

CCCCIV.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 20 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il ministro della pubblica istruzione presenta un disegno di legge relativo ad una convenzione fra il Governo, il comune e la provincia di Catania pel pareggiamento di quella Università alle altre di primo grado — Se ne approva l'urgenza e l'invio alla Giunta del bilancio. — Il deputato Di San Donato chiede che sia affrettata la pubblicazione del disegno di legge circa le modificazioni alla circoscrizione elettorale. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 44 del capitolato parlano i deputati Giolitti, Baccarini, Sanguinetti, Gabelli, Spaventa, Brunetti, Curioni (uno dei tre relatori), Prinetti e il ministro dei lavori pubblici — Approvasi l'articolo 44 e viene respinta un'aggiunta al medesimo articolo proposta dal deputato Baccarini — Sull'articolo 13 dell'allegato D fanno brevi considerazioni i deputati Lazzaro, Di San Donato, Capo, Napodano e il ministro di agricoltura e commercio — L'articolo 13 rimane approvato e si respinge un emendamento a quest'articolo del deputato Lazzaro. — Il deputato Gandolfi chiede sia dichiarato d'urgenza un disegno di legge di permuta e vendita di beni demaniali — L'urgenza è ammessa.*

La seduta comincia alle ore 2, 30 pomeridiane.

Capponi, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana di ieri, che è approvato; legge quindi il seguente sunto di

Petizioni.

3564. Gori Geremia e Ietri Pietro da S. Giorgio di Nagaro, in provincia di Udine, quali sudditi austriaci avendo preso parte alla guerra del 1866 contro la Prussia ed essendo rimasti mutilati e inetti al lavoro, chiedono ora sia accresciuta la tenue pensione che ebbero dal Governo austriaco.

3565. Il Consiglio comunale di Partinico fa voti perchè si tolga qualunque tassa sulla distillazione delle vinacce e dei vini per estrarne spirito.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Finocchiaro, di giorni 3; Chiala, di 4; Dini Ulisse, di 8. Per motivi di salute gli onorevoli: Bruschetti, di giorni 10; Polti, di 15; Lunghini, di 12.

(Sono conceduti.)

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Coppino, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge con cui si approva la convenzione tra il Governo

il comune e la provincia di Catania per il pareggiamento di quella Università alle altre di primo grado; e domando che sia trasmesso alla Commissione generale del bilancio.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge, il quale, se non sorgono obiezioni, sarà trasmesso alla Commissione generale del bilancio.

(La Camera approva.)

Raccomandazione del deputato Di San Donato relativa al disegno di legge sulle circoscrizioni elettorali.

Di San Donato. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Di San Donato. L'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, mantenendo esattamente, e scrupolosamente la promessa fatta alla Camera, presentò il giorno 15 febbraio il disegno di legge sulle circoscrizioni elettorali. Ora io pregherei l'onorevole nostro presidente di volerlo affrettare la stampa, affinché la Camera sia in grado di discuterlo sollecitamente.

Presidente. Sarà tenuto conto della raccomandazione dell'onorevole Di San Donato.

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

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

La Camera ha stabilito, ieri l'altro, che nella odierna seduta si sarebbe discusso l'articolo 44, che era rimasto sospeso. Ora, la Commissione propone anzitutto due articoli aggiuntivi al disegno di legge. Questi due articoli dovrebbero, per ora, essere tenuti sospesi, dovendo far parte del disegno di legge. Ma la Camera può tenerne quel conto che stima per quanto ha tratto all'articolo 44.

L'articolo 44 poi, che è ora proposto dalla Commissione in sostituzione di quello corrispondente del capitolato, e dei diversi emendamenti che furono presentati, sarebbe il seguente:

* Art. 44. È in facoltà del Governo di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti, le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno

e cumulativo, quanto per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

“ Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate, il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso.

“ La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

“ Si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colle nuove tariffe ribassate e di quelli che per gli stessi trasporti si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o il maggior prodotto, che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditato al concessionario, e, per gli effetti della compartecipazione di cui agli articoli 22 del contratto e 73 del capitolato, sarà computato in aggiunta ai prodotti lordi ottenuti nell'anno.

“ Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario, a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 3 e mezzo per cento all'anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo e il concessionario, o per mezzo del collegio arbitrale di cui all'articolo 106, qual parte dell'eccedenza siasi conseguita per effetto dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

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

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

Su questo articolo 44 si sono iscritti a parlare, sin dall'ultima seduta, l'onorevole Corvetto, il quale si riserva di parlare in seguito come relatore, e l'onorevole Giolitti, al quale do facoltà di parlare.

Giolitti. Il problema che si deve risolvere con quest'articolo 44 del capitolato è molto grave per questa considerazione, che si tratta di innestare sopra un disegno di legge destinato ad organizzare il servizio privato, un principio il quale è pro-

prio esclusivamente del servizio governativo, cioè il principio della libertà per parte dello Stato di modificare le tariffe.

È chiaro che se noi discutessimo qui sull'ordinamento di un servizio governativo delle strade ferrate, non ci sarebbe difficoltà alcuna a risolvere la questione che è ora innanzi alla Camera: lo Stato avrebbe piena libertà nel determinare le tariffe ferroviarie, come ha libertà nelle imposte, come ha libertà negli affitti dei beni demaniali, e in tutte le altre entrate del bilancio dello Stato. In questo caso la questione delle tariffe ferroviarie sarebbe semplicemente una questione finanziaria.

Questa libertà di tariffe si potrebbe avere anche con un altro sistema; quando cioè si appaltasse a Società private la spesa del servizio di trazione, cioè col patto che lo Stato prendesse per sé tutto il prodotto lordo, e rimborsasse alla Società le spese.

Data questa forma di contratto, non vi sarebbe difficoltà di concedere allo Stato la facoltà piena di alzare o ribassare le tariffe. Ma la legge, che noi stiamo discutendo, ha questa base, che la Società, a titolo di compenso delle spese di esercizio, prende una parte aliquota del prodotto lordo, vale a dire che lo Stato dà alla Società a titolo di compenso delle spese poste a carico della medesima, un tanto per cento di quello che si può ricavare applicando la tariffa, che fa parte del contratto.

Data questa base di contratto, ne viene la impossibilità assoluta per parte dello Stato di riservare a sé il diritto di ribassare il compenso dato all'altra parte contraente; allo stesso modo e per la stessa ragione per la quale chi affitta un fondo, non può pretendere di riservare a sé il diritto di stabilire il prezzo dell'affitto, o di modificarlo a suo piacimento.

Posto così che lo Stato non può riservarsi, con questo contratto il diritto di abbassare le tariffe a suo piacimento e, senza dare un adeguato compenso alle Società, ne viene che noi abbiamo di fronte queste due questioni:

1° Convieni in certi casi riservare allo Stato il diritto di ribassare le tariffe?

2° E quando convenga riservare allo Stato questo diritto, quale è la misura del compenso che si deve dare alle Società?

Sulla convenienza di riservare allo Stato quel diritto per le tariffe internazionali, sono tutti d'accordo, perchè in un dato momento per ragioni politiche, ed anche per considerazioni economiche, può convenire allo Stato, a costo pure di un sa-

crificio pecuniario, di ribassare le tariffe anche al disotto del prezzo ordinario dei trasporti, per assicurare uno sbocco sui mercati esteri ai nostri prodotti, o per poter combattere gli effetti di concorrenze artificialmente promosse da tariffe differenziali di altri Stati. Su questo punto tutti sono d'accordo.

Il dissenso può venire e viene effettivamente intorno alla questione se convenga lasciare allo Stato la facoltà di ordinare il ribasso delle tariffe interne.

Qui v'è una considerazione importante e di evidente attualità da fare; ed è questa, che alcune delle merci di uso più comune, verrebbero per effetto di queste tariffe a subire un aumento nei prezzi di trasporto. Non potendosi per motivi finanziari fare l'unificazione della tariffa in base ai prezzi minimi, ed essendo stati costretti a farla sopra prezzi medi, è evidente che qualche rialzo riesciva inevitabile. Ora molti credono che sia utile, anzi necessario dar subito il mezzo al Governo di rimediare a quelli fra i rialzi di tariffa i quali riescono più gravosi. Entro certi limiti si può affermare che tutti convengono in questo concetto.

Rimano perciò l'altro problema, di determinare qual'è il compenso che si deve dare alle Società quando lo Stato ordini ribassi di tariffa.

Intorno a questo problema la Commissione si è torturata per molti giorni di seguito, ha escogitato una quantità di formule diverse, ha fatto molti e minuti calcoli, ed è venuta finalmente a presentare quella formula, che stiamo discutendo.

Per giudicare delle conseguenze di questa proposta, e della difficoltà di trovarne altra più precisa, è necessario mettere in chiaro i termini del problema che si ha da risolvere.

Se il traffico, per effetto del ribasso di tariffe rimane qual'era prima, qual'è la conseguenza nei rapporti fra lo Stato e le Società? Questa evidentemente: che lo Stato deve rimborsare per intero le somme, che la Società non ha potuto esigere dai privati speditori per effetto del ribasso. Su questo non c'è dubbio, perchè l'ordine dato dallo Stato ha privata la Società precisamente della differenza fra la somma che avrebbe riscossa con la vecchia tariffa e quella che riscosse con la nuova. D'altronde giova pur notare che fino a questo punto le conseguenze per lo Stato sono quelle stesse che si sarebbero avute se ci fosse l'esercizio diretto delle ferrovie per parte dello Stato, poichè se ci fosse l'esercizio governativo, lo Stato seguirebbe a fare tutte le spese, come ora seguirà a dare il 62 e mezzo per cento, e vedrebbe diminuite le sue entrate di quel tanto

precisamente, che esso non avrebbe riscosso dai privati.

Finchè dunque la questione sta in questi termini e che il movimento non cresce, non ci può essere contestazione; e difatti fino a questo punto concordano tutte le formule, sia quelle presentate prima dalla Commissione, sia quella del Ministero, sia quelle che provengono dall'opposizione, meno quella dell'onorevole Sanguinetti. La questione diventa grave e difficile, quando si tratta di giudicare qual'è il compenso che si deve dare alle Società allorchè il ribasso di tariffe aumenti il prodotto. Qui bisogna tener conto di una circostanza, ed è che il quesito ha due incognite.

Per risolverlo occorrerebbe anzitutto trovare un criterio per poter determinare qual'è la parte dell'aumento di prodotto che si deve attribuire ad effetto diretto e immediato del ribasso delle tariffe, perchè lo stabilire *a priori* con una presunzione *juris de jure*, che tutto l'aumento del traffico oltre una data misura si debba intendere *prodotto dal ribasso della tariffa*, non sarebbe giusto e non corrisponderebbe ai fatti quali avvengono. Noi vediamo infatti da un anno all'altro certe voci di tariffe produrre il doppio di quello che avevano prodotto nell'anno precedente *senza che vi sia stato ribasso di tariffa*, ma *unicamente per altri fatti economici*, come, ad esempio, per abbondanza di produzione o per disquilibrio nella produzione per cui ci sia un gran trasporto di prodotti da una parte all'altra dello Stato. Perciò lo stabilire *a priori* che tutto l'aumento si debba intendere prodotto dal ribasso della tariffa non sarebbe giusto, e non corrisponderebbe certamente ai fatti come ordinariamente succedono.

Ma vi è un altro dato pure di impossibile determinazione *a priori* nella risoluzione di questo problema, ed è questo: il determinare qual'è la spesa che dovrà fare la Società per trasportare quelle maggiori quantità di merci ch'entreranno in traffico per effetto del ribasso di tariffe.

Anche questa determinazione io credo che non sia possibile. Se lo Stato avesse obbligo di ribassare di un tanto per cento tutte ugualmente le voci della tariffa, allora la quistione sarebbe facile a risolvere, e il compenso dovrebbe essere la media di quel che costa il trasporto di tutte le merci, la qual cosa è perfettamente nota; ma qui si tratta di riservare allo Stato il diritto di ribassare quelle tali voci della tariffa che egli crederà conveniente di ridurre.

Ora tra una qualità e l'altra di merce dirimpetto alle tariffe la condizione è molto differente.

Vi sono delle merci per cui il compenso stabilito dalle tariffe è largamente remunerativo; e quando si tratta di tali voci anche se si ordina un ribasso forte, rimane sempre alle Società un compenso abbastanza largo.

Vi sono invece delle voci per cui la tariffa corrisponde appena alle spese che la Società fa per trasportare la merce relativa, e per queste è evidente che un ribasso di tariffa costituisce una perdita per le Società, onde l'obbligo nello Stato di un corrispondente risarcimento.

Adunque, perchè si possa *a priori* stabilire qual'è il compenso che si deve dare alla Società per quest'aumento di traffico, bisognerebbe addirittura fare ora una seconda tariffa nella quale per ogni voce, fosse indicata qual'è la spesa di trazione. Così solamente sarebbe possibile liquidare, in base a criteri prestabiliti, i compensi dovuti alle Società. Ma io non credo che la Camera desideri di entrare in questo campo di fare una seconda tariffa a questo solo effetto.

Posta adunque l'incertezza dei due elementi da me indicati, cioè di sapere qual'è la parte dell'aumento di traffico da attribuire al ribasso della tariffa, e di determinare quale è la misura del compenso da pagare per quell'aumento di traffico, non rimane che una via sola, quella di lasciare che caso per caso, dopo che il fatto si sarà verificato, vi sia un giudice il quale dica quale parte del rialzo di prodotto è dovuta al ribasso della tariffa, e qual'è la remunerazione che spetta alla Società per la spesa da essa fatta nel trasportare questa maggior quantità di merci.

Ognuno vede però, che in questa necessità ineluttabile di riferirsi ad un giudizio *a posteriori*, si nasconderebbe per lo Stato un grave pericolo. Infatti supponiamo che si ammettesse il limitatamente la facoltà dello Stato di ribassar lui le tariffe interne senz'altro, quali sarebbero le conseguenze? La prima sarebbe questa: che si muterebbe assolutamente il criterio fondamentale di queste convenzioni. L'esercizio privato si fonda principalmente sopra il concetto che le Società hanno interesse a fare un buon servizio, ed hanno interesse a ribassare le tariffe, tutte le volte che questo ribasso può dar loro un utile. Ora, se noi creassimo per legge uno stato di cose artificiale, per cui venisse stabilito che lo Stato ha il diritto di ordinar lui questi ribassi, e che quando l'ordina lo deve pagare, è evidente che le Società sarebbero artificialmente poste in questa condizione, di dovere, per il loro interesse, respinger sempre qualunque ribasso che fosse domandato. Gli amministratori della Società farebbero in tal caso

questo ragionamento semplicissimo: se noi ribassiamo spontaneamente, la Società dovrà concorrere a pagare il ribasso; se invece aspettiamo che il Governo sia obbligato ad ordinare i ribassi, in tal caso la spesa relativa cadrà esclusivamente sullo Stato.

Noi avremmo allora tutti i danni senza alcuno dei vantaggi dell'esercizio governativo, poichè lo Stato pagherebbe le spese e le Società avrebbero i guadagni. Ecco il pericolo primo che deriverebbe da simile condizione di cose.

Supponiamo poi (e questo, sebbene non sia argomento intrinseco ma piuttosto estrinseco, credo tuttavia che abbia qualche valore), supponiamo dico che lo Stato avesse questa facoltà e che la Società, spinta dal proprio interesse, negasse sempre i ribassi e li negasse anzi con tanta maggiore ostinazione quanto maggiore ne fosse il bisogno; è facile immaginarsi quante pressioni si farebbero sul Governo da tutti gl'interessi privati per spingerlo ad ordinare questi ribassi.

Ed a questi interessi privati si aggiungerebbe un grande interesse per parte della Società, la quale si collegherebbe con quelli per far pressione sul Governo, e per creare un tale stato di cose da costringerlo ad ordinare i ribassi.

A me pare evidente che il Governo, per quanto possa deplorare un ingiusto guadagno delle Società, non potrebbe mai lasciare che il commercio soffra troppo gravi danni dell'ingiusto rifiuto delle Società stesse.

L'onere dello Stato in questa condizione di cose potrebbe diventare assai grave, e certamente poi sarebbe un onere il quale crescerebbe di anno in anno, perchè ogni anno il Governo, avendo illimitata facoltà di ordinare dei ribassi di tariffa, qualche concessione sarebbe spinto a fare, e riuscirebbero poi quasi sempre impossibile il revocare le concessioni precedenti per non recare gravi scosse a commerci avviati.

Così avverrebbe che ogni anno, cumulandosi con le concessioni degli anni precedenti nuove concessioni, si giungerebbe presto al punto in cui una gran parte dell'utile dello Stato sarebbe andato a rimborsare alle Società il prezzo dei ribassi di tariffe.

È in vista di queste considerazioni che la Commissione propone alla Camera, insieme a questa nuova formula dell'articolo 44, un articolo di legge, per il quale la facoltà data al Governo di ribassare le tariffe interne sarebbe ristretta entro questi limiti, che lo Stato non possa destinare a questi ribassi più del mezzo per cento del prodotto lordo. Così nel concetto della Commissione il

danno che può in ogni evento risentire lo Stato, si ridurrebbe entro tali confini da non turbare le finanze e da non alterare il concetto che sta a base della legge, lasciando che ogni ulteriore ribasso si faccia per libero consenso delle Società stesse.

