogniqualvolta essi dovessero agire di comune accordo, per la Società ci è il legittimo possessore e proprietario della cosa, che sarà l'uno o l'altro; ed essa sarà fuori di ogni responsabilità.

Quindi mi pare che il paragrafo secondo dell'articolo 133 non possa dar luogo ai dubbi che sono venuti nella mente dell'onorevole Sanguinetti.

**Presidente.** Se non vi sono proposte, resta dunque approvato l'articolo 133.

**Picardi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Picardi.** Io vorrei pregare la Commissione di sopprimere interamente questo secondo comma dell'articolo 133, perchè credo che nel primo comma ci sia tutto quello che è necessario.

In esso è detto, che il diritto di presentare reclami o di sperimentare le azioni che nascono dal contratto di trasporto, appartiene a colui soltanto che può disporre della cosa spedita.

Il secondo comma mi sembra adunque assolutamente superfluo, e ove si lasciasse potrebbe fare nascere un inconveniente gravissimo; che, cioè, colui che si trova in possesso della lettera di vettura, ed ha il diritto di sperimentare la sua azione contro l'amministrazione, non possa ciò fare senza il consenso dello speditore.

Facciamo un esempio. Spedisce un negoziante da Amsterdam, a cagione d'esempio, ad una casa di commercio di Roma. Se la casa di Roma ha da fare un reclamo e deve sperimentare un'azione, a norma del secondo comma di questo articolo, dovrebbe mettersi d'accordo con lo speditore di Amsterdam. Ora a me pare che la soppressione di questo capoverso lasci l'articolo integro, salvi i diritti di tutti, e lasci salva anche la facoltà del ricevitore della merce per potere egli solo sperimentare l'azione che gli compete, come solo proprietario della mercanzia arrivata in destinazione, senza dover cercare il soccorso del mittente. Io pregherei quindi la Commissione di voler considerare se non sia utile la soppressione di questo comma.

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

**Barazzuoli, relatore.** Dal momento che lo stesso onorevole Picardi riconosce che è superfluo il secondo paragrafo, mi sembra che possa conservarsi, se non altro perchè chiarisce maggiormente il concetto. Se, come teneva l'onorevole Sanguinetti, il secondo paragrafo avesse potuto contenere una contraddizione col primo e ingenerare una qualsiasi antinomia, avrei compreso che, dato che l'appunto dell'onorevole Sanguinetti fosse fondato, si procedesse alla radiazione del secondo paragrafo; ma dal momento che a qualche ufficio può servire questo secondo paragrafo, la Commissione non sa vedere perchè dovrebbe esser tolto.

**Presidente.** La Commissione mantiene dunque la sua formola?

**Barazzuoli, relatore.** Sì.

**Presidente.** L'onorevole Sanguinetti non fa proposta?

**Sanguinetti.** No.

**Presidente.** Allora l'articolo rimane approvato. All'articolo 135 l'onorevole Sanguinetti ha presentato un emendamento che è il seguente:

“ L'indennità, agli aventi diritto, verrà pagata entro due mesi dall'accertamento del danno o dell'accordo convenuto. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti per isvolgere il suo emendamento.

**Sanguinetti.** In questo articolo non è stabilito

alcun termine entro il quale l'amministrazione debba pagare questi danni; quindi può ritardarne il pagamento fino che vuole. Mi pare così evidente la necessità di stabilire un termine per questi pagamenti, che confido, che almeno quest'aggiunta sarà accettata tanto dal Ministero che dalla Commissione.

**Presidente.** La Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti?

**Barazzuoli.** La Commissione è dolente di non potere ammettere questa aggiunta dell'onorevole Sanguinetti che costituirebbe una disposizione speciale e di privilegio in questa materia. Allorché taluno ha l'obbligo del rifacimento del danno, è il diritto comune che provvede al modo di soddisfare il danno medesimo.