Vediamo ora più esattamente quali saranno le conseguenze finanziarie per lo Stato del provvedimento ora proposto. Il prodotto iniziale, al quale non siamo ancora giunti (e tengo conto di questo per avere una cifra precisa come base di calcolo), fra tutte e tre le reti è di 220,500,000 lire, il mezzo per cento di questa somma, che verrebbe posto a disposizione del Governo, sarebbe di lire 1,102,500. Dunque, se lo Stato si vale di questa potestà fino all'estremo limite entro il quale gli è data, potrà destinare al ribasso delle tariffe lire 1,102,500.

Questa somma però non andrebbe nelle casse della Società; sarebbe invece versata, secondo l'articolo come è scritto ora, in quel fondo al quale compartecipano lo Stato, la Società, e i fondi di riserva, secondo le rispettive proporzioni stabilito dai contratti.

In base a tali proporzioni, lo Stato e i fondi di riserva, i quali sono poi proprietà dello Stato, riprenderebbero sopra quella somma 405,150 lire. Resterebbe dunque alla Società al *maximum* un maggiore prodotto lordo di 697,350 lire.

Ora ho già dimostrato prima, e tutti sono d'accordo su questo punto, che per la parte del traffico non cresciuto per effetto della tariffa ribassata, ma che esisteva già prima, il compenso deve essere intero; come ho pure dimostrato che, ammettendo in questo caso l'intero compenso, noi siamo nella stessa identica posizione in cui saremmo se ci fosse l'esercizio governativo.

Facciamo invece l'ipotesi che in seguito al ribasso di tariffe vi sia stato aumento di traffico, e vediamo qual parte di questa somma di 697,350 lire può riferirsi al traffico cresciuto e deve quindi esser data solo in parte alla Società.

Io faccio una ipotesi, la quale mi pare molto moderata: suppongo cioè che ad un ribasso di tariffa, ad esempio del 10 per cento, sopra determinate merci, abbia corrisposto un rialzo di traffico nella eguale misura del 10 per cento. La conseguenza sarebbe questa, che i 9 decimi delle 697,350 lire si riferirebbero al traffico antico, e quindi non darebbero luogo nè a discussione, nè a contestazione, secondo l'opinione ammessa da tutti.

Resterebbero in contestazione e quindi da ripartire fra Stato e Società a giudizio di arbitri

69,735 lire. È dunque unicamente sui criteri per il riparto di 69,735 lire che dovrebbero giudicare gli arbitri nella ipotesi da me fatta, e la quale è già molto larga quanto alla proporzione nell'aumento del traffico a causa dei ribassi di tariffa.

Intorno all'esito del giudizio degli arbitri, l'ipotesi peggiore è che decidano doversi dare tutto alla Società. L'ipotesi più favorevole allo Stato sarebbe quella in cui gli arbitri adottassero la misura più tenue del compenso, quella per esempio, dell'onorevole Luzzatti, o giudicassero che la Società debba pigliare soltanto il 40 per cento di quella somma.

Vede dunque la Camera, che tutta la contestazione si ridurrà a vedere se di una somma di lire 69,735 la Società debba avere l'intero, o solamente il 40 per cento.

Su questa questione ridotta a questi termini giudicheranno gli arbitri: ecco la portata vera di questo articolo.

Ho dimostrato che non essendo possibile stabilire *a priori* la misura dei compensi non vi è altro mezzo per risolvere la questione tranne quello proposto di deferire al giudizio di arbitri. Ciò posto, le soluzioni possibili, eque non sarebbero che due: o cancellare addirittura l'articolo 44 e togliere al Governo qualunque facoltà di ribassare sia le tariffe internazionali, sia le tariffe interne; ovvero adottare la soluzione ora proposta.

Io credo che il cancellare addirittura l'articolo per le tariffe internazionali, sarebbe pericoloso; e, d'altra parte, verrebbe il momento in cui il Parlamento sarebbe costretto a ritornare sulla sua via: perchè giammai esso si deciderebbe ad abbandonare interamente le nostre industrie, i nostri prodotti di fronte a concorrenza straniera artificialmente promosse.

Resterebbe l'altra soluzione di non ammettere nessun ribasso nelle tariffe interne; ed io credo che veramente se ne potrebbe fare a meno: perchè credo che le Società abbiano interesse esse medesime a diminuire i prezzi dei trasporti per sviluppare il traffico ed accrescere il prodotto lordo, del quale il 62.50 per cento va a loro profitto.

Ma non posso nascondermi un fatto, ed è questo: che le Società, prima di diminuire, vorranno fare un esperimento di un anno o due; ed in questo anno o in questi due anni vi sarebbero effettivamente delle industrie e dei prodotti che avrebbero da soffrire. Col mezzo ora proposto, noi poniamo invece il Governo in grado di poter provvedere ai casi più importanti, e più urgenti.

Quando il Governo avrà riparato a questo male transitorio, noi entreremo nel diritto comune, e le Società penseranno esse a far quei ribassi che sono nel loro interesse. Queste sono le considerazioni per cui mi induco a votar questo articolo. (*Bene! Bravo!*)

Termino facendo preghiera al Governo di dichiarare se esso, oltre all'articolo di legge che limita al mezzo per cento del prodotto lordo la somma posta a sua disposizione, accetti pure l'articolo 6 proposto dalla Commissione, il quale stabilisce che i ribassi delle tariffe previsti dall'articolo 44 del capitolato debbano essere ordinati con decreti reali da presentarsi al Parlamento, per essere convertiti in legge. Io credo che questa sia una garanzia della quale non si può fare a meno, e che il Parlamento non potrebbe rimettersene interamente al Governo, spogliandosi del diritto costituzionale che ha di invigilare come sia speso il danaro dello Stato. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Io, anche a proposito delle disposizioni, che condurranno a gravissime conseguenze, dell'articolo 44, cado di meraviglia in meraviglia.

L'altro ieri l'egregio relatore Curioni leggeva l'articolo del disegno di legge del 1883, ed un passo della mia relazione; e poi si rivolgeva alla Camera dicendo su per giù: come la Camera vede, le disposizioni di quell'articolo sono le stesse del presente. — Eppure, tanto erano poco conformi, che di studio in studio, di formola in formola, hanno dovuto arrivare ad una, la quale, non solo si allontana immensamente dalle disposizioni della legge del 1883, ma anche dalla primitiva redazione presentata dal Ministero, che, a mio avviso, era assai migliore della presente emendata dalla Commissione e dal Governo.

Era assai migliore e assai meno dannoso l'articolo originale, e mi propongo in brevi parole di provarlo.

Ho detto che cado di meraviglia in meraviglia, perchè ho udito l'onorevole Giolitti dire che, in fondo, tutta la questione si ridurrà (sono presso a poco le sue parole) a decidere per via d'arbitramento se si debba dare il 40 per cento, o qualche cosa di più o di meno, come proponeva col suo emendamento l'onorevole Luzzatti.

Voci. Per l'interno.

Baccarini. Poichè mi si richiama su questo argomento, dirò che, parlando più volte sulla disposizione dell'articolo 44, dichiarai che a me pareva

che si consacrassero l'immobilità delle tariffe per 20 anni; ma non perchè si fosse ommesso di dire che il Governo non poteva modificarle, ma perchè toglieva ogni interesse alla Società di modificarle di iniziativa propria.

Io non ho mai creduto (e questa è un'altra delle mie meraviglie) che si sia potuto supporre dal Governo di poter non riservarsi la facoltà di modificare anche le tariffe interne pagando lui invece dello speditore. Se c'è una cosa di cui è da sorprendersi, quella si è che si rendano contrattuali queste facoltà del Governo. Basta per ciò, come si è fatto adesso per il mezzo per cento, introdurre un articolo nella legge per domandare alla Camera, e non ai contraenti, la facoltà di destinare una somma per pagare invece degli speditori la differenza delle tariffe ribassate ai contraenti; i quali non devono entrare in queste questioni. Quando essi hanno la tariffa intera, non hanno più nulla da contrattare.

Vengo ora all'emendato articolo 44. Ho dichiarato che l'articolo precedente era meno dannoso del presente; ed ora con poche parole cercherò di trasfondere in molti altri, benchè non mi paia possibile, la persuasione che col presente emendamento si aggiunge al danno la beffa; niente altro che questo.

Onorevoli colleghi, il mio emendamento e quello degli onorevoli Luzzatti, Spaventa, Rudini e Mariotti, nella sostanza sono identici; oltrechè sono conformi ambedue alle disposizioni fondamentali dell'articolo 8 del 1883. Differenza non c'è, altro che nella proporzione dei compensi. Mentre io preciso il 32.50 per cento, come quello che credo potesse competere alle Società per le spese di trazione od altro, essi lasciano il giudizio al Governo prefiggendo soltanto che non sia superato il 40 per cento.

Io avevo però dichiarato, e dichiaro, che quanto alla cifra mi rimetto al giudizio, sia pure degli arbitri. Dovendo fare una proposta concreta, vi direi addirittura: nominate una Commissione che in breve vi potrà dare un giudizio, giudizio per me inappellabile. Prendete gli onorevoli Valsecchi, Lugli, Biglia, Borelli, Gabelli, e, direi quasi, prendete l'onorevole Colaianni e me, se noi non fossimo in condizione di animo poco adatta a mantenere la imparzialità. (*Pariti*)

Voci. Oh! oh!

Baccarini. Ma i primi cinque dovrebbero bastare a definire la questione con plauso di tutti. Ad ogni modo lascio questa parte, che oramai diventa inutile o secondaria, e vengo a quella che credo formi una dimostrazione inconfutabile che lo

emendamento è peggiore della prima proposta.

L'emendamento Luzzatti parlava del 3.50 per cento, ma ne parlava in questo senso:

“ Se il traffico non supera la media degli ultimi tre anni, o se anche la supera, rimanendo però nei limiti del 3.50 per cento, in tal caso sarà abbonato fino al 40 per cento. „ Lo che vuol dire che l'onorevole Luzzatti e gli altri egregi proponenti abbandonavano più di quello che proponeva io; eccedevano cioè la media del triennio anche fino al 3.50 per cento; ma per una volta, soltanto, e ciò perchè a pagina 78 della relazione della Giunta è detto: che nelle reti continentali l'aumento medio di un anno è di 3.50 per cento.

Ed io mi sarei accostato volentieri a questo limite del 3.50 per cento, per il primo anno; invece adesso questo 3.50 per cento si mette come una cosa costante, e si stabilisce che il Governo pagherà sempre tutta la tariffa, invece dello speditore, fino a che il prodotto, non medio di due o tre anni precedenti, ma di tutti i 20 anni, non superi il 3.50 per cento; lo che equivale al computo dell'interesse composto.

Con ciò, nell'ultimo anno, invece di calcolare sui 212 milioni del prodotto iniziale, dovremmo calcolare sopra 424 milioni prima di aspirare a dividere alcun profitto colle Società per i ribassi di tariffe.

Ho detto che si aggiunge così la beffa al danno; e l'ho detto per una ragione molto semplice, perchè, secondo il mio avviso, quest'aumento del 3.50 per cento è una vera illusione. Il 3.50 per cento è presso a poco l'aumento medio non del traffico, ma del prodotto lordo nelle reti continentali negli ultimi sette od otto anni.

Ma sapete perchè è l'aumento medio del prodotto lordo? Perchè nel 1873 la lunghezza di codeste ferrovie era di 6970 chilometri, e nel 1883, l'anno con cui si fa il confronto per dedurne l'aumento di prodotto lordo, fu di 8440 chilometri; l'onde 1870 chilometri di maggior lunghezza e il corrispondente prodotto aggiunto a quello del 1873, da cui deducesi il 3.50 per cento di aumento.

Se questa condizione di cose continuasse a verificarsi per venti anni, io potrei credere alla possibilità dell'aumento del 3.50, anche mediamente considerato.

Se non che per venti anni noi assegniamo alle nostre reti una lunghezza chilometrica quasi immutabile; perchè le nuove linee saranno esercitate con un contratto speciale fino a che non raggiungano le lire 15,000 a chilometro per distanza virtuale; lo che vuol dire, sull'esempio delle ul-

time linee d'Italia, che non raggiungeranno mai quel limite nei venti anni, e che quindi non entreranno mai a far parte delle grandi reti. Queste, per conseguenza, nei venti anni, rimarranno quali sono nel primo, secondo o terzo anno, quando cioè sia raggiunto il prodotto iniziale di 212 milioni. Allora non avrete più il prodotto delle nuove linee da aggiungere a quello delle vecchie linee per cavarne le differenze; non vi rimarrà che l'aumento vero del traffico sul reddito chilometrico, e se voi vorrete fare il conto giusto dell'aumento di traffico, dovrete farlo sulla stessa lunghezza quasi permanentemente; il che vuol dire sul prodotto chilometrico.

Ora guardiamo che cosa è l'aumento del prodotto chilometrico nel periodo surricordato. Il prodotto chilometrico, signori, nello stesso periodo di tempo vi dà queste differenze: nel 1882 è stato di 21,141 lire, mentre fu di 20,000 all'incirca nel 1873. Col 3.50 per cento avrebbe dovuto essere di 26,345 lire; vale a dire che, perchè si fosse verificato un aumento di traffico del 3.50 per cento, sarebbe bisognato che le nostre ferrovie avessero dato un prodotto chilometrico maggiore di circa 5 mila lire al chilometro. Ora io lascio a chiunque il giudicare se sia mai possibile che possano verificarsi delle condizioni come quelle che si scrivono nell'emendamento proposto.

Dunque, o signori, non è che un dare ad intenderla, (*Movimenti*) quando si dice che per tutti i 20 anni lo Stato potrà partecipare a qualche utile sulle eccedenze di prodotto oltre il 3.50 per cento. Potrebbe verificarsi per eccezione, come si verificherà per eccezione una diminuzione al sopravvenire di una inondazione nel Veneto, o qualche altra disgrazia consimile; ma, in via normale, non è prevedibile razionalmente.

Ma vi è di peggio ancora. La disposizione dell'articolo stabilisce che al di là di questo massimo, si vedrà, per mezzo di arbitri, quale sia la parte di eccedenza dovuta allo sviluppo normale del traffico, vale a dire si dovrà giudicare se, invece del 3.50, potrebbe essere del 4 o del 4 e mezzo per cento. In tal caso lo Stato non avrebbe nulla. Ora, voi vedete che ci vendono il sole di agosto. (*Movimenti*)

Ma ci è ancora qualche cosa di peggio. E qui mi rivolgo alla Camera in genere, ed ai siciliani in specie. Alla pagina 78 della relazione (non voglio parlare per bocca mia, ma *ex ore tuote judico*) si dice:

“ Per le reti continentali, come già più volte si è detto e come sembra risultare dall'esperienza del passato, si può ammettere... ” Non è sicura

neppure la Commissione... ” un aumento di prodotto lordo del 3,5 per cento all'anno, e quindi la duplicazione di quest'ultimo dopo un ventennio circa; per la rete Sicula invece l'aumento di prodotto lordo succede più lentamente e non può raggiungere che il 2,5 per cento all'anno, di maniera che occorrerà quasi un triennio per duplicarlo. ”

Questi ragionamenti si facevano dalla Commissione, per dimostrare che la rete Sicula costa una mezza volta di più delle reti continentali: adesso me ne valgo io per dire a Commissione e a Governo: ma se voi ponete al 3.50 per cento il limite da superarsi prima che lo Stato possa sperar nulla dal ribasso delle tariffe, la Sicilia la escludete per più di venti anni, per vostra dichiarazione; perchè se non può raggiungersi il 2.50 nell'aumento del traffico, è evidente che non raggiungerà mai il 3.50.

Adunque questo emendamento è parzialissimo, ed io voglio che tutte le reti d'Italia sieno trattate egualmente.

Per questa considerazione ed altre, che intralascio, non credetti conveniente nè decoroso pel Governo l'accettazione dell'articolo 44 come era proposto; parendomi ingiusto che lo Stato avesse dovuto a sue spese fare tutte le riduzioni di tariffe. Oggi se dovessi augurarmi qualche cosa, mi augurerei che la Camera votasse il disegno ministeriale, non mai l'emendamento, il quale è assai più grave, perchè mette una barriera che non sarà mai sormontata.

E posto che per noi non vi è che il verso di Dante “ Lasciate ogni speranza, o voi che entrate, ” aggiungo fin d'ora che, non essendo sperabile che si ammetta il mio emendamento, e nemmeno quello degli onorevoli Spaventa-Luzzatti, proporrò all'emendamento del Governo, e della Commissione, che sarà certamente approvato, un'aggiunta, che mi era astenuto di fare, quantunque l'avessi accennata nella discussione.

L'aggiunta è tolta dall'articolo 10 del disegno del 1883, e stabilisce che per lo meno quando le Società avranno raggiunto l'utile del 7.50 per cento, che è il limite contrattuale, tanto che al di là debbono dividerlo collo Stato, il Governo abbia il diritto di obbligare per l'eccedenza le Società ai rischi comuni dei ribassi delle tariffe, salvo a far rivivere la garanzia quando i ribassi stessi riconducessero gli utili al disotto del 7.50 per cento.