Se indugia, risponderà del danno e degl'interessi del capitale che deve pagare. Conseguentemente sarà nell'interesse delle Società ferroviarie di corrispondere nel termine più breve possibile quel ch'esse debbono, affinché non si vedano cogl'interessi crescere quel capitale ch'esse debbono, al danneggiato. Per conseguenza una disposizione che da un lato non è necessaria, perchè provvede il diritto comune, e dall'altro lato costituirebbe un provvedimento eccezionale, la Commissione non può ammetterla.

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

**Sanguinetti.** L'onorevole Barazzuoli ha presupposto che la Società debba sottostare, quando non sodisfi prontamente gli indennizzi concordati, a pagare gli interessi relativi. Mi trovi l'onorevole Barazzuoli un articolo nei contratti in cui questa clausola esista, ed allora dirò che il suo ragionamento corre. Ma siccome questa clausola non c'è, non posso associarmi al suo ragionamento. Quando l'amministrazione ritardi il pagamento, bisogna che il danneggiato la citi a pagare, e gli interessi decorrono dal giorno della citazione. Ora vuole l'onorevole Barazzuoli procurare del lavoro agli avvocati ed ai procuratori? Allora l'articolo com'è concepito, sta bene. Ma se vuole soddisfare alle legittime aspirazioni del commercio, se vuole impedire liti inutili, allora, onorevole Barazzuoli, accetti la mia proposta che è innocente come l'acqua pura. (*Si ride*) Imperocchè, l'obbligo alle Società concessionarie di pagare entro due mesi dal giorno in cui fosse concordato l'indennizzo del danno patito, mi pare così equo ed anche così largo per la Società ferroviaria, da non doversi respingere.

Quindi per non costringere l'onorevole presidente a domandarmi se mantengo o ritiro la pro-

posta, dichiaro fin d'ora di mantenerla; e la Camera deciderà come meglio crederà.

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

**Barazzuoli, relatore.** Mi perdoni l'onorevole Sanguinetti: ma se egli avesse pensato che allorché un danno è liquidato, l'interesse decorre dal giorno della liquidazione non da quello della domanda giudiziale, egli si sarebbe risparmiato alcune osservazioni le quali, a dir vero, non sono nè giuste nè fondate.

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

**Sanguinetti.** L'onorevole Barazzuoli ha dimenticato le dichiarazioni ripetutamente fatte da un altro membro della Commissione, l'onorevole Giolitti; che qui, cioè, siamo in materia di diritto ferroviario e non di diritto comune. Quindi, ripeto, quando il danno sia liquidato, o concordato, a meno che non si faccia una lite e non si faccia condannare l'amministrazione a pagare, essa pagherà quando vorrà; nè decorreranno gli interessi che dal giorno della citazione. Questa parmi sia la verità, checchè ne dica o ne pensi l'onorevole Barazzuoli.

**Presidente.** L'onorevole Sanguinetti propone dunque all'articolo 135 quest'aggiunta: "L'indennità agli aventi diritto dovrà esser pagata entro due mesi dall'accertamento del danno o dell'accordo convenuto." Metto a partito questa proposta aggiuntiva; chi l'approva si alzi.

(*Dopo prova e controprova la proposta è respinta*)

All'articolo 136 l'onorevole Visocchi propone di aggiungere in principio il seguente comma:

"Il Governo provvederà che presso ogni direzione generale si aduni al bisogno una Commissione amministrativa composta di 3 membri, nominati dal ministro dei lavori pubblici e 2 dalla direzione ferroviaria, la quale avrà facoltà di giudicare tutti i reclami relativi all'applicazione delle tariffe."

L'onorevole Visocchi ha facoltà di parlare.

**Visocchi.** Nell'articolo 136 che entra ora in discussione parlasi di quel ch'è a fare qualora avvenga una erronea applicazione delle tariffe; e tanto da questo articolo, quanto dall'articolo 9 che noi abbiamo già approvato, risulta che le Direzioni generali delle ferrovie sono quelle a cui debbono indirizzarsi i reclami, e che devono risolverli.