Vorrei vedere che l'onorevole Depretis e l'onorevole Mancini, che ancora sono a quel banco, trovassero non equa, non giusta, non dicevole per gli interessi del paese e per il decoro del

Governo questa mia aggiunta, che pure avevano trovato equa, giusta e dicevole nel 1883. (*Approvazione a sinistra*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Siccome io parlo nello stesso senso dell'onorevole Baccarini, così, se ci fosse qualche altro oratore che volesse parlare in favore dell'articolo 44, io cederei volentieri la mia volta.

Presidente. Io non posso essere l'interprete delle intenzioni degli oratori che si sono iscritti, onorevole Sanguinetti. La prego dunque di parlare.

Sanguinetti. Allora parlerò.

Se le discussioni, che noi facciamo debbono essere serie, io credo che tanto la Commissione quanto il Ministero, non debbano lasciar passare senza risposta le argomentazioni di coloro che combattono le convenzioni.

Io dichiaro che, secondo il mio modo di vedere, la nuova proposta della Commissione si traduce in una vera canzonatura; dirò anzi che io credo che questo pensiero sia nella coscienza della Commissione... (*Rumori — Proteste al banco della Commissione*)

Presidente. Onorevole Sanguinetti, non attribuisca ai suoi avversari opinioni meno che rette, se vuole che sieno rispettate le sue.

Sanguinetti. Spiegherò meglio il mio pensiero, espresso forse in una forma troppo rude.

Se la Commissione non riuscirà a distruggere il dilemma che addurrò, credo di poter affermare, che, per me, è provato che il nuovo articolo che ci si propone, sia una canzonatura.

Auguro alla Commissione che distrugga il dilemma, e distruggendo dimostrerà che la mia affermazione è fallace.

Ho fatto osservare nella discussione generale, ed anche posteriormente che, secondo le dichiarazioni le quali si leggono nella relazione ministeriale, l'articolo 44 dovrebbe avere una significazione diversa da quella che realmente ha; perchè nella relazione è dichiarato in modo chiaro, aperto ed evidente, che per l'articolo 44 la Società concessionaria debbe avere un compenso, allora solamente che, per il ribasso delle tariffe, abbia effettivamente un danno.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha creduto opportuno di rispondere a questa mia osservazione.

Le dichiarazioni fatte nella relazione della Commissione sono ancora più gravi.

La Commissione ha dovuto riconoscere che l'articolo 44 porterebbe ad un assurdo; cioè a dire che si debba dare un compenso alla Società,

anche quando essa, per il ribasso delle tariffe, abbia un vantaggio anzichè un danno. E la Commissione, per distruggere l'assurdità dell'articolo 44, faceva le dichiarazioni di cui ho dato altra volta lettura; e che io reputo ora necessario di ripetere.

La Commissione dichiarava, che il ribasso delle tariffe per il traffico internazionale non può dar ragione ad aumento di traffico; e che quindi la facoltà che si è riservata il Governo di diminuire le tariffe per il traffico internazionale, era intesa piuttosto a difendere il traffico attuale, anzichè a farlo aumentare; quindi, diceva la Commissione, non è vero che la diminuzione delle tariffe possa fare aumentare il traffico, e che la Società esercente possa avere un compenso, anche quando si verifichi per essa un vantaggio.

Ecco le parole testuali della Commissione: " È ipotetico che, per il ribasso delle tariffe, possa verificarsi tale aumento nel trasporto delle merci da dare, malgrado le scemate tariffe, grossi aumenti di guadagno; la verità invece è che non vi sarà aumento nel trasporto delle merci, e quindi vi sarà diminuzione nell'incassi. "

E la Commissione aggiungeva queste parole molto più chiare ed eloquenti: " l'articolo 44 è misura di conservazione, è difesa e non altro; più coll'intento di non retrocedere, che colla speranza di andare più oltre. "

Dunque per le dichiarazioni solenni della Commissione l'aumento di traffico non può verificarsi.

E se queste dichiarazioni hanno, come debbono avere, qualche valore, come ha potuto la Commissione proporre il nuovo articolo col quale si prevede appunto al caso che un aumento di traffico si verifichi? Ed invero, colla nuova proposta della Commissione è statuito che quando, per la diminuzione delle tariffe, vi sia aumento di traffico, e l'aumento ecceda il prodotto del primo anno d'esercizio, aumentato degli incrementi naturali nella ragione del 3.50 per cento all'anno, si determinerà, o d'accordo fra le parti contraenti, o per mezzo di un collegio arbitrale, quale parte dell'eccedenza, sia dovuta al ribasso delle tariffe, e quale diminuzione debba farsi alle percentuali dovute al concessionario.

Ora o la Commissione deve ritirare, come erronee, le dichiarazioni solenni della sua relazione e delle quali diedi lettura, od essa debbe ammettere che il nuovo articolo che propone è una canzonatura. Il dilemma è chiaro, preciso, indistruttibile. Scelga a sua posta; non c'è via di mezzo.

Se la Commissione ritirerà quelle sue dichiarazioni, allora potrò ammettere che, a suo giudizio, il nuovo articolo sia cosa seria.

Io poi, riguardo alla sostanza del nuovo articolo, non posso non associarmi completamente alle dichiarazioni dell'onorevole Baccarini, cioè a dire che sia preferibile l'articolo originario, come quello che tutela gli interessi del paese in modo migliore della nuova proposta.

L'articolo 44, come io credo di aver dimostrato, e come dimostrarono dopo di me altri oratori, include un grave pericolo. La Società esercente non avrà convenienza a proporre modificazioni nelle tariffe internazionali; aspetterà che le proponga il Governo, perchè, in tal caso, il ribasso sarà interamente sostenuto dall'erario dello Stato. Ora questo pericolo lo si è, nella nuova proposta, addirittura raddoppiato, perchè fu esteso anche al traffico interno.

Anche per il traffico interno, la Società si guarderà bene dal proporre diminuzioni di tariffe; lascerà che le ordini il Governo, per farne sopportare a lui tutte le conseguenze.

Il danno, col primitivo articolo, era limitato al traffico internazionale; colla nuova proposta sarà esteso anche al traffico interno.

A me pare adunque dimostrato, che, anche da questo punto di vista, la nuova proposta della Commissione sia assai peggiore dell'antica.

Io naturalmente non accetto nè la nuova nè l'antica; ma ho creduto opportuno di avvertire la Camera come la prima sia assolutamente migliore e da preferirsi alla nuova. Io mi auguro che la Camera voglia approvare l'articolo 44 come si trova concepito nel capitolato e respingerà la proposta della Commissione.

Non mi soffermo a spiegare la proposta della Commissione; l'ha spiegata già l'onorevole Baccarini; e lascerò che meglio ancora la spieghino gli oratori che mi succederanno.

Un'ultima osservazione però mi son proposto di fare. L'onorevole Giolitti, che mi pare abbia parlato a nome della Commissione, ha dichiarato che, in sostanza, la questione dell'arbitrato si residua a questo: a vedere in quali proporzioni debbano essere distribuite le 69,000 lire, nella supposizione "che la diminuzione delle tariffe, per il traffico interno, ammonti a lire 1,102,500."

Ora, o signori, io ho questa persuasione, che il ribasso delle tariffe ragguagliato al mezzo per cento del prodotto iniziale, sia una goccia d'acqua gettata in mare. Voi con questo mezzo per cento non otterrete assolutamente di eccitare la produzione interna, di aumentare i trasporti, di conseguire insomma un effetto efficace; perchè, se questo mezzo per cento voi volete ripartirlo su quelle merci che giova di proteggere, come, ad esempio,

quelle indicate nell'ordine del giorno proposto dagli onorevoli Rosano, Lacava, Spirito, e nell'aggiunta proposta dagli onorevoli Delvecchio, Sineo Pasquali, ecc., la diminuzione nei trasporti sarà così piccola che nessuna merce ne risentirà beneficio.

È inutile farsi delle illusioni: il mezzo per cento del prodotto iniziale che la Commissione vuol consacrare per ribassare le tariffe interne, è uno zucchero che a me non fa gola; lo assaggi chi vuole; io lo respingo perchè so che i ribassi omeopatici non avranno efficacia alcuna. (*Rumori a destra e al centro*)

Questo lo dico specialmente per coloro che hanno firmato gli ordini del giorno per la diminuzione delle tariffe.

Sappiano essi e se ne persuadano, e se non vogliono persuadersene ora, se ne persuaderanno in avvenire, che le diminuzioni proposte in misura così tenue non hanno e non possono avere efficacia sull'incremento della produzione interna.

Ora io ho esternato la mia opinione sulla nuova proposta della Commissione, e concludo ripetendo che preferisco l'articolo primitivo alla proposta della Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Sono dolente di essere stato il primo a segnalare le difficoltà di fare un conto sulla base dei fatti stabiliti all'articolo 44. Forse l'indicazione di quelle difficoltà ha dato occasione a proporre degli emendamenti.

Io non discuterò gli emendamenti proposti, nè dirò le ragioni per le quali non posso accettarli. La crederei una fatica sprecata.

Dichiaro soltanto, che, concordando perfettamente con quanto dissero gli onorevoli Baccarini e Sanguinetti io considero tutti gli emendamenti proposti come un peggioramento dell'articolo 44.

Già ebbi a dichiarare che l'articolo 44 avrebbe dato origine ad una serie lunghissima di litigi. Ristretto come era l'onorevole ministro delle finanze, cercò di dire che non erano poi tanto larghi, e tanto grandi questi pericoli di litigi. Ma di mano in mano che allarghiamo l'articolo 44, l'onorevole ministro stesso riconoscerà che allarghiamo anche il campo delle liti.

Onde, ripeto, non mi rimane che di fare la stessa dichiarazione che hanno fatto gli onorevoli Baccarini e Sanguinetti, e cioè, che gli emendamenti proposti peggiorano l'articolo 44.

L'emendamento dell'onorevole Luzzatti peggiora l'articolo; l'emendamento della Commis-

sione peggiora l'emendamento Luzzatti. (*ilarità*)
E perciò io non ho che ad esprimere un desiderio, che cioè per carità non vengano altri emendamenti, perchè se emendiamo ancora il nuovo articolo della Commissione, Dio sa dove si andrà a finire. (*Bravo! — Ilarità*)

Presidente. Ora verrebbe l'emendamento dell'onorevole Luzzatti, ma l'onorevole Luzzatti ha dovuto allontanarsi da Roma per la luttuosa circostanza della perdita del nostro collega Morpurgo. Onde darò facoltà di parlare all'onorevole Spaventa il quale ha firmato lo stesso emendamento.

Spaventa. Sottoscrittore dell'emendamento dell'onorevole Luzzatti, ho l'obbligo di fare una brevissima dichiarazione.

Lo scopo del nostro emendamento era duplice: restituire e mantenere nelle mani dello Stato la libera disposizione delle tariffe, la quale era negata dall'articolo 44 del capitolato: questo era il primo scopo. Il secondo scopo era quello di impedire che questa libertà, mantenuta o restituita allo Stato sopra le tariffe ferroviarie, non diventasse troppo gravosa per la pubblica finanza ed una sorgente di lucri indebiti per le Società esercenti. Ora questi due scopi sono stati riconosciuti, *in astratto*, dalla proposta della Commissione: la Commissione restituisce allo Stato la libertà delle tariffe, ed intende di impedire che questa libertà nello Stato diventi gravosa per le finanze e sorgente di lucri indebiti per le Società esercenti. Ma questi due scopi sono riconosciuti dalla Commissione soltanto *in astratto*; *in concreto*, la Commissione li elude interamente, come credo che vi sia stato già pienamente dimostrato dagli oratori che mi hanno preceduto. E quindi, non avendo a fare, come ho promesso, che una semplice dichiarazione, dico che i sottoscrittori dell'emendamento Luzzatti non accettano la proposta della Commissione e si riservano di mantenere o di ritirare la propria proposta al momento opportuno. (*Commenti*)

Presidente. Onorevole Brunetti, le do facoltà di dichiarare se intenda mantenere o ritirare la sua proposta.

Brunetti. Dichiaro di ritirare il mio emendamento e di accettare quello della Commissione parlamentare, che io credo giusto; perchè risolve il problema che io mi proponevo di risolvere, in modo assai migliore di quello che io stesso proponeva.

Presidente. Sta bene: Ella ritira dunque il suo emendamento all'articolo 44.

L'onorevole Baccarini ha sostituito all'antica

sua proposta, questa aggiunta all'articolo 44 della Commissione:

“ Quando gli utili sociali sorpassino il 7.50 per cento, la Società resta senz'altro obbligata ai ribassi di tariffe ordinati dal Governo. ”

Curioni, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Curioni, relatore. Come già dissi nella tornata di sabato passato, io non ho mai dato, e non do grande importanza all'articolo 44, giacchè, applicato nei limiti di riduzioni di tariffe, quali possono essere consentite dai nostri bilanci, ed applicato per quei trasporti i quali, per i ribassi di tariffe, sono suscettivi di aumento di traffico, conduce ad un danno relativamente tenue, a fronte dei grandi vantaggi per le nostre popolazioni, per le nostre industrie e pei nostri commerci.

Si è detto contro la prima redazione dell'articolo 44, che cristallizzavansi con esso le tariffe per i trasporti interni, giacchè considerava soltanto i servizi internazionali, ed i trasporti di esportazione. Si è anche detto che il compenso che si accordava alle Società era eccessivo.

Ed è per questo che, tanto il Ministero, quanto la Commissione, accettando in parte le accennate osservazioni state fatte dagli onorevoli deputati di tutte le parti della Camera, hanno pensato alla nuova redazione dell'articolo 44, quale è stato presentato alla Camera.

Ma i nostri oppositori, sempre pronti alla lotta ed implacabili... (*Oh! oh! — Rumori*) dico questo a titolo di lode, non trovano accettabile quest'ultima redazione, e la trovano peggiore della prima, anzi hanno soggiunto una parola che io, schiettamente, credo non parlamentare, hanno detto che è una canzonatura. (*Rumori*)

È stato detto diverse volte. È stato detto o dall'onorevole Baccarini...

Baccarini. No, non ho detto questo. (*Rumori*)

Curioni, relatore. Allora l'ha detto l'onorevole Sanguinetti.

Di San Donato. È il fatto. (*Interruzioni*)

Curioni, relatore. Si è asserito che con l'articolo 44, esteso anche ai servizi interni, si è voluto dare un confetto ad alcuni, i quali desiderano delle diminuzioni di tariffe.

Orbene, io credo che questo non sia, giacchè il disposto del primo articolo aggiuntivo alla legge, in cui è stabilito che il mezzo per cento del prodotto iniziale sia da darsi alla diminuzione di tariffe, dispone di ben poco e di qualche cosa di così determinato che veramente si rendono insignificanti i confetti o contentini da distribuirsi,

Si tratta soltanto di togliere le più gravi asperità, che possono verificarsi per alcune voci per la operazione di unificare le tariffe.

L'onorevole Baccarini ha fatto una obiezione relativa, se non erro, all'aumento del traffico valutato alla ragione del 3.50 per cento; ed ha osservato come non sia conveniente il paragone della accumulazione del prodotto lordo del primo anno di esercizio, con i relativi incrementi naturali valutati nella ragione del 3.50 per cento col prodotto lordo dell'anno, in cui si apporterà una diminuzione di tariffa, valutato colla tariffa primitiva. Giacchè, disse in sostanza, che non avremo mai nessuna differenza da valutarsi ad una percentuale minore della percentuale contrattuale.

Il 3.50 per cento nell'aumento del prodotto lordo annuale, è una cifra media, la quale è stata dedotta da dati statistici, da osservazioni state fatte per alcuni anni sopra il prodotto lordo delle nostre linee continentali.

Questo aumento del 3.50 per cento ha costituito le basi di tutti i calcoli relativi ai fondi di riserva alla cassa degli aumenti patrimoniali, alla compartecipazione delle Società e dello Stato nei prodotti lordi. Questo incremento, del 3,50 per cento, è un diritto delle Società concessionarie; loro deve essere concesso quando si verifica; ed il volerlo negare sarebbe un voler sconvolgere il contratto dalle sue fondamenta.

Io comprendo benissimo che gli onorevoli avversari, desiderino che il contratto sia sconvolto dalle fondamenta; questo però non è ciò che desiderano gli amici delle convenzioni, i quali vogliono che il contratto sia posto in termini giusti, venga eseguito.

L'onorevole Baccarini, citando delle cifre su quest'aumento del 3.50 per cento, se non erro, ha parlato di quello verificatosi nell'anno 1882; ha detto che il prodotto lordo chilometrico era di 21 mila lire circa; che nell'anno successivo bisognerebbe che ci fosse un aumento tale da andare a 26 mila lire.

Mi perdoni l'onorevole Baccarini, ma se alle 21 mila lire aggiunge l'aumento del 3.50 per cento, non si va alle 26 mila lire, ma soltanto a 21.735. (*Interruzioni*)

Veda un po', onorevole Baccarini, se quanto parmi abbia detto, è giusto.