Qualora le Direzioni non facciano diritto ai

reclami, è naturale che si possa ricorrere al potere giudiziario. Ma notate, signori, che quando le Direzioni generali pigliano in esame questi reclami, sono nel medesimo tempo giudice e parte; quindi è ben naturale che tutte le risoluzioni siano favorevoli alla massima tassazione. Ed allora che cosa resta alle parti?

Una delle due: o contentarsi dell'erronea applicazione, e subire un pagamento superiore al dovuto, ovvero iniziare una lite con la Società ferroviaria, che ognuno sa quanta facoltà abbia di sostener lunghi e dispendiosi giudizi. Ora non è tra noi chi non vegga quale dura alternativa sia questa; ed ordinariamente succede che i commercianti accettino la maggiore tassazione con grave iattura dei loro diritti.

Ad evitare questo inconveniente io mi era avvisato di pregare il Governo di voler fare buon viso ad una mia proposta di istituire cioè, per il caso delle applicazioni delle tariffe, una Commissione amministrativa non dissimile da quella che è stabilita presso il Ministero delle finanze per le divergenze nell'applicazione delle tasse doganali.

Questa Commissione amministrativa io vorrei che fosse composta di membri nominati parte dal Governo e parte dalle direzioni generali. Ad essa sarebbe deferito l'esame dei reclami per erronea applicazione di tariffe, e qualora le parti non fossero contente delle sue decisioni rimarrebbero sempre nell'intera libertà di richiamarsi al potere giudiziario.

Intanto, o signori, questa Commissione di cui io ragiono riuscirebbe certo a comporre bonariamente una grandissima quantità di questioni; perchè godrebbe grande fiducia, tanto dalla parte dei contribuenti, quanto da parte delle direzioni, e potrebbe evitare moltissime liti, pure difendendo quelli che si servono dei trasporti ferroviari, dal subire dei soprusi e dei pagamenti eccessivi.

Io dunque raccomando al Governo questa mia proposta. Il ministro e la Commissione potranno insieme concordare in quale punto del regolamento della legge, e con quali norme stabilire questa Commissione, cosa che non ho creduto di potere nè dover fare io medesimo.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Io credo che l'onorevole Visocchi nel fare questa proposta, non abbia tenuto conto delle conseguenze di essa. Con questa proposta, nientemeno, si an-

nullerebbe il Codice di commercio, e si creerebbe un foro speciale.

Difatti nel libro quarto del Codice di commercio si parla dell'esercizio delle azioni commerciali. Il capo I del titolo I (Disposizioni generali) determina l'esercizio delle azioni commerciali, e nell'articolo 872 parla specialmente delle azioni derivanti dal contratto di trasporto, e dice innanzi a quale autorità giudiziaria, e con quali norme debba essere questa azione proposta.

Dunque si annullerebbe addirittura tutto questo, se si volesse creare una Commissione. Egli dice: ma la Commissione deve dare parere consultivo. E allora a che giova? Non sarebbe la quinta ruota del carro questa Commissione che dovrebbe dare puramente un parere consultivo, senza impedire l'azione giudiziaria?

Nè vale l'analogia colla materia doganale, perchè qui si tratta di una materia organica regolata da un Codice, e quindi non può essere regolata diversamente in occasione di una legge speciale.

Ma, poi, la materia doganale è devoluta a una Commissione delle cui attribuzioni non voglio ora disputare; ma ciò è per legge e per l'applicazione di una imposta dello Stato. Dunque ci sono dei caratteri affatto diversi. Qui si tratta del contratto di trasporto, il quale, come tutti i contratti di questo mondo, crea dei rapporti giuridici; questi rapporti giuridici fra le parti non possono e non debbono essere regolati se non dal Codice di commercio.

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

**Visocchi.** Proprio, non ho avuto la fortuna di spiegarmi bene. Io diceva appunto che il parere, il giudizio dato dalla Commissione non dovesse punto privare le parti del diritto di adire il potere giudiziario.

Quanto poi alla difficoltà fattami dall'onorevole ministro, di non sembrargli questa materia da inserire in questo regolamento, io già l'avevo riconosciuta; e quindi io dicevo: faccio questa proposta al Governo, lasciando a lui la facoltà, quando voglia accettarla, di poterla inserire dove gli piaccia.