Dopo l'onorevole Baccarini ha asserito: guardate quale assurdo viene a proporci la Commissione; discorre ora di 3.50 per cento d'aumento nei prodotti lordi annuali, poi nella sua relazione dice che quest'aumento di prodotto è del 3.50

per cento nelle reti continentali, ma solo del 2.50 per cento per la rete Sicula.

Ebbene, onorevole Baccarini, non dimentichi che noi discutiamo il capitolato colla Società Mediterranea, e che questa Società deve esercitare la rete continentale e non la rete Sicula. Quando saremo a parlare della rete Sicula, non proporremo l'articolo 44 col 3.50 per cento, ma col 2.50 che è la cifra che conviene a quella rete.

Si è poi detto da alcuno che l'articolo 44, nella sua nuova redazione, è un peggioramento dell'articolo 44 primitivo.

Ebbene, io comincio qui col prendere atto delle parole pronunziate dall'onorevole Spaventa, il quale disse che il nuovo articolo sodisfa a due importanti scopi: 1° quello di dare allo Stato la facoltà di variare le tariffe, ciò che non era concesso colla prima redazione; 2° di porre una remora agli eccessivi ribassi di tariffa, in cui il Governo potrebbe entrare.

Ma l'onorevole Spaventa dice, che le norme, stabilite per determinare il compenso da darsi alle Società per diminuzioni di tariffa non sono chiare e ben definite.

Il fissare preventivamente queste norme è difficilissimo e quasi impossibile.

Ma ad ogni modo c'è qualche cosa per poter dare, colla nuova redazione dell'articolo 44, sicuramente meno di quello che si dovrebbe dare alle Società colla prima dicitura estesa solo ai servizi esterni. Quindi, sotto questo punto di vista, l'articolo 44 segna un notevole miglioramento.

L'onorevole Spaventa però desidererebbe che nella nuova redazione si fosse definita la misura della percentuale a favore delle Società concessionarie per gli aumenti di prodotto lordo derivanti dalla diminuzione di tariffe, e come questi aumenti devono essere compensati alla Società esercente.

Io capisco che se questa percentuale si potesse trovare, sarebbe utile lo stabilirla nella legge. Ma, onorevoli colleghi, voi qui non avete i dati per poterla trovare e fissare.

L'onorevole Brunetti nel suo emendamento nulla ha proposto, ed è stato il più ragionevole fra tutti gli altri proponenti, perchè non ha azzardato mettere innanzi delle cifre incerte. L'onorevole Baccarini ha proposto la percentuale 32.50; l'onorevole Luzzatti ha proposto la percentuale 40; e se altri proponenti vi fossero stati, avreste avuto il 42, il 45, il 48 e il 50.

Orbene, onorevoli colleghi, questa disparità di idee vi prova l'impossibilità pratica di trovare questa percentuale. Si può solo trovare quando si abbiano sotto mano i risultati del traffico, risul-

tati che in ogni caso particolare si potranno avere e sui quali potrà aver luogo il giudizio degli arbitri.

Conchiudendo, insisto nel dichiarare: che la nuova redazione dell'articolo 44 è notevolmente migliore della primitiva; che colla nuova redazione, Commissione e Ministero hanno cercato di soddisfare ad alcuni desideri, ad alcune aspirazioni, ad alcuni voti, manifestati nella Camera da uomini autorevolissimi e principalmente dagli onorevoli Spaventa e Luzzatti. L'articolo 44 colla nuova dizione concilia gl'interessi dello Stato e delle Società contraenti, e quindi la Commissione sta ferma nel mantenerlo quale è stato formulato d'accordo col Ministero.

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Ho domandato di parlare per rispondere, in ordine di fatto, pochissime cose all'egregio relatore, mio buon amico, per quanto implacabile avversario io sia di lui in questa questione, o, piuttosto che di lui, delle sue idee. Dico questo perchè ho trovato tutt'altro che antiparlamentare la sua espressione, come non credo possa giudicarsi antiparlamentare la mia, quantunque a me non appartenesse la parola *canzonatura*, bensì una equivalente. (*ilarità*) Del resto, circa alla espressione più o meno parlamentare, lascio che se ne occupi l'onorevole presidente della Camera; finchè non mi richiama l'onorevole presidente, io mi trovo perfettamente in regola, ed *honny soit qui mal y pense*. (*Si ride*)

L'onorevole relatore, certo perchè io non mi sono spiegato bene, ha detto che il 3.50 per cento di aumento medio annuale risulta dalle statistiche. Ma l'ho detto anch'io e non ho contestato che risulti dalle statistiche; ma risulta anche dalle statistiche che il 3.50 non è l'aumento di traffico in ragione chilometrica, sibbene l'aumento di prodotto cumulativo di lunghezze disuguali; ed ho soggiunto che se la condizione rimanesse ferma per tutti i venti anni, non avrei da eccepire.

Ma, siccome nel ventennio futuro noi non agguinceremo più, od almeno solo in via eccezionale, nuove linee per cumularne i prodotti, ne viene di conseguenza che basandosi sulla statistica al modo della Commissione, si confonde lo aumento di prodotto lordo, dovuto a diversità di lunghezza nella stessa rete, col vero aumento di traffico in ragione chilometrica. Per dedurre dal passato l'aumento del traffico nel ventennio futuro, bisognerebbe calcolare, linea per linea, quali siano stati i prodotti chilometrici, e sommarli tutti

senza aggiungere linee nuove. Allora l'onorevole Curioni non troverebbe più i 180 milioni nel 1882, perchè il prodotto di otto mila chilometri è sempre maggiore di quello di sei mila.

Ammetto esservi stato un aumento di traffico anche in ragione chilometrica; ma nego che questo corrisponda al 3.50 per cento, come quello del prodotto lordo: nella discussione generale accennai che per l'Alta Italia si aggirava intorno al 2 per cento, salvo errore.

Non è questo un punto, sul quale sia possibile una discussione, tra di noi, perchè è questione di fatto e di semplice verifica delle cifre della statistica ufficiale.

L'onorevole Curioni ha fatto una curiosa deduzione dagli emendamenti presentati in ordine all'applicazione della percentuale da accordarsi alle Società in modo da riservare qualche profitto al Governo.

Che io domandi il 32.50, che gli onorevoli Luzzatti e Spaventa domandino il 40, ed altri una cifra maggiore o minore, poco monta; io ho già detto quanto alla determinazione del compenso di rimettermene.

La questione è di principio, ed ammesso il principio è evidente che non è più il 62 e mezzo per cento che sia dovuto alle Società. Comprendo che chi sostiene l'articolo primitivo del Governo debba sostenere tutta la percentuale per le variazioni di tariffe; ma quando si ammetta il principio da noi sostenuto, di necessità bisogna trovare una formola, la quale conduca a qualche cosa di equo, non essendo possibile negare che nelle spese siano comprese alcune di carattere fisso, e perciò non dovute.

Ho poi detto, e se non l'ho detto lo dico adesso, che accetto l'arbitrato per determinare anche la nuova percentuale, purchè sia meglio determinata una volta per tutte nella legge; e l'accetto, pur ammettendo coll'onorevole Gabelli che, così facendo, accumuleremo gli elementi delle liti future.

Non ho parlato poi affatto del mezzo per cento che adesso vedo proposto per riduzioni di tariffe fino dal primo dell'anno, perchè mi riservo di parlarne a tempo e luogo, cioè quando verremo alla legge; in aggiunta alla quale Governo e Commissione propongono il relativo articolo.

Se dovessi fin d'ora dirne una parola, preghe- rei i miei colleghi di osservare che il solo trasporto dei cereali, (mi pare di ricordare abbastanza bene le cifre) sale a 1,200,000 tonnellate. Or bene, facendo l'applicazione del mezzo per

cento, che non arriva ad un milione, vedrete a qual povera conclusione si riesce. Dedicandolo anche tutto alla riduzione di una tariffa sola per una merce, come i cereali, o come di qualche altra di uguale importanza, sarà sensibile appena a centesimi per chilometro. Ad ogni modo questa è quistione indipendente dai contratti, e la esamineremo a suo luogo.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Esposerò alcune brevi considerazioni intorno alle variazioni apportate all'articolo 44: e dirò principalmente il perchè non è stato possibile al Governo di accettare gli emendamenti proposti alla Camera.

Già nella discussione generale l'articolo 44 era stato erroneamente interpretato o malamente giudicato da parecchi oratori, i quali, volendo con esempi, forse improvvisati lì per lì, dimostrare gli effetti onerosi che dall'applicazione di esso sarebbero venuti al bilancio dello Stato, hanno quasi sempre trascurato uno degli elementi più essenziali di cui si doveva tener conto, cioè l'aumento di spesa che necessariamente deriva dall'aumento del traffico; onde, calcolando solamente il prodotto che il maggiore traffico procura alla Società, e non calcolando d'altro canto la spesa maggiore indispensabile ad ottenerlo, hanno concluso che in virtù di questo articolo la Società avrebbe fatto esorbitanti guadagni rappresentati da grossissime cifre, fatte apposta per impressionare la Camera ed i lettori dei giornali. Il difetto di questo ragionamento è così evidente che, come non ho creduto necessario di sorgere allora a confutarlo, così continua a parermi anche oggi superflua ogni risposta.

Infatti i discorsi che ho sentito degli stessi avversari dell'articolo hanno già fatto ragione di questa maniera di argomentare; ed è stato da tutti riconosciuto che, fino a tanto che non v'è aumento di traffico, l'articolo 44 deve essere applicato così come è. La questione dunque riguarda solamente gli aumenti.

Questo ho voluto dire, specialmente in risposta all'onorevole Sanguinetti, il quale si è lamentato che il ministro non abbia tenuto nessun conto delle sue osservazioni. Non gli ho risposto, perchè a lui avevano già risposto altri onorevoli oratori, e non occorre che io gli ripetessi una dimostrazione che egli già aveva udito dalla bocca di parecchi colleghi o dei relatori della Commissione.

Ciò premesso vengo senz'altro al tema che ci occupa oggi.

L'articolo 44 è stato stipulato in origine coll'intendimento di dare al Governo la facoltà di ribassare le tariffe internazionali o per dir meglio le tariffe per le esportazioni internazionali ed il commercio di transito. E ciascuno vede il perchè di questa facoltà che il Governo ha creduto opportuno di riservarsi piena ed intera. — Credo fermamente che le Società esercenti saranno trattate dal loro stesso interesse a fare notevoli ribassi di tariffe, ma questi ribassi hanno necessariamente un limite. Quando si tratta di semplice concorrenza fra commerci e commerci, industrie e industrie, una legge uguale regola gli uni e le altre; ma quando si tratta di tariffe internazionali, un elemento nuovo entra nella questione, ed è l'elemento politico. Ci può essere uno Stato vicino il quale con sua evidente perdita, per attirare il commercio ai propri porti od ottenere altri scopi che non sono di natura economica nè ferroviaria, ribassi le sue tariffe talmente da sviare dai nostri porti e dalle nostre strade ferrate quel traffico che naturalmente dovrebbe loro appartenere. Da qui la necessità di serbare anche a noi quella facoltà della quale sanno usare gli Stati nostri vicini e di cui citò parecchi esempi l'onorevole Sanguinetti. A lui che è stato per quanto mi pare contrario all'articolo 40 del capitolato, mi piace di far avvertire che parecchie delle concorrenze da lui citate, che Trieste fa all'Italia, sono fatte principalmente con contratti speciali più che con tariffe speciali. E di questi contratti speciali che una parte della Camera voleva cancellare dal capitolato, il *Central-blatt* austriaco l'anno passato ne riportava più di 3500 esempi, e oltre a questi si stipulano anche altri contratti che non vengono pubblicati. Ecco il modo col quale la *Süd-Bahn* cerca di fare concorrenza all'Italia.

Ma io non voglio ora fermarmi più lungamente su quella lunga serie di esempi che l'onorevole Sanguinetti ha citato. Mi basti dire che egli è stato spesso inesatto, nella citazione delle distanze, nella citazione delle tariffe e nei confronti che ha fatto. Esarei pronto a dimostrarlo alla Camera, quando si dovesse discutere di tariffe internazionali, anzichè della formula contrattuale dell'articolo 44.

Nella Camera è sorto il pensiero di concedere al Governo la facoltà di ribassare non solo le tariffe internazionali, ma anche in via di eccezione le tariffe interne. E dico in via di eccezione perchè, quando questi ribassi all'interno dovessero diventare la norma, si sovvertirebbe il contratto e l'ordinamento che vogliamo dare alle nostre

strade ferrate. Se il ribasso della tariffa interna fatta d'iniziativa del Governo e imposto alle Società, invece di essere una eccezione dovesse diventare la regola, le deliberazioni del Governo facilmente potrebbero essere ispirate ad altri criteri che alla pura e semplice difesa internazionale. Ecco perchè abbiamo chiesto solamente la facoltà di ribassare le tariffe internazionali, senza chiedere contemporaneamente quella di ribassare anche le interne: se il Parlamento vuol dare al Governo anche questa facoltà, deve dargliela con limiti segnati nella legge stessa, e che sarebbe forse opportuno di segnare anche nel contratto. Allora il Governo se ne potrà valere soltanto nei limiti della legge, e non si correrà pericolo di alterare le basi economiche del contratto con danno della finanza dello Stato.

Ma questa maggiore facoltà che gli si vuole accordare ha richiamato di nuovo l'attenzione del Governo e della Camera sul modo di compensare l'altro contraente del danno che ne potrà risentire. E io affermo, o signori, che il modo di compenso segnato nell'articolo 44 mi pare giusto e razionale.

Esaminiamo infatti quali sono gli elementi del nostro contratto. Il contratto che la Camera discute da mesi è principalmente un appalto delle spese di esercizio, e la spesa di esercizio diminuisce col crescere del traffico. Questo, se si guarda a tutto il complesso dell'esercizio, è un fatto costante che vediamo sempre avverarsi benchè non si avveri sempre per tutti i singoli elementi di cui il traffico si compone, anzi per taluno avvenga il contrario. E basati sopra questo fatto costante noi abbiamo stabilito tre percentuali decrescenti: la prima del 62 e mezzo per cento (trovata sperimentalmente, come già dimostrai alla Camera), la seconda del 56 per cento (parlo delle due reti continentali), e la terza del 50 per cento.

Queste percentuali però, come ben comprende la Camera, suppongono tariffe determinate e concordate. Se le tariffe si modificano d'accordo fra il Governo e l'esercente, il contratto naturalmente rimane invariato, e il concessionario è pagato delle sue spese d'esercizio con quel tanto per cento del prodotto che il contratto gli assegna. Ma se invece il Governo per una di quelle ragioni che ho già detto ordina il ribasso delle tariffe contro la volontà dell'esercente, è evidente che le condizioni del contratto sono mutate; e non può esser lecito ad uno dei contraenti di mutarle a sua posta senza risarcire l'altro contraente del danno che gliene può venire.

Ebbene, come faremo questo risarcimento?

Se il nostro è un contratto di rimborso delle

spese di esercizio, evidentemente noi che abbiamo già prestabilito le tre percentuali, non avremo che ad applicarle; ed ecco l'articolo 44, del quale dimostrando io la ragionevolezza alla Commissione, fui il primo a dire: non vi è che un punto solo in cui l'articolo 44 può dare al concessionario qualche vantaggio che forse non dovrebbe spettargli.

E qual'è? Come ho già detto, le tre percentuali tengono conto dell'aumento del traffico; dunque una parte di questo aumento, quella che si può chiamare naturale e normale, perchè nelle attuali condizioni si verifica già da parecchi anni, noi l'abbiamo già impegnata, venduta, contrattata con la Società. Ma il ribasso delle tariffe, fatto a spese dello Stato, può provocare un aumento di traffico maggiore dell'aumento naturale; ed è su questa eccedenza, su questo di più, pagato a tariffa intera e concordata, che può forse derivare al concessionario qualche maggior vantaggio.

Ebbene, o signori, il Governo si è studiato lungamente, prima ancora di presentare il contratto alla Camera, di trovare una formola, la quale potesse dirci quanto sarebbe questo aumento di traffico, dovuto esclusivamente alla diminuita tariffa. Ma la difficoltà del problema non consiste nel proporsi di trovare una soluzione o nel trovare una soluzione astratta (che è cosa facile e il Governo l'ha già fatto più volte), ma consiste nel trovarne una concreta, razionale e applicabile al contratto. E la difficoltà è tale e tanta che io credo il problema insolubile con formule fisse e pre-stabilite.

E allora cosa ci restava a fare? Esaminare se, applicato il ribasso alla tariffa internazionale, era probabile che si verificasse per questo fatto un grande aumento di traffico.

Ho già detto che il Governo nel domandare il limitatamente la facoltà di ribassare le tariffe internazionali non si propose altro scopo che quello di avere in mano un'arma per difendere l'industria nazionale contro una concorrenza artificiale dell'industria straniera, esercitata mediante le ferrovie, o contro il sistema proibitivo degli altri Stati che, ponendo nuovi dazi od aumentando gli antichi sopra i prodotti italiani, mettersero l'Italia nella necessità di ribassare le proprie tariffe onde eliminare in parte almeno gli effetti del rialzo.