L'onorevole ministro mi diceva: quando rimane la facoltà di ricorrere al potere giudiziario, allora il parere consultivo che darà questa Commissione è un impaccio inutile.

Onorevole ministro, credo che valga moltissimo; perchè la Commissione, composta come io proponevo, godrà grande riputazione d'impar-

zialità, e però i giudizi consultivi ch'essa darà, dirimeranno moltissime controversie.

In fine, questo sarà sempre più vantaggioso di quel che è proposto in questo regolamento; cioè che la direzione ferroviaria abbia piena balia su tutti i reclami.

E piacesse al cielo che il direttore generale potesse prendere in esame tali reclami! Ma egli non può e deve darne incarico a subalterni i quali non sentono certamente tutta quella responsabilità che a tal' uopo bisognerebbe e si mettono sempre al sicuro tutelando anche oltre il dovere gli interessi dell'amministrazione da cui dipendono.

Per conseguenza, io dico che la Commissione amministrativa che io desideravo fosse istituita avrebbe certamente una grandissima superiorità sopra il giudizio della direzione generale. Del resto, io comprendo che non sia difficile trovare alcun difetto nella proposta.

Il merito consisterebbe nel trovar modo perchè tutti i contribuenti non rimanessero alla mercè di quello che agli agenti delle amministrazioni meglio talenta di fare in materia di applicazione di tariffe.

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

**Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.** Non è vero che i contribuenti restino in balla delle amministrazioni, essi hanno il magistrato a cui ricorrono tutti coloro che, o contro lo Stato, o contro le Società, o contro i privati, hanno ragioni da far valere.

Pare a me che la proposta dell'onorevole Visocchi tenderebbe a creare un magistrato speciale. Noti la Camera, che quando si è discusso del capitolo che creava l'arbitramento, questo ha formato oggetto d'una lunga discussione, e la Camera l'ha votato, ma l'ha circoscritto alle questioni tra contraenti. Allora io lo capisco: ma qui i contribuenti, gli speditori non sono contraenti. Quindi si verrebbe a creare una giurisdizione speciale, senza sapere il perchè, quando i loro interessi sono garantiti da una legge organica.

Quindi prego la Camera di respingere assolutamente l'emendamento dell'onorevole Visocchi.

**Visocchi.** Io non l'ho presentato come emendamento, ma come una raccomandazione, e perciò lo ritiro.

**Presidente.** Lo ritira?

**Visocchi.** Sissignore.

**Presidente.** Ci sarebbe un articolo aggiuntivo dell'onorevole Nervo, che troverebbe qui la sua sede. Ma l'onorevole Nervo non essendo presente, ed

avendomi dichiarato che ritirava la sua proposta, suppongo che si debba intendere come ritirato anche quest'articolo aggiuntivo.

**Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.** Ad ogni modo il Governo non l'accetta.

**Presidente.** L'articolo 136 rimane quindi approvato come è proposto.

Come pure s'intenderanno approvati i successivi articoli fino al 145 inclusive, non essendovi proposte di variazioni.

All'articolo 146 gli onorevoli Marcora, Maffi, Prinetti e Vigoni hanno presentato la seguente aggiunta:

“Eguale prescrizione ha luogo per le azioni del vettore contro lo speditore, ritenuto che il relativo termine decorrerà dal giorno dell'effettiva consegna.”

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

**Marcora.** A coloro che vedono nelle convenzioni proposte la migliore soluzione del problema ferroviario, devono tornar graditi i suggerimenti disinteressati che tendono a migliorarne le disposizioni. L'aggiunta, da me proposta, risponde a tale scopo, mirando a rendere più armonico e completo l'articolo 146. Questo, infatti, così com'è proposto, riproduce la disposizione dell'articolo 926 del Codice di commercio, la quale, mentre stabilisce una prescrizione eccezionale per le azioni derivanti dal contratto di trasporto contro il vettore, abbandona alla prescrizione ordinaria le azioni del vettore contro lo speditore.