È dunque chiaro, o signori, che lo scopo nostro non era tanto di aumentare, quanto di difendere i commerci internazionali italiani; onde il caso di un aumento che superasse l'incremento naturale del traffico doveva essere per noi un caso molto remoto.

E a ogni modo in qual misura si sarebbe verificato? In misura certamente piccola. Anche pagando a tariffa intera, il prezzo che veniva pagato dallo Stato non sarebbe stato tutto percepito, come supponeva l'onorevole Sanguinetti, dalle Società, ma avrebbe aumentato quel prodotto lordo da cui lo Stato piglia poi, sotto forma di fondo di riserva, il 10 per cento nel primo periodo, ed il 16 per cento nel secondo, più la sua quota del 27 e mezzo per cento nel primo periodo, e del 32 e mezzo nel secondo.

Aggiungerò anzi che già nel primo anno di esercizio si otterrà il prodotto iniziale, diguisachè questo aumento, del quale io parlo, si verificherà soltanto nel secondo periodo, quando a termini del contratto non si paga più alle Società il 62 e mezzo per cento, ma soltanto il 56.

Or dunque, supponete pure che, per quell'aumento, il 56 per cento sia qualche cosa di più di quel che si dovrebbe, a rigore, pagare alle Società. Di quanto sarà questo di più? del 6 o del 7 per cento? Ebbene, moltiplicatemi questo 6 o 7 per cento per quell'aumento ipotetico del traffico che eccede l'incremento naturale, eppoi mettetemi questo in monte col resto del prodotto lordo che dovrà essere ripartito, e ditemi che cosa rimarrà alle Società. Forse 10, 15 o 20,000 lire all'anno; ecco tutto.

E in vista di ciò e della impossibilità (che dimostrerò più tardi) di trovare una formula esatta e corrispondente al vero per determinare l'aumento di prodotto dovuto al ribasso di tariffa, altro non restava che di trascurare, come si è fatto, così lievi differenze.

Ci poteva essere è vero un errore, ma sempre così piccolo da non poter esercitare nessuna pratica influenza, perchè, limitata alle tariffe internazionali la facoltà dello Stato di concedere dei ribassi, diventa molto improbabile il caso di un grande incremento di traffico al di sopra dell'incremento naturale, e resta quindi esigua la differenza tra il 56 per cento e quella percentuale minore che si sarebbe dovuta dare alle Società.

Ma ora, o signori, che si vuole estendere alle tariffe interne questa facoltà (facoltà a mio giudizio molto pericolosa, e della quale il Governo dovrà usare con la massima severità e con la massima riserva), quella differenza che prima si poteva trascurare per la poca importanza delle sue conseguenze potrebbe invece produrre effetti di maggiore importanza, per cui diventa necessario di poterla determinare. E qui rinasce il problema: come si fa a calcolarla? Le varie proposte che partono tutte da quel concetto, al quale dianzi ho

accennato: fino a che non sia raggiunto il traffico già ottenuto, più quell'aumento che si può considerare come naturale, la tariffa concordata si applica piena ed intera; al maggiore aumento si applica una minore percentuale di spesa.

La difficoltà sta tutta nel determinare questi due termini, nello stabilire queste due cifre.

Potrei fare un lungo discorso; ma dirò solamente poche cose alla Camera per dimostrare che queste due cifre non si possono stabilire con una formula fissa, e che il problema è insolubile se non si ricorre agli arbitri.

Si dice: il traffico ottenuto nell'anno precedente (la formula dell'onorevole Baccarini, quella dell'onorevole Luzzatti partono entrambe da questo principio) si deve pagare a tariffa concordata; l'aumento di traffico fino alla misura del 3.50 sopra il prodotto dell'anno precedente dovrà essere considerato come incremento naturale; ogni dippiù dovrà essere giudicato incremento di traffico dovuto alla tariffa ribassata d'ordine del Governo.

Ebbene, signori, questa supposizione è affatto contraria ai fatti. Mi basterà citare alcuni esempi, e potrei citarne una sequela lunghissima. Sulla rete dell'Alta Italia i trasporti del carbone (vedete che non è uno dei commerci più saltuarii) sono stati, nel 1882, di 668,000 tonnellate; nel 1883, di 902,000 tonnellate, con un aumento del 32 per cento; i trasporti di materiali da costruzione, nel 1882, ascsero a 870,000 tonnellate; nel 1883, ad 1,080,000 coll'aumento del 24 per cento; i trasporti degli olii vegetali all'incontro furono nel 1881 di 98,000 tonnellate; nel 1882 di sole 90,000, con la diminuzione dell'8 per cento.

Veniamo alle linee Romane: vini comuni...

Baccarini. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici... vini comuni: nel 1881, 48,000 tonnellate; nel 1882, 30,000 tonnellate; nel 1883, 40,000 tonnellate. Vedete che vi è in un anno una diminuzione del 25 per cento, e l'anno dopo un aumento del 33 per cento. Carboni vegetali: nel 1881, 90,000; nel 1882, 92,000, aumento 2 per cento; nel 1883, 100,000, aumento del 10 per cento.

E gli stessi fatti si verificarono anche sulla rete delle Meridionali. Nel 1883 i vini trasportati ammontarono a 36,000 tonnellate; nel 1884 a 77,000, con la differenza in più di 41,000 tonnellate, corrispondente al 112 per cento d'aumento.

Ora io dico, con questi grandi e repentini sbalzi che vediamo da un anno all'altro, come possiamo presumere che le quantità di tonnellate trasportate

nell'anno precedente, siano la norma sicura per stabilire che tutto l'aumento, oltre il 3.50 per cento, sia dovuto alle tariffe ribassate? Col criterio proposto dagli onorevoli Baccarini e Luzzatti, se ci fossero stati ribassi di tariffe noi avremmo dovuto considerare quasi l'intero aumento come effetto di cotesti ribassi, mentre è stato cagionato da tutt'altro motivo.

E questi motivi possono essere infiniti: l'annata buona o cattiva, l'annata buona in un luogo, cattiva in un altro. Ecco come si spiega, per esempio, il cresciuto traffico dei vini. Le provincie meridionali nel 1884 hanno avuto una eccellente vendemmia, e la vendemmia è stata invece cattiva in tutto il resto d'Italia. I trasporti dei vini sono quindi straordinariamente aumentati, mentre i trasporti dei viaggiatori sono diminuiti a cagione della epidemia colerica. Poi ci sono le strade nuove che si aprono e fanno affluire il traffico sulle altre. Ecco una seconda ragione di aumento. E ne potrei allegare una terza, una quarta, una quinta, perchè ho detto già che sono moltissime le cause che possono provocare questo aumento. Come si può adunque supporre, che, al di là del 3.50 per cento, tutto l'aumento sia dovuto a diminuzione di tariffe?

Ora passiamo alla seconda parte del problema, cioè alla determinazione del compenso dovuto alle Società per la maggiore spesa di esercizio, portata dall'aumento del traffico.

L'onorevole Baccarini propose, mi pare, il 32 per cento della tariffa concordata; l'onorevole Luzzatti andava al 40 per cento. Cominciamo per mettere bene in sodo i fatti. Il Governo acquista con questo articolo la libertà di fare quelle riduzioni di tariffe che creda opportune a quelle voci che crede lui, senza dover render conto alle Società esercenti del perchè scelga piuttosto una voce che un'altra.

Ebbene, o signori, noi abbiamo moltissime voci, la cui tariffa non basta a compensare le spese di esercizio, quando si detragga dal loro prodotto la parte dovuta allo Stato.

Noi abbiamo, per esempio, le ligniti, che si trasportano a 3 centesimi. Ebbene, quanta è la spesa dovuta all'esercizio?

L'onorevole Spaventa propose già alla Camera un contratto, con cui si pagavano direttamente alle Società le spese di esercizio, senza nessuna loro partecipazione al prodotto lordo; e a norma di questo contratto si sarebbero pagati centesimi 2.75 per ogni tonnellata-chilometro, qualunque fosse la quantità del traffico. Quindi si poteva aumentare il traffico mediante i ribassi di tariffa

fatti dallo Stato; ma non perciò diminuire il compenso alla Società, perchè si pagarono sempre centesimi 2.75 per tonnellata, più 4 mila lire al chilometro, equivalenti alle spese di esercizio; onde aumentando il traffico aumentava in proporzione anche il provento della Società, senza diminuzione di sorta.

Ed aggiungo che le ferrovie germaniche e le austriache che fanno spesso accordi per facilitare l'istadamento delle merci, stabiliscono in questi accordi che la linea che effettivamente fa il trasporto, dev'essere rimborsata della spesa effettiva che sostiene, e prendono su per giù per base i centesimi 2.75, anzi ce ne sono alcune che stabiliscono proprio quella cifra, come compenso alle spese. Ora noi per un grandissimo numero di voci pagheremo meno alle Società le quali non ricevono centesimi 2.75 per tonnellata se non quando la tariffa è di cinque centesimi.

E ciò premesso ritorno alle ligniti. Noi facciamo pagare per la lignite 3 centesimi la tonnellata qualunque sia la distanza; ma di questi 3 centesimi una parte se la prende lo Stato, e precisamente nel primo periodo, il 37 e mezzo, nel secondo il 44, e nel terzo il 50 per cento; onde alla Società rimane soltanto nel primo periodo il 62 e mezzo, nel secondo il 56 e nel terzo il 50 per cento, che rappresentano rispettivamente centesimi 1.87, 1.68 e 1.50. Dunque alla Società non è pagata nel secondo e terzo periodo che circa la metà della spesa viva che ha per trasportare la merce.

Altre merci, per esempio, i carboni, pagano 5 centesimi per la prima zona, ma quanto più aumenta la distanza, tanto più diminuisce il prezzo, il quale diventa di 4, di 3 ed anche di centesimi 2,5.

Ora io dico: se lo Stato diminuisce le tariffe di queste voci e ne aumenta per conseguenza il traffico, cosa fa? Aumenta evidentemente non gli utili ma la perdita per la Società, perchè cresce la quantità di quei trasporti nei quali la Società è in perdita.

Ma si dirà: come mai si fanno dei trasporti con perdita? Ciò dipende dalla natura delle cose. Ci sono dei trasporti ricchi, i quali pagano più della spesa di trazione e delle altre spese d'esercizio; e questi pagano per sé ed anche per altri. Così, ad esempio, la seta paga per sé ed anche per la lignite. Ora, se si stabilisce per principio di mantenere le tariffe della seta e delle altre voci remunerative così come sono, vietando ogni aumento, e di aumentare invece con riduzioni di tariffa la quantità dei trasporti in perdita, io vi domando dove andremo a finire? È evidente che procedendo per questa via si può facilmente arrivare,

non solo a modificare, ma anche ad alterare del tutto le basi del contratto. Che compenso può essere per la Società il 32 od anche il 40 per cento della tariffa di una merce, che anche a tariffa intera si trasporta con perdita?

Aggiungo che il Governo ha la facoltà di fare questi ribassi di tariffe non solo per le merci, ma anche per le linee che vuole. Ora, può benissimo accadere che si faccia un ribasso di tariffa per merci che percorrono una linea di grandi pendenze: e se le pendenze superano il 10 per mille, la spesa di trasporto, specialmente in causa della trazione, va molto più in là dei centesimi 2.75 per cento, che è la media generale del compenso calcolato per le strade piane. Ora, l'Italia ha moltissime strade non piane; e se la merce per cui il Governo impone il ribasso di tariffa deve percorrere queste strade di forte pendenza (come sono sempre più o meno le strade di montagna), è certo che, sia perchè la merce è stata *tassata* poco, sia perchè la spesa col crescere del traffico cresce anche in una proporzione maggiore, la Società, evidentemente, ha una perdita sensibile. Come era dunque possibile trovare una formula? Io, dopo essermi stirlato il cervello, sono venuto nella convinzione che l'unica formula precisa da potersi adottare era quella dell'articolo 44. C'è, è vero, quella piccola incognita che ho detto: ma come eliminarla? Come risolvere il problema sotto l'aspetto della quantità d'incremento di traffico dovuto al ribasso di tariffe? Come risolverla sotto l'altro aspetto della minore spesa di trazione, quando è in piena balia dello Stato, di applicare il ribasso ad una merce il cui aumento di traffico cresce la perdita anziché il guadagno della Società? Non c'erano quindi che due vie da seguire: o lasciare l'articolo 44 come si era proposto, ovvero rimettere la decisione agli arbitri, che caso per caso avrebbero giudicato tanto della parte di aumento dovuta al ribasso della tariffa ordinato dal Governo, quanto del nuovo compenso ad esso corrispondente.

Alla Commissione è piaciuta questa seconda via, e scegliamo pur questa. Credo che anche questa ci condurrà ad una soluzione equa, benchè amministrativamente più complicata: e se ci sarà un aumento di traffico veramente notevole fuori di quelle condizioni, alle quali ho alluso, di tariffe eccessivamente basse e di forti pendenze, gli arbitri determineranno quale diminuzione debba farsi alle spese di esercizio. E dico diminuzioni perchè aumenti non ce ne potranno mai essere neanche quando, forse a ragione, si dovrebbe fare piuttosto un aumento che una diminuzione.

A me pare con queste osservazioni di avere abbastanza precisamente chiarito il pensiero del Governo non solo, ma anche la difficoltà del problema che la Camera ha voluto porsi, e la quasi impossibilità (per me anzi l'assoluta impossibilità) di trovare una soluzione diversa dalle due che sono state proposte. O si applica l'antico articolo 44 come era in origine, e per certo creda

l'onorevole Spaventa che anche in questo caso non ci sarebbero indebiti lucri, purchè questa facoltà dei ribassi non si voglia adoperare con soverchia larghezza — o si applica l'articolo com'è ora proposto; ma in entrambi i casi bisogna che lo Stato usi del suo diritto con molta discrezione, se non si vuole andare incontro al pericolo di lasciare sostanzialmente in mano agli arbitri la determinazione effettiva della percentuale.

Una terza soluzione che sia equa per entrambe le parti non la vedo; e qualunque delle due proposte si adotti, quella dell'articolo 44 deve sempre rimanere una misura eccezionale. E con questo intendimento che il Governo ha proposto fino da principio l'articolo 44; e con questo intendimento accetta ora l'estensione della facoltà di modificare le tariffe anche al traffico interno, sia considerato in se stesso, sia ne' suoi rapporti col traffico internazionale.

Voci. Ai voti! ai voti!

Baccarini. Chiedo di parlare contro la chiusura.

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

Chi l'appoggia sorge.

(È appoggiata.)

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare contro la chiusura.

Baccarini. Ho chiesto di parlare contro la chiusura per fare questa dichiarazione: che è veramente singolare, che le domande di chiusura partano dai banchi della Commissione; e rinunzio a parlare. *(Approvazioni a sinistra)*

Voci dal banco della Commissione. Che Commissione!

Presidente. Essendo stata appoggiata, pongo a partito la chiusura.

Chi l'approva sorge.

(Non è approvata.)

L'onorevole Prinetti ha facoltà di parlare.

Prinetti. Non ho nessuna volontà di fare un discorso su questo argomento; tuttavia la modificazione, che è proposta dalla Commissione e, per me, così grave, che turba sostanzialmente l'economia tutta del disegno di legge che sta dinanzi alla Camera.

E, poichè io ho avuto l'onore di dire il mio avviso intorno ad alcune disposizioni di questo contratto, mi permetta la Camera di fare su questo punto qualche dichiarazione.

L'onorevole Curioni ha detto che egli non ha mai data, e non dà grande importanza a questo articolo 44. Ed io neppure non ne ho mai data fino a che l'articolo era ristretto ai traffici internazionali, ed aveva il carattere di una misura eccezionale, la quale non avrebbe trovato se non in casi estremi la sua applicazione, in casi direi quasi di guerra guerreggiata, in casi nei quali si

trattasse di difendere con misure estreme gli interessi supremi del commercio nazionale. Ma quando voi applicate quest'articolo alle tariffe in terne, allora la sua efficacia può essere assai più grave di quello che la stimi l'onorevole relatore della Commissione.

La conferma di queste mie osservazioni la trovo nelle dichiarazioni stesse dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha detto che questa proposta che sta dinanzi alla Camera contiene una facoltà pericolosa e della quale in avvenire Governo e Parlamento dovranno usare con grande prudenza, con grande parsimonia.

Ora io che non siedo sui banchi del Governo mi sento molto peritoso dinanzi a questa dichiarazione dell'onorevole ministro, perchè questa facoltà che egli giudica molto pericolosa, deve durare venti anni, nè alcuno sa da chi possa in sì lungo periodo di tempo venire usata.

Io comprenderei le parole dell'onorevole Curioni se la misura massima di applicazione di questo articolo dovesse restringersi al mezzo per cento del prodotto iniziale, com'è stabilito in un articolo aggiuntivo proposto alla legge; ma poichè questa facoltà che noi ci riserviamo di fronte alle Società durerà anche oltre l'esaurimento di quel mezzo per cento, io domando, o signori, e lo domando specialmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici: come potete voi essere sicuro che, esaurito questo primo fondo, altri non ne saranno chiesti alla Camera a quest'oggetto? Che effetto farà nel paese, onorevole Genala...

Brunetti. Lo domanderemo allora.

Prinetti. Lo domanderemo allora, onorevole Brunetti, ma sarà troppo tardi, perchè di fronte a questa disposizione le Società non faranno più spontaneamente nessun ribasso di tariffa; non accorderanno più facilitazioni, anche quando fossero richieste da bisogni generalmente sentiti, e che troverebbero nella loro soddisfazione la più giusta ed equa remunerazione.

Le Società stesse quindi si faranno le ispiratrici dell'agitazione del paese per obbligare il Governo ad usare di questa facoltà, d'onde deriveranno ad esse due utili invece di uno solo. (Bene! a sinistra)

Ed è appunto questo danno al quale col mio voto non vorrei dar luogo.

E d'altra parte questo articolo, a mio modo di vedere, non risponde nemmeno alle osservazioni giustissime che furono svolte nello splendido discorso pronunziato or sono alcuni giorni dall'onorevole Luzzatti, al quale con modeste parole io mi sono associato.

L'onorevole Luzzatti ha detto allora che volendo immaginare, come si è fatto, di un tratto, di un getto solo un Codice nuovo di tariffe, è inevitabile che si commettano errori gravi in più od in meno.

E dico appunto in più od in meno, perchè in un paese, dove abbiamo un monopolio ferroviario, dove lo Stato non ha più a contare sul capitale impiegato nelle ferrovie, e rinuncia a ritrarre da esso quelle remunerazioni a cui ha diritto, è una colpa di fronte all'erario, di fronte ai contribuenti il lasciar correre errori, come ve ne saranno nel Codice delle tariffe, il tralasciare disposizioni, la cui omissione porterà gravi conseguenze. Avremo aumenti perniciosi e forse diminuzioni inutili, e che saranno quindi parimenti dannose.

L'onorevole Luzzatti chiedeva quindi una revisione, dopo un esperimento di qualche tempo, di questo Codice delle tariffe.

Ora io non credo che la proposta che ci è presentata risponda nemmeno da lontano a questo scopo; io credo ch'essa non raggiunga nemmeno uno degli scopi, a cui l'onorevole Luzzatti ha alluso con le sue splendide parole.

Con essa non evitate nessuno degli inconvenienti che egli voleva evitare; perchè quando noi assegniamo oggi un fondo di un milione per questa correzione, non dobbiamo illuderci, questo fondo sarà esaurito in un termine, nel quale non si sarà potuto nemmeno sperimentare il Codice delle tariffe.

E poi per revisione io intendo, e credo che anche l'onorevole Luzzatti così intenda, che in occasione della revisione si possano introdurre diminuzioni, ma che si possano anche portare degli aumenti, per far fronte alle diminuzioni.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma questo c'è nell'articolo 16.

Prinetti. Ora io non credo che la modificazione dell'articolo 44 che ci è presentata, risponda ad alcuno di quegli scopi, eviti alcuno di quegli inconvenienti.

E dico il vero, io ho sempre professata questa convinzione, che fosse poco utile il portare davanti ad una Camera, la discussione delle singole tariffe. Io credo che la Camera avrebbe dovuto votare dei criteri di massima, e lasciare al potere esecutivo il tradurli in cifre. Ma poichè ci siamo venuti, poichè le tariffe stanno davanti alla Camera, io credo che noi non possiamo evitare una analisi, per quanto possibile accurata, di queste tariffe. Se errori ci sono, questi errori devono essere corretti; ma il lasciare al Governo di destinare fin d'ora

un fondo determinato per correggere tariffe non ancora sperimentate, io non lo credo parlamentariamente, nè politicamente corretto. Io credo quindi che, al punto in cui siamo, noi non possiamo esimerci dallo esaminare con cura le tariffe che abbiamo dinanzi. Io era contrario a questo concetto; ma oggi ci siamo, ed io sarò qui a fare il mio dovere difendendo quelle modificazioni che credo consigliate dallo interesse generale del mio paese.

Dopo questa breve dichiarazione è naturale che io non posso arrivare che ad una conclusione. Se su questa questione verrà chiesta la votazione nominale, io dichiaro che mi asterrò dal votare.

Io vollen fare questa dichiarazione per giustificare un voto che altrimenti non avrebbe potuto essere giustificato; e ringrazio la Camera dell'attenzione che ha voluto prestarmi.

Presidente. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

Gabelli. Rinuncio a parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

Spaventa. Nel far testè una dichiarazione, poichè il mio amico Luzzatti non era ancora arrivato alla Camera, io cominciai col riconoscere che la proposta della Commissione rendeva giustizia ai principii che avevano informato il nostro emendamento. Ma ho dovuto con mio rincrescimento soggiungere che la Commissione, mentre ammetteva in astratto gli scopi dell'emendamento nostro, in concreto li eludeva colla proposta sua. E per la dimostrazione di questo assunto mi rimetteva senz'altro ai ragionamenti ch'erano stati fatti già dai precedenti oratori.

Non avrei quindi sentito il bisogno di aggiungere altro, se non vi fossi costretto così dall'onorevole relatore Curioni, come da alcune osservazioni dell'onorevole ministro.

L'onorevole Curioni ha come voluto trovare nel riconoscimento che io faceva delle intenzioni che animano la proposta della Commissione, una approvazione della proposta stessa, mentre io ho dichiarato perfettamente il contrario.

Dissi che la Commissione aveva riconosciuto i fini della nostra proposta, ma che, con la proposta sua, gli aveva perfettamente elusi. Ecco che cosa io dissi: Non bastano le intenzioni anche ottime: è da vedere come sono tradotte in pratica. Vediamo dunque se la proposta concreta della Commissione soddisfa o no agli scopi ch'essa ha comuni con noi.

Io dissi che il primo scopo era di mantenere nelle mani del Governo la libertà delle tariffe. L'onore-

vole ministro, accettando la proposta della Commissione, ammette anch'egli lo stesso principio; però lo ammette non senza rincrescimento. E in questo sentimento, secondo me, è la chiave che può servire a spiegare tutto il concetto che il ministro ha avuto nel concludere queste convenzioni; qui almeno più spiccatamente questo concetto si chiarisce a' miei occhi. Il ministro crede che sia una facoltà pericolosa quella che il Parlamento serba nelle sue mani di mutare le tariffe ferroviarie.

Ebbene, questo concetto è l'opposto di quello col quale i riscatti delle ferrovie in Italia sono stati compiuti.

Nel 1874, quando fu dapprima proposto il riscatto delle nostre ferrovie, la giustificazione migliore di quell'operazione pareva esser questa, cioè, che per essa lo Stato veniva ad acquistare il dominio sopra le tariffe ferroviarie.

Non valeva la spesa, io penso, di sobbarcarci ai sacrifici che il riscatto delle ferrovie ha portato alle finanze dello Stato, se questo principio doveva essere abbandonato.

Lo stesso onorevole Depretis, con l'articolo 33 delle convenzioni del 1877, riconosceva la necessità di mantenere la libertà delle tariffe nelle mani dello Stato. Disgraziatamente però l'onorevole Depretis ricadde nell'errore in cui tutte le concessioni anteriori erano cadute, cioè, di stabilire il compenso delle spese di esercizio in un'aliquota del prodotto lordo; ed allora gli fu forza con l'articolo 66 delle sue convenzioni di proporre, per le mutazioni di tariffe che lo Stato ordinasse, dei compensi alle Società presso a poco commisurati come li commisura l'articolo 44 delle convenzioni presenti.

L'onorevole Genala, e come relatore della Commissione d'inchiesta, e come ministro che stipulava le presenti convenzioni, si rallegrava di questo sistema, pel quale lo Stato vincolava la sua libertà contrattualmente colle Società esercenti in ordine alle tariffe, ravvisando in questi vincoli contrattuali un punto d'appoggio e di resistenza per il Governo contro le pressioni parlamentari e i propri abusi.

Ora per me non vi è concetto più erroneo dello Stato di quello che voglia limitarne la potestà, non con rapporti di diritto pubblico, sibbene con vincoli di diritto privato. Lo Stato è di certo un potere che non deve essere illimitato, ma esso deve cercare e trovare i propri limiti in sè stesso, in rapporti di diritto pubblico tra i poteri che lo costituiscono e ne formano l'organismo, e con le altre istituzioni sociali che vivono nel suo seno e

nei rapporti di diritto pubblico coi cittadini, ma giammai in rapporti di diritto privato e di natura contrattuale. Lo Stato, così, non è più uno Stato moderno; è lo Stato patrimoniale, un *jus privatum* che si mette di fronte ad altri diritti privati e subisce tutte le modificazioni contrattuali, come una azienda economica qualunque, ma che non ha diritto ad essere chiamato Stato dei tempi nostri. Eppure fu questo il concetto animatore così dell'articolo 44 come di molte, moltissime altre disposizioni di queste convenzioni, dove la potestà dello Stato è divenuta appunto oggetto di limitazioni contrattuali.

L'onorevole ministro è stato fedele alla sua ispirazione di trovare in questi vincoli delle garanzie, che egli non trova nella virtù e nella robustezza delle nostre istituzioni.

Uno Stato così, se avesse a progredire il sistema, sarebbe, non quello del regno d'Italia, ma quello di un viceregno... (*Oh! oh!*) di un viceregno: perchè procedimenti e operazioni così fatte mi ricordano il viceregno spagnuolo in Italia, al tempo degli *arrendamenti*, quando le tasse si vendevano, perchè lo Stato non sapeva riscuoterle da sè; quando le cariche dei giudici si vendevano, perchè lo Stato non sapeva nominare dei giudici; (*Si ride — Bene!*) quando vi erano i capitani di ventura, perchè lo Stato non sapeva formarsi e tenere da sè un esercito.

Ora, o signori, il diritto della tariffa ferroviaria è oggi divenuto, nella vita degli Stati moderni, qualche cosa di così importante come qualunque altro diritto sovrano.

Io non starò a ripetere cose note, ma certa cosa è che l'esercizio di questo diritto voi non potete averlo pieno ed intero che o nel sistema delle ferrovie di Stato, o in un sistema nel quale la proprietà delle ferrovie essendo pure dello Stato, la spesa d'esercizio da pagarsi ad una Società esercente sia in modo assoluto indipendente dalla tariffa ferroviaria.

Ma non è solo sotto i rispetti economici e sociali che io credo essenziale per lo Stato di avere la libera disposizione delle tariffe: io credo che anche nel sistema delle convenzioni presenti, se lo Stato non ha la libera disposizione delle tariffe, finanziariamente l'interesse suo non è abbastanza assicurato.

Tosto che voi avete vincolato le tariffe, contrattualmente, per rappresentare con il 62.50 per cento del loro prodotto il compenso per le spese di esercizio, che dovete all'esercente, non è manifesto, che qualunque traffico, il quale non può essere tassato con una tariffa il cui 62.50 per cento offra al-

l'esercente un compenso delle spese che esso fa per il trasporto, non può da lui essere accettato ed eseguito?

Ed è ciò favorevole non dico all'interesse economico del paese, ma all'interesse finanziario stesso che lo Stato ha come proprietario delle ferrovie? Ma no, non mai.

Il 27.50 per cento del prodotto della tariffa, che lo Stato prende per sè, come rappresentativo degli interessi e dell'ammortamento del suo capitale di impianto, volete voi immobilizzarlo?

Ma il capitale d'impianto di qualsiasi industria può pretendere sempre, e necessariamente, una quota fissa e predeterminata, per il servizio economico che esso presta?

No certamente. Se vi sono traffici che non possono sopportare una tariffa, che comprenda insieme la spesa di trasporto, e la quota dovuta al proprietario della strada nella ragione da voi determinata, non è chiaro che non avranno altrimenti luogo?

E se il trasporto non avrà luogo, non è tanto di perdita per il proprietario?

Quando la Società è insieme proprietaria e concessionaria della linea, essa regola i suoi interessi così, che per il trasporto che fa riceve il compenso della spesa che il trasporto importa e il resto sia il 27 per cento, sia il 20, il 10, o il 5 è tanto di guadagnato per essa.

Ma per lo Stato, quando la tariffa dev'essere tale che la Società necessariamente trovi nel 62.50 per cento della stessa, un compenso della spesa, e con tale tariffa il traffico non è possibile, e con una tariffa minore la Società non può eseguirlo, rimane però esclusa la possibilità di qualsiasi guadagno.

Ma intanto allo Stato può ben convenire di contentarsi di meno del 27 per cento per rendere possibile il trasporto; il che sarebbe di utilità economica pel paese, e nel tempo stesso di vantaggio finanziario per lo Stato.

Io non so se sono riuscito ad esprimere con sufficiente precisione il mio concetto; ma io dico insomma che anche finanziariamente, poste le ragioni economiche che possano consigliare il ribasso di tariffe, anche finanziariamente allo Stato può convenire di contentarsi di meno del 27 per cento, quando sia provato che il trasporto ad una ragione che comprende il compenso per le spese d'esercizio, come necessariamente deve comprenderlo, poichè altrimenti il trasporto non sarebbe economicamente utile, ed insieme una quota per interesse ed ammortamento del capitale non minore del 27.50 per cento non possa aver luogo,

In questo caso conviene che lo Stato abbia la facoltà di ordinare ribassi di tariffa nel suo stesso interesse finanziario. Da questo concetto noi movevamo allorchè proponemmo che la facoltà, riservata con tante cautele dalla proposta ministeriale nell'articolo 44 al Governo, di modificare le tariffe soltanto per uno scopo difensivo in ordine ai trasporti internazionali ed alle esportazioni, fosse estesa ai traffici interni.

Ma noi sapevamo come questa facoltà avrebbe potuto diventare veramente pericolosa nel senso preciso delle considerazioni svolte dall'onorevole Prinetti, quando i compensi da pagare alla Società per gli aumenti di traffico che possono nascere dai ribassi di tariffa, non sieno commisurati strettamente al puro rimborso delle spese di trasporto. Poichè se con i ribassi ordinati dallo Stato nascerà, come probabilmente può nascere, un aumento di traffico, che la Società avrebbe compensato nella stessa misura con cui era compensata con la tariffa anteriore, evidentemente la Società non avrebbe mai alcun interesse a proporre da sè ribassi di tariffa; e l'uso di questa preziosa facoltà, che noi volevamo mantenuta allo Stato, avrebbe finito col produrre un danno alla finanza, ed un lucro indebito alla Società.

Queste due idee per noi, facoltà nel Governo di disporre delle tariffe, e necessità di restringere il compenso per la spesa di esercizio, quando la Società non accetti le modificazioni proposte dal Governo al limite strettamente remunerativo della spesa effettiva, erano due idee indissolubili.

Questo, o signori, fu il concetto del nostro emendamento. Noi non ci dissimulammo, del resto, la difficoltà, che vedeva ognuno, di determinare in modo preciso il compenso che debba pagarsi alla Società per ogni aumento di traffico nascente da ribasso di tariffa. Noi proponemmo che questo compenso fosse commisurato nella ragione del 40 per cento della tariffa anteriore per tutto l'aumento al di là del tre e mezzo per cento, che è creduto l'incremento annuale naturale del traffico delle due reti continentali.

Ammettevamo dunque, come l'onorevole ministro medesimo, che se il traffico rimaneva lo stesso, o non fosse aumentato al di là del limite a cui ho accennato, lo Stato fosse in obbligo di accreditare la Società esercente di tutta la differenza nascente dall'applicazione della nuova tariffa in confronto della tariffa anteriore. Ma per tutto il traffico al di là la Società non dovrebbe avere diritto se non al rimborso strettamente della spesa proporzionale a

questo aumento di traffico: e questo rimborso per noi non doveva superare il 40 per cento del prodotto della tariffa anteriore.

Ma qui si sono elevate tutte le difficoltà; questo 40 per cento che voi proponete, che cosa rappresenta?

Io vi dirò, o signori, come questo 40 per cento è stato da noi proposto.

Nel 1874, allorchè la Società delle Meridionali doveva assumere l'esercizio delle tre reti riunite, le Meridionali, le Romane e le Calabro-Sicule, la spesa proporzionale al traffico delle tre reti fu in media, secondo i calcoli accettati dalla stessa Società, del 40 per cento del prodotto delle tariffe allora vigenti.

Questa media risultava dal 30 per cento della rete Calabro-Sicula, dal 46 per cento della rete Meridionale, e dal 38 per cento della rete Romana.

L'onorevole Depretis il quale concludeva le sue convenzioni nel 1877 per le due reti continentali, non calcolava la spesa proporzionale al traffico, al di là del 49 per cento, e se concedeva una percentuale del 58, oltre l'iniziale di 150 milioni, la concedeva ammettendo che il 9 per cento, che è la differenza fra il 49 e il 58, rappresentasse una remunerazione, un premio per la Società, ma non già un rimborso di spesa. Io non discuto, come fu allora discussa da uomini competentissimi, la cifra del 49 per cento del 1877; ma dico che il 58 per cento, come risulta dalla relazione della convenzione del 1877, comprendeva il 9 per cento di premio o remunerazione al di là del rimborso di spesa.