Or parmi che, in vista delle condizioni adottate per i trasporti ferroviari nel presente contratto le quali danno al contratto medesimo un carattere eccezionale, sia consentaneo all'equità di togliere ogni disparità di trattamento fra vettore e speditore nei rapporti della prescrizione delle azioni rispettive.

Del resto, la proposta che io faccio, risponde ai concetti che furono più volte manifestati dal Governo, e cioè, che se, da un lato, con le disposizioni contenute nell'allegato che ora si discute non s'intende di derogare al Codice di commercio, d'altro lato nulla vieta che, con norme speciali, si provveda al difetto del Codice stesso, là dove le condizioni peculiari del contratto lo esigano, a tutela degli interessi di tutte le parti.

Ecco spiegata la ragione della mia aggiunta, la quale venendo da me, avversario delle convenzioni, è, lo ripeto, più che altro un consiglio, un suggerimento, a coloro i quali ne sono invece difensori.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Accetto in massima l'emendamento proposto dall'onorevole Marcora con una lieve modificazione che spero veder da lui approvata, perchè siamo d'accordo nella sostanza. Il Codice di commercio all'articolo 926 stabilisce le prescrizioni delle azioni contro il vettore derivanti dal contratto di trasporto, e stabilisce il termine di sei mesi o di un anno a seconda dei due casi riportati in queste condizioni di trasporto. Il Codice di commercio tace addirittura delle azioni del vettore contro lo speditore; ossia non fa il caso inverso del vettore contro lo speditore. A questa lacuna del Codice di commercio, la quale però non si oppone ai criteri di esso, l'onorevole Marcora vuol riparare colla sua proposta, ed io l'accetto. Però siccome il termine di sei mesi accordato allo speditore potrebbe nuocere in molti casi all'amministrazione, potendo essere il termine di sei mesi troppo ristretto per liquidazioni di tasse per trasporti internazionali; così io preferirei che si stabilisse per l'azione del vettore contro lo speditore sempre il termine di un anno colla condizione che il termine decorresse dalla effettiva consegna, come parmi sia pure nella proposta dell'onorevole Marcora.

**Presidente.** Onorevole Marcora, accetta la modificazione dell'onorevole ministro?

**Marcora.** L'accetto perchè le ragioni addotte dall'onorevole ministro mi persuadono: e propongo per l'aggiunta questa nuova formula: " si prescrivono del pari entro il termine di un anno, decorribile dal giorno dell'effettiva consegna, le azioni del vettore contro lo speditore. "

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Accetto pienamente questa dizione.

**Marcora.** Anzi, mi accorgo adesso che devesi tenere conto del paragrafo aggiunto dalla Commissione, che regola appunto le azioni per il caso...

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** No, onorevole Marcora, non mi pare che possa reggere il caso, perchè questa ultima disposizione fu aggiunta dalla Commissione ed accettata dal Governo nell'interesse degli speditori, bastando per essi una semplice domanda per interrompere il corso della prescrizione.

Ora, questa disposizione non può essere compresa in favore della Società, perchè la Società non è al caso di fare la domanda allo speditore in quella forma prevista per costui. Quindi mi pare che debba restare la domanda interrottiva esclusivamente a favore dello speditore, e per la Società

possa proprio restare il paragrafo come lo ha formulato l'onorevole Marcora.

**Presidente.** Dunque l'aggiunta dell'onorevole Marcora è così concepita: " Si prescrivono del pari entro il termine di un anno, decorribile dal giorno della effettiva consegna, le azioni del vettore contro lo speditore. "

Quest'aggiunta verrebbe dopo il paragrafo aggiunto dalla Commissione, ossia in fine dell'articolo.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Perfettamente.

**Presidente.** La Commissione accetta questa aggiunta?

**Di San Donato.** La Commissione tace. (*Si ride*)

**Presidente.** Chi tace acconsente. (*ilarità*)

**Cavalletto. (Della Commissione)** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Cavalletto. (Della Commissione)** Se la Commissione avesse avute obiezioni da fare le avrebbe esposte; quando tace, vuol dire che accetta la proposta dell'onorevole Marcora.