Ma nel 1874 e nel 1877, i prezzi del carbone, e del ferro per conseguenza, erano tutt'altro di quelli d'oggi. Ma se noi applichiamo oggi al traffico del 1883 i compensi del 1874 con la tariffa attuale, quale è la percentuale corrispondente alla spesa variabile del traffico delle quattro nostre reti? Ecco dei numeri, i quali sono inconfutabili.

La spesa proporzionale al traffico sull'Alta Italia, colle tariffe vigenti e coi compensi del 1873 corrisponde al 38,9; sulle Romane al 42,5; sulle Meridionali al 48,3; sulle Calabro-Sicule infine al 38 per cento del prodotto delle attuali tariffe. Si vede qui come dove la tariffa è più alta, la spesa variabile è più bassa; dove la tariffa è meno alta, come nelle Romane, la spesa variabile cresce, ed è al massimo nelle Meridionali dove arriva al 48,3. Ma in media, la spesa proporzionale al traffico nel 1883 con i compensi del 1874 è ancora del 40 per cento. Lo stesso onorevole ministro per quanto riguarda la piccola velocità, ammette che è la medesima.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È più larga dell'attuale.

Spaventa. La spesa adunque proporzionale al traffico oggi sopra tutte le quattro reti è del 40,7 per cento del prodotto delle tariffe attuali. Ma, si dice, vada pure che questa sia la spesa proporzionale al traffico presa in complesso, ma qui non si tratta di determinare la spesa proporzionale al traffico in complesso di ciascuna rete, ma la spesa proporzionale ad un aumento di traffico che avvenga sopra una o alcune merci soltanto; il che fa una differenza, poichè le tariffe non sono uguali per tutte le merci. Ciò è vero, non si nega: ma gli è perciò che noi abbiamo proposta prima una cifra molto più alta di quella che sarebbe veramente la cifra attuale, se si tien conto della differenza di prezzo dei carboni e del ferro che corre dal 1874 ad oggi.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Le tariffe!

Spaventa. Quanto alle tariffe, esse non sono punto ribassate dal 1874 a questa parte. I ribassi sono quasi insignificanti.

Di più, noi proponevamo che, in ogni caso, questa differenza fosse apprezzata dentro certi limiti. Quanto alla misura del compenso, se dovesse essere 32 e mezzo o il 40 o 45 per cento, io dico che questo è un punto secondario. Il punto fondamentale era il concetto, che a me pare non sia stato inteso, ed era questo, cioè: necessità economica, sociale, finanziaria della libertà delle tariffe in mano dello Stato, collegato col sistema di rimborsare la Società esercente, quando non consentisse a modificazioni di tariffe, unicamente della spesa effettiva proporzionale al traffico. Perché con questo sistema si garantivano nel tempo stesso gli interessi economici e finanziari dello Stato, e si eliminava il pericolo a cui altri nostri colleghi hanno accennato, di togliere alla Società, con questa libertà concessa allo Stato, qualunque interesse di proporre da sé ribassi di tariffe. Poichè è evidente che se la Società, coi ribassi di tariffa, d'onde possono nascere aumenti di traffico, non sia per riavere se non il compenso delle spese che essa fa nell'eseguire cotesto traffico, essa non aspetterà che il Governo le ordini tali ribassi alla suddetta condizione, ma avrà piuttosto interesse di proporli da sé in una misura tale che il compenso, che ne avrebbe, le assicuri ad un tempo un premio, una remunerazione oltre al rimborso della spesa effettiva.

Ma qui sono incominciate tutte le difficoltà. Come si fa a determinare questa percentuale? È strano!

Quando si è discussa la percentuale del 62 e

mezzo per cento, che il Governo deve pagare come compenso delle spese di esercizio alla Società, tutte le difficoltà mosse incontro la probabilità di stabilire con sufficiente precisione cotesta cifra, sono state rimosse con una grande disinvoltura.

Genala, ministro dei lavori pubblici. In complesso, e non voce per voce. Questa è la questione.

Spaventa. In complesso mi fermerò anche al complesso.

Allora tutte le difficoltà sono parse facili a superarsi, oggi che si tratta di stabilire questo coefficiente di esercizio di un determinato traffico, le difficoltà diventano insuperabili.

Però l'onorevole ministro ha detto che nel 1874 si era preso im media come spesa effettiva di esercizio, centesimi 2.75 per tonnellata chilometro. Ebbene, io allora lo prendo in parola, la formula, che si va cercando, è bella e trovata.

Io non credo che le Società la possano rifiutare; io concedo per ogni aumento di traffico centesimi 2.75, qualunque sia il traffico.

Questa difficoltà insuperabile dunque dove è?

Resta però un'altra obiezione. L'onorevole ministro ha letto alla Camera una lista di merci, il cui traffico da un anno all'altro sbalza come da 10 a 20, da 100 a 200.

Quindi la difficoltà di apprezzare, di determinare veramente qual parte di questo traffico nasca da un ribasso di tariffa, che sia per avventura ordinato dal Governo, e quale altra abbia altre cause nelle condizioni economiche del paese, o da abbondanza di produzione tra una regione e l'altra, o da qualunque altra causa.

Ebbene contro questa osservazione io dico dapprima, che se il Governo ordina alla Società un ribasso di tariffa relativo a merci cosiffatte, e la Società rifiuta la modificazione, non è ingiusto che lo Stato faccia proprio il profitto che può nascere dall'aumento di questo traffico, poichè è esso che se ne assume il rischio, e la Società si è rifiutata di farlo per conto comune.

Dico di più, che i ribassi generalmente poi non verranno ordinati per le tariffe più basse, ma si deve supporre che saranno ordinati piuttosto per le tariffe più alte. È molto più probabile che lo Stato proponga ribassi là dove il traffico è scarso e non progressivo, che non dove il traffico è progressivo ed in aumento. Sarebbe un errore gravissimo dal lato finanziario fare il contrario. Lo Stato in quanto è proprietario delle strade, ha la quota del 27 e mezzo per cento sul prodotto delle tariffe, che non lo compensa certo di tutto l'onere imposto alle sue finanze dal capitale d'im-

pianto che gli appartiene. Esso quindi ha interesse senza nuocere al traffico che questa quota si accresca al possibile. Mancherebbe però di intelligenza, se, potendo avere una quota del 27 e mezzo per cento, diminuisse volontariamente le tariffe per averne meno, quando, tenendole in quel limite, il traffico egualmente prosperasse. Se lo Stato ha intelligenza, deve ordinare una diminuzione di tariffe in quei traffici dove tale diminuzione può recarvi incremento, o dove, senza tale diminuzione, il traffico non aumenterebbe; ma non già dove da sè il traffico cresce ed aumenta.

Ma infine ammetto che non sia facil cosa determinare qual parte di aumento, nel traffico di un determinato prodotto di cui siasi ribassata la tariffa, debba essere attribuita al ribasso di tariffa, e quale nasca da altre cause. E per questa parte noi ce ne rimetteremo anche al giudizio degli arbitri; ma proporre che gli arbitri determinino la spesa d'esercizio proporzionale a questo traffico, senza stabilire contrattualmente neppure il limite, in cui questo compenso dovrebbe essere contenuto, ecco ciò che a noi pare enorme, e che, se è lasciato così, rende assolutamente inaccettabile la proposta della Commissione.

Insomma la proposta della Commissione si conclude in questo, che perchè all'aumento di prodotto il quale si verifichi dopo un ribasso di tariffa, non si applichi l'antica tariffa, e lo Stato sia liberato dall'obbligo di pagare la differenza, devono avverarsi queste tre condizioni: primo, che il prodotto totale dell'esercizio, in cui è incluso il prodotto del traffico, di cui si è ribassata la tariffa, non sia diminuito da quello che era l'anno innanzi, che anzi si sia accresciuto del 3 e mezzo per cento; secondo, che questa diminuzione non siasi arrestata mai dacchè il contratto d'esercizio è entrato in attuazione, che anzi siasi verificato il detto aumento del 3 e mezzo per cento sino all'anno in cui si applica il ribasso.

Infine, che sia provata innanzi ad arbitri la parte di detto aumento al di là del limite del 3 e mezzo per cento, che possa attribuirsi alla causa del ribasso.

Io domando: Può questa proposta parervi ragionevole, quando le condizioni, che essa include favorevoli ad un disgravio del Governo, allorchè ordini un ribasso di tariffa, sono, pressochè impossibili ad avverarsi? Allora, o signari, il disgravio sarà impossibile e la facoltà, data al Governo di modificare le tariffe, rimarrà intera. E qui è il pericolo.

Quella facoltà, che a me pare preziosa sotto

tutti i rispetti, quella facoltà, che a me pare preziosa e all'onorevole ministro pare cosa pericolosa, anzi un danno pubblico, quella facoltà diventa pericolosissima anche per me, ed io finisco in questo modo ad accordarmi coll'onorevole Ministro. Se la Società, per un aumento di traffico, procurato da ribassi di tariffe, ordinati dal Governo e da essa non consentiti dovrà ricevere più di quello che effettivamente il servizio le costa a carico delle finanze dello Stato è meglio, in tal caso, rinunciare alla facoltà di ordinare ribassi di tariffe.

In questo io finisco coll'accordo non coll'onorevole ministro di oggi, perchè egli oggi ammette la facoltà di diminuire le tariffe, ma coll'onorevole ministro di ieri che non voleva saperne.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il mezzo per cento.

Spaventa. Signori, io ho finito: probabilmente avrò anche oggi parlato invano, ma non importa.

È nella convinzione di ognuno, che queste convenzioni buone, o cattive che siano, finiranno col passare.

Vi sono motivi che non indago, certo però di pubblico interesse agli occhi di coloro che sono disposti ad approvarle, per cui probabilmente passeranno.

Le convenzioni saranno dunque approvate per motivi di pubblica utilità. Ebbene, o signori, io mi riservo di presentare alla Camera a tempo debito un'ultima proposta: siccome sono persuaso che a non lungo andare queste convenzioni, come sono, riusciranno tutt'altro che utili al pubblico interesse, così io mi riservo di presentare una proposta, per cui ai diritti acquisiti dalle Società esercenti con queste convenzioni sia resa applicabile la legge di espropriazione per causa di pubblica utilità. (*ilarità — Commenti — Molti deputati vanno a congratularsi coll'oratore*)

Presidente. Dunque, onorevole Spaventa, Ella ritira la proposta che aveva presentato insieme con l'onorevole Luzzatti?

Spaventa. Sì, signore.

Presidente. Ed Ella, onorevole Luzzatti, ritira l'emendamento che aveva presentato insieme con altri?

Luzzatti. Io mi associo interamente alle osservazioni fatte dall'onorevole Spaventa, e ritiro l'emendamento che avevo presentato all'articolo 44, riservandomi di votare contro la proposta della Commissione.

Presidente. L'onorevole Brunetti ha già ritirato il suo emendamento.

Domando all'onorevole Sanguinetti se ritiri o mantenga la sua proposta.

Sanguinetti. Ritiro la mia proposta; ma voterò naturalmente contro la proposta della Commissione.

Non posso però lasciar passare sotto silenzio una dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli ha dichiarato che i calcoli di distanze chilometriche, di tassazioni, ecc., contenuti nel mio discorso sono errati.

Io dirò all'onorevole Genala che è facile affermare, ma è difficile provare. Egli si limitò ad affermare; alle prove non discese; e non vi poteva discendere.

Io mi permetto di soggiungergli che ho tra le mani un esemplare del mio discorso, che un nostro illustre collega, del quale non so se sia più alto l'ingegno, o più grande la pazienza, annotava, con accurato studio, in tutte le pagine; tutti i calcoli miei furono da lui riveduti. Ebbene, consulti l'onorevole ministro Genala questo lavoro di revisione, e si persuaderà di una cosa: come sia grandemente errato il giudizio inconsulto che egli volle portarne.

Io ringrazio l'amico Luzzatti dell'onore che mi fece, e più ancora della pazienza di cui diede prova, e della giustizia che mi rese.

Presidente. Dunque ritira la sua proposta?

Sanguinetti. La ritiro.

Presidente. Verremo dunque ai voti. Al primitivo articolo 44 del capitolato la Commissione ha ora sostituito un nuovo articolo 44, del quale diedi testè lettura. Domando al Ministero se lo accetti.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sì, sì, lo accettiamo.

Presidente. Però al nuovo articolo la Commissione fa precedere due nuovi articoli che troveranno la loro sede nel disegno di legge. Al testo nuovo dell'articolo formulato dalla Commissione l'onorevole Baccarini ha proposta un'aggiunta. L'onorevole Gabelli infine ha proposto l'ordine del giorno puro e semplice su tutte le proposte, ma non ce ne è che una, onorevole Gabelli.

Gabelli. Dal momento che non ci sono più proposte, io pure ritiro la mia.

Presidente. Va bene. Metterò a partito il nuovo articolo 44 proposto dalla Commissione, senza rileggerlo, giacchè tutti l'hanno sott'occhio. Poi metterò a partito l'aggiunta dell'onorevole Baccarini. Chi approva l'articolo della Commissione è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è approvato.)

Ora metto a partito l'aggiunta proposta dall'onorevole Baccarini, di cui dò lettura:

“ Quando, e finchè gli utili sociali sorpassino il 7.50 per cento, la Società resta senz'altro obbligata ai ribassi di tariffa ordinati dal Governo. ”

Chi approva quest'aggiunta dell'onorevole Baccarini si compiaccia di alzarsi.

(Dopo prova e controprova non è approvata.)

Cosicchè sono approvati tutti gli articoli del contratto, e tutti gli articoli del capitolato.

Ora procederemo al seguito della discussione degli articoli dell'allegato *D* che erano rimasti sospesi.

L'onorevole Lazzaro all'articolo 13 propone il seguente emendamento relativamente al trasporto dei viaggiatori: “ che pei viaggiatori di terza classe pei treni omnibus il prezzo sia ridotto a lire 0,04 invece di 0,04.5. ”

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. La mia proposta è semplicissima, essa risulta chiara dalle cifre annesse al mio emendamento. Ormai nè il Ministero nè la Commissione negano che le tariffe per i viaggiatori, specialmente per la terza classe, siano in aumento. E perchè vi possono essere taluni che non credono a questi aumenti, io mi sono data la pena di rilevare dalle tariffe attualmente in vigore i prezzi relativi alle terze classi, e paragonarli con quelli stabiliti nelle tariffe che si propongono con le presenti convenzioni.

L'aumento delle terze classi è grave specialmente per le linee delle provincie meridionali.

Difatti le basi per le tariffe dei viaggiatori sulle ferrovie Romane sono le seguenti: pei treni diretti 1^a classe, lire 0.10 a viaggiatore-chilometro — 2^a classe, lire 0.7;

pei treni omnibus: 1^a classe, lire 0.95 — 2^a classe, lire 0.65 — 3^a classe, lire 0.45.

Sulle ferrovie Meridionali abbiamo: treni diretti: 1^a classe, lire 0.10 — 2^a classe, lire 0.7 — 3^a classe, lire 0.5;

treni omnibus: 3^a classe, lire 0.4.

Vediamo quali sono le nuove tariffe proposte oggi:

Treni diretti: 1^a classe, lire 0.11 (aumento) — 2^a classe, lire 7.07 (aumento) — 3^a classe, lire 0.5, nessun aumento per le terze classi dei treni diretti.

Veniamo ai treni omnibus: 1^a classe, lire 0.10, (nessun aumento) — 2^a classe, lire 0.7, (nessun aumento) — 3^a classe, nella tariffa attuale lire 0.4 per viaggiatore a chilometro; nelle tariffe che ci si

propongono ora si stabilisce un aumento del 12 o mezzo per cento.

Io credo che di fronte a queste cifre, non ci sia osservazione possibile. Trattandosi dunque di un aumento che noi abbiamo per la prima e seconda classe in alcune linee, e di un aumento del 12 e mezzo per cento per la terza dei treni omnibus (che sono quelli che hanno le terze classi, e che più giovano agli operai, agli agricoltori e ai contadini), io ho creduto di non far altro, che proporre il mantenimento dello *statu quo* esistente sulle Meridionali.

Io non ho proposto nessun ribasso; e mi pare la mia una proposta così moderata, che io voglio sperare che la Commissione e il Ministero, non la trovino esagerata.

Prevedo peraltro che mi si farà una risposta, cioè che per i viaggiatori delle terze classi si è stabilito il beneficio dei biglietti di andata e ritorno. Ma su questi biglietti noi abbiamo già discusso, e abbiamo veduto che essi per le terze classi, non sono obbligatori che in una certa determinata zona.

E di più, non tutti i viaggiatori di terza classe, nei treni omnibus, hanno bisogno del biglietto di andata e ritorno. Ora per tutti questi è incontestabile l'aumento.

Ad alcuni parrà che l'aumento proposto in queste convenzioni sia di poca importanza; ma io debbo dire che essi s'ingannano perchè, tutto ben calcolato, quest'aumento va a danneggiare quella classe degli agricoltori in favor dei quali e il Governo ed il Parlamento pare sieno disposti (oggi che tanto si discute la questione agraria) a prendere provvedimenti che ne migliorino le deplorevoli condizioni in cui versano.