**Presidente.** Dunque l'articolo 146, se nessuno fa altra proposta, rimane approvato coll'aggiunta dell'onorevole Marcora di cui diedi lettura.

Ora dovrebbesi discutere la nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità. Credo però più opportuno che prima si svolgano gli ordini del giorno che furono presentati su questa materia, uno dall'onorevole Brunetti, l'altro dall'onorevole Rosano, un'altro dall'onorevole Indelli, un quarto dall'onorevole Lacava, e l'aggiunta emendamento dell'onorevole Delvecchio all'ordine del giorno Rosano-Lacava.

L'onorevole Brunetti ha facoltà di parlare.

**Brunetti.** Io sono sempre pronto ad adempiere ai doveri che ho assunti; ma parmi veramente prematuro e fors'anco inopportuno lo svolgere in questo momento l'ordine del giorno, che ho proposto, non per l'ora tarda (a questa non tengo), ma per lo scopo che si propone il mio ordine del giorno. Esso è ampio, comprensivo, riguarda tutte le tariffe, tutte le riduzioni, tutti gli aumenti. Ora, io domando se noi possiamo entrare in quest'argomento prima di sapere quale sorte toccherà all'articolo 44 del capitolato?

Quindi io prego l'onorevole presidente di rimandare lo svolgimento del mio ordine del giorno a quando verrà in discussione l'articolo 44.

**Presidente.** Le osservazioni dell'onorevole Brunetti hanno del fondamento sia per ciò che riguarda l'ordine del giorno da lui proposto, sia per ciò che si riferisce allo svolgimento degli al-

tri ordini del giorno che ho, poc'anzi, rammentati; perciò proporrei che lo svolgimento di questi ordini del giorno si facesse dopo che la Camera avrà discusso l'articolo 44.

Del resto siccome domattina potrà essere stampata e distribuita la nuova formula dell'articolo 44, così crederei che si potesse aprire la discussione su quest'articolo nella seduta di domani stesso.

**Lazzaro.** Io proporrei che questa discussione si facesse dopo domani.

*Voci.* A domani! a domani!

**Cavalletto.** (*Della Commissione*) La Commissione è agli ordini della Camera.

**Di San Donato.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Di San Donato.** Riferendomi a quanto fu detto l'altro giorno a proposito dell'articolo 44, mi parrebbe più opportuno aspettare che sia distribuita la nuova formula di quest'articolo e vedere domani se convenga lasciare 24 ore di tempo ai deputati per esaminarla.

**Presidente.** Io allora proporrei, senz'altro, che la discussione dell'articolo 44 fosse rimandata a dopo domani, per dar tempo sufficiente ai deputati di esaminare la nuova formula e che domani si discutesse l'allegato E in tutte quelle parti, che non siano strettamente collegate con le tariffe; e inoltre le due appendici dell'allegato medesimo.

*Voci.* Sì! sì!

**Prinetti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Prinetti.** Poichè rimandiamo a dopo domani la discussione dell'articolo 44, e poichè si spera che sarà pronta per domani mattina la nuova formula di quest'articolo, pregherei la Presidenza di volerla subito stampare e distribuire.

**Presidente.** Va bene. Così rimane stabilito.

La seduta è levata alle ore 6,30.

#### *Ordine del giorno per le tornate di domani.*

Seduta antimeridiana.

Svolgimento di una interpellanza del deputato Zeppa, e di una interrogazione del deputato Nervo al ministro di agricoltura e commercio e al ministro delle finanze, e di una interpellanza del deputato Mazza al ministro di grazia e giustizia.

Seduta pomeridiana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

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

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

21° Istituzione della riserva navale. (198)

22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

23° Disposizioni sul divorzio. (87)

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

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

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

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

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

30° Spese straordinarie da iscriversi nel bi-

lancio 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).

---

---