Io non mi dilungherò su tale questione, ma, giacché la speranza è l'ultima cosa che quaggiù si perde, mi limito a sperare che il Ministero e la Commissione vorranno consentire che una questione come questa, di ordine pubblico, venga risolta nel senso che domando.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mi corre il debito di rettificare parecchie cose dette dall'onorevole Lazzaro. Egli ha sostenuto che ha in mano tutti gli elementi necessari; ebbene io gli dirò le cifre, ed egli potrà combatterle con gli elementi stessi, se gli riuscirà: lo che non credo.

Intendiamoci; in Italia, col nuovo progetto, aumenti sulla terza classe non esistono, se non per le sole provincie meridionali. Cominciamo dal rettificare questo.

Di San Donato. Tanti ringraziamenti!

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Se mi lasciate parlare, vi spiegherò tutto.

Riguardo alla rete dell'Alta Italia, i prezzi della terza classe sono ribassati del 10 per cento, e questo ribasso importerà circa un milione e mezzo di diminuzione dei prodotti (calcolati sulla statistica del 1883), poichè il provento della 3ª classe sulla detta rete è oltre il 40 per cento del totale dei viaggiatori. Un milione e mezzo dico! Ripeto le cifre, perchè gli oppositori possano esaminarne l'esattezza.

Riguardo alla rete Romana, sulla quale l'onorevole Lazzaro ha detto esservi aumento per la 3ª classe, mi consenta di dirgli, che ciò non esiste.

Lazzaro. Onorevole ministro, Ella non mi ha sentito e poi mi fa dire quello che non ho detto.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Onorevole Lazzaro, ho udito bene. Ripeto di aver udito dir da Lei, che sulla terza classe della rete Romana vi è un aumento. Del resto, se non l'ha detto, tanto meglio.

Lazzaro. Le dirò dove c'è l'aumento, onorevole ministro! Chiedo di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Onorevole Lazzaro, sulla rete Romana si verifica quanto io dico, salvo a Lei di rettificare, se potrà.

Rispetto a questa rete è da notare (cosa che Lei non ha fatto) che le conseguenze delle basi proposte per la tariffa viaggiatori variano a seconda della diversa qualità delle linee costituenti la rete, ripartita attualmente in tre gruppi, ciascuno dei quali ha tariffe proprie:

per la ex-rete pontificia le riduzioni sulla 3ª classe, in paragone dei prezzi attuali, sono del 23 per cento circa nei treni diretti e del 10 per cento circa nei treni ordinari;

per le linee Capua-Napoli e Cancelloravellino restano in vigore le tariffe locali, e quindi non vi sono variazioni;

per le rimanenti linee non vi è variazione nella 3ª classe.

Questo posso affermare sulla base degli elementi più sicuri.

Dunque, sia che l'onorevole Lazzaro abbia detto come a me è sembrato, sia che non lo abbia detto come egli afferma, io dichiaro che sulle linee dell'Alta Italia vi è ribasso; sulla rete ex-pontificia vi è ribasso per la terza classe; e, per le rimanenti linee della rete Romana, non vi è variazione.

Di San Donato. Chiedo di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. L'aumento è solamente per la rete Meridionale,

poichè da 4 centesimi è portato a 4 centesimi e mezzo per viaggiatore-chilometro.

E prima di tutto, poichè sovente, e nella Camera e fuori, si è esagerato questo aumento, dimostrerò in che realmente consista, e quali limiti esso abbia.

Ed a questo proposito assolverò un debito, che ho, di rispondere all'onorevole Miceli, il quale lamentò pure l'aumento per la terza classe dei viaggiatori sulle linee Meridionali e Calabresi; e si dolse altresì per l'aumento del 10 per cento sulla prima e seconda classe dei treni diretti nelle linee medesime.

Cosicchè le mie risposte servono a rettificare tanto le affermazioni dell'onorevole Miceli, quanto quelle dell'onorevole Lazzaro.

Intorno ai risultati finanziari delle nuove tariffe speciali e locali applicabili ai trasporti, che si effettuano sulle linee Meridionali e Calabresi, l'onorevole Miceli è caduto in alcune inesattezze, che vale la pena di rilevare.

Egli disse, che le tariffe dei viaggiatori sono state elevate del 10 per cento per la prima e la seconda classe, e del 12 per cento per i viaggiatori dei treni omnibus e di terza classe, e che perciò i trasporti venivano aggravati di un milione e centomila lire.

Per stabilire la verità dei fatti, fa d'uopo dire innanzi tutto, che l'aumento del 10 per cento cade soltanto sui viaggiatori di prima e seconda classe in treno diretto; e poichè coloro, che viaggiano con tali treni, rappresentano all'incirca in un anno 10 milioni di viaggiatori-chilometri, ne consegue che l'aumento è di circa 80 mila lire.

L'aumento non è del 12 per cento sui viaggiatori dei treni omnibus e di terza classe, ma soltanto del 10 per cento per i soli viaggiatori di terza classe in treno omnibus, e non già, come disse l'onorevole Miceli, per tutti i viaggiatori dei treni omnibus e di terza classe.

L'onorevole Miceli è poi caduto in errore nello indicare il prodotto dei viaggiatori trasportati nel 1883 sulle linee Meridionali e Calabresi, il quale, dalle statistiche rese di ragion pubblica, è di lire 12,168,275, non compresi i trasporti di militari ed altri per conto del Governo, e non di 6,148,000 lire, come egli indicò in cifra tonda: la qual cosa vuol dire che, dato e non concesso l'aumento di un milione e centomila lire, gli effetti dovrebbero essere di un colpo diminuiti del 50 per cento.

Vediamo ora come stanno le cose.

È opportuno non dimenticare, che, ad eccezione della linea Benevento-Napoli-Eboli-Castellammare, sulle altre linee meridionali non vi sono

biglietti di andata e ritorno di 3^a classe, e però estendendoli a queste linee e con riduzione del 20 al 35 per cento, soprattutto nelle percorrenze inferiori a 100 chilometri, dove l'intensità dei trasporti è più manifesta, l'aumento si ridurrà a poca cosa, quando non scompaia totalmente, dato che, come è probabile, si avverino determinate contingenze.

E valga il vero. Sulle linee meridionali, secondo le statistiche ufficiali pubblicate, il movimento dei viaggiatori di 3^a classe a prezzo intero è rappresentato da 87 milioni e 150 mila viaggiatori-chilometri, i quali al prezzo di lire 0.04 danno un prodotto di lire 3,486,000 circa. Ora al prezzo di centesimi 4 e mezzo darebbero un prodotto di lire 3,921,750, donde l'aumento di lire 435,750.

I viaggiatori di 3^a classe con biglietti di andata e ritorno sono rappresentati da 18,300,000 viaggiatori-chilometri i quali al prezzo di tariffa (4 centesimi) ridotta del 20 per cento, come è stabilito per i biglietti di andata e ritorno sulle Meridionali, producono un importo di lire 585,000.

Il calcolo esatto è dunque il seguente:

3^a Classe.

A prezzo intero-viaggiatori-chilometri . . .	L. 87,150,000 × 0,04 =	L. 3,486,000
Con biglietto di andata-ritorno . . .	» 18,300,000 × 0,032 =	» 585,000
In complesso . . .	L. 105,450,000	L. 4,071,000

Applicando i patti della convenzione, ossia le nuove tariffe, ed estendendo i biglietti di andata-ritorno alla linea Bologna-Otranto ed alle diramazioni, e così in complesso a chilometri 1738, mentre ora quei biglietti sono sopra una percorrenza di chilometri 204, l'aumento di prodotto, sulle terze classi, sarà al *maximum* di lire 123 mila.

Infatti giova aver presente che sulle linee, dove ora vi sono i biglietti di andata-ritorno di 3^a classe, il movimento di questa è così ripartito:

il 52 per cento rappresenta il movimento dei viaggiatori a prezzo intero ed il 48 per cento il movimento dei viaggiatori con biglietto di andata-ritorno.

Dato adunque, come del resto non ci può essere dubbio, che la stessa proporzione si verifichi sulle linee, dove attualmente non sono in vendita quei biglietti, una parte dei viaggiatori, che ora pagano il prezzo intero, prenderanno un biglietto di andata e ritorno, ed allora i 105,450,000 viaggiatori-chilometro si ripartiranno come segue: Viaggiatori-chilometro a prezzo intero 60,106,500 Con biglietto andata-ritorno . . . 45,343,500

Applicando ora ai 60,106,500 viaggiatori-chilometro la tariffa intera, e cioè lire 0,045 per viaggiatore-chilometro, si avrà un prodotto di lire 2,704,800; dai viaggiatori con biglietto di andata-ritorno, ritenuto che la media della riduzione non sarà inferiore al 27 per cento, si avrà sul prezzo di lire 0,03285 per viaggiatore-chilometro un prodotto di lire 1,489,500.

Ecco dunque il vero calcolo:

A prezzo intero viaggiatori chilometro 60,106,500 a L. 0,045 . . .	L. 2,704,800
Con biglietti di andata ritorno viaggiatori-chilometro 45,343,500 a L. 0,03285	„ 1,489,500
	In complesso L. <u>4,194,300</u>

Quindi l'aumento vero è di lire 123 mila circa sul prodotto attuale.

Ma anche questo aumento diventa problematico, se per poco si considera che, essendosi aumentato il rapporto fra la base della tariffa intera e quella ridotta, si avrà per logica conseguenza, che l'uso del biglietto di andata ritorno si andrà maggiormente sviluppando.

È d'uopo inoltre notare, che sulla linea Benevento-Napoli-Eboli, pochi sono i centri importanti all'infuori di Napoli, mentre sulle altre linee si contano a dozzine. Infatti, oltre Bologna, vi sono tutte le città della Romagna, cioè Imola, Forlì, Ravenna, Rimini, Cesena, Lugo, Pesaro, Fano, Sinigaglia, Ancona e poi Foggia, Pescara, Chieti, Aquila, Rieti, Terni, Vasto, San Severo, Barletta, Trani, Molfetta, Bari, Brindisi, Lecce, Campobasso ed altre, che per brevità si omettono.

Da ciò risulta che, se dei 60 milioni di viaggiatori-chilometro a prezzo intero soli 10 milioni andassero ad aumentare il numero dei viaggiatori-chilometro con biglietto di andata-ritorno, l'aumento scomparirebbe completamente.

Infatti:

A prezzo intero viaggiatori-chilometro 50,000,000 a lire 0,045	L. 2,250,000
Con biglietti andata-ritorno viaggiatori-chilometro 55,450,000 a lire 0,03285	„ 1,821,500
	L. <u>4,071,500</u>

Relativamente alle linee Calabresi sta in fatto che l'aumento sulla 1ª e 2ª classe in treno diretto non supera le lire 4,000, e che attualmente sono in vendita biglietti di andata e ritorno di 3ª classe. Però la proporzione è limitatissima; ma dandovi

una maggiore estensione e riduzione, non vi è dubbio che l'aumento si ridurrà a poche migliaia di lire per la 3ª classe ed anzi in brevissimo tempo scomparirà, come fu dimostrato per le Meridionali.

Ecco dunque a che cosa si riduce il milione e centomila lire di aumento, che, giusta i calcoli dell'onorevole Miceli, viene ad aggravare i trasporti viaggiatori sulle linee Meridionali e Calabresi.

E qui mi permetta l'onorevole Lazzaro di dirgli che, consultando le statistiche, che del resto egli può esaminare, avendo acquistata molta abitudine a riscontrare tutti gli elementi ferroviari, massime di tariffe, troverà che i viaggiatori con biglietti di 3ª classe sono rappresentati da 18,300,000 viaggiatori-chilometro come ho già detto, e che perciò questo beneficio, il quale per l'onorevole Lazzaro non avrebbe alcuna importanza, rappresenta una proporzione abbastanza rilevante sul totale dei viaggiatori di 3ª classe.

Da quanto ho esposto è lecito dedurre che, esteso il beneficio dei biglietti di andata-ritorno da 204 chilometri a 1738; aggiunti ad un solo centro importante moltissimi altri; allargato il limite del ribasso fino al 35 per cento; nessun aumento vi sarà in realtà per le terze classi.

Ora, fatta questa dimostrazione, può accettarsi la proposta dell'onorevole Lazzaro, il quale *se et simpliciter* propone che il prezzo sia portato a 4 centesimi, anzi che a 4 centesimi e mezzo? Ma, veramente, quel mezzo centesimo sa che conseguenza porta? Una differenza di oltre 2,200,000 lire (*Interruzioni a sinistra*)

Io dichiaro che ho riacquisitato bene la voce e posso resistere; e poi, quando ho ragione, mi so far valere di più: quindi le interruzioni non mi producono effetto.

Posso ben dire, che sull'Alta Italia vi sarebbe altra diminuzione di un milione e mezzo (lo dico in cifra tonda), e sulle Romane di oltre 600,000 lire; in totale un ribasso di oltre 2,200,000 lire. Dunque la proposta dell'onorevole Lazzaro è inaccettabile, perchè sconvolge addirittura il contratto e la percentuale già votata dalla Camera: essa porterebbe allo Stato la perdita di circa lire 600,000.

Se il contratto fosse riferibile alla sola rete Meridionale, proporrei di accettare la proposta Lazzaro, proporrei di accettare lo *statu quo*; perchè in sostanza il maggior favore accordato per i biglietti di andata e ritorno, come ho dimostrato, equivale all'aumento della 3ª classe. Ma qui facciamo dei contratti per tutta l'Italia, e per tutta l'Italia vi è la diminuzione di 2,200,000 lire. Ora io

intendo che l'onorevole Lazzaro (non faccio torto ad alcuno) combatta il disegno di legge, combatta la percentuale; ma, una volta ammessa la base di questo contratto, e votata la percentuale, non capisco come si possa chiedere una così rilevante diminuzione.

D'altronde è da osservare, che vi sono concessioni speciali per i braccianti, operai e campagnoli, come avremo occasione di parlarne nel discutere l'appendice numero 1 all'allegato E. Troveremo che là sono accordati dei favori: non solo si sono conservati quelli che esistevano, ma sono stati accresciuti, sia per gli operai e per i campagnoli, che viaggiano nel numero di 20 persone, sia per quelli viaggianti in massa.

Ebbene quella classe, che davvero merita favori, è della quale si è preoccupato l'onorevole Lazzaro, trova delle agevolazioni nel nuovo progetto di legge.

Io non ho altro a dire. Prego soltanto la Camera di respingere l'emendamento dell'onorevole Lazzaro. Ed ora aspetto la sua risposta, perchè mi pare già pronto ad impugnare i miei calcoli, tanto più che si varrà degli aiuti (*Ilarità*) che gli vengono da altri. (*Ilarità*)

Parlo degli aiuti fatti allo scopo d'illuminarci a vicenda, non parlo di altri aiuti. Dunque attendo le sue osservazioni e mi perdonerà la Camera se dovrò prendere di nuovo a parlare.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Io stimo moltissimo gli avvocati; hanno la nobile missione di difenderci, ma... fuori della Camera. Figuratevi poi, quando si abbia un avvocato del valore dell'onorevole Grimaldi, e che questo avvocato sia ministro! Ciò premesso, comincerò dal difendermi dall'appunto di inesattezza che l'onorevole Grimaldi mi ha fatto.

Onorevole Grimaldi, con gli aiuti che hanno gli onorevoli ministri, nei numerosi impiegati, i quali preparano loro le cifre, i documenti, i rapporti, le relazioni, ecc., è molto facile, venire a dire ad un deputato: voi non siete stato esatto.

Quanto ai miei aiuti, onorevole ministro, rilevo innanzi tutto ch'ella è male informato se crede che essi mi vengano ora. Io già dichiarai alla Camera che mi sono sobbarcato ad un lavoro improbo, faticoso, per adempiere ad un dovere di coscienza, ma alla fine dei conti, io non sono avvocato, nè sono affarista, tutti lo sanno; agisco senza alcun interesse, nè prò nè contro le convenzioni, discuto perchè credo che le convenzioni saranno la rovina del paese. (*Vivi rumori*)

Quanto agli aiuti io me li sono procurati domandando le tariffe, studiando moltissimo la questione, facendo quello che non tutti hanno potuto fare, e se tutti coloro che voteranno le convenzioni, le avessero studiate, come le ho studiate io, certo che non le voterebbero; poichè io credo che molti di noi le approvino solo perchè hanno fiducia nel Ministero, non perchè le credano buone. (*Rumori*)

Signori, i vostri rumori non mi fanno impressione; bisognerebbe che aveste tanti anni di vita parlamentare, quanti ne ho io, per comprendere che i rumori non valgono a farmi tacere.

Veniamo ora alle rettifiche.

L'onorevole ministro ha detto che io avevo inesattamente fatto un confronto fra le tariffe romane e quello che si propongono con queste convenzioni, ed ha soggiunto che nelle tariffe romane per la terza classe io sostenevo vi fosse un aumento.

Io non ho detto questo; io ho letto e riletto la tariffa e prego, onorevole ministro, di prestarmi attenzione, affinchè non mi faccia poi dire quello che non ho detto.

L'attuale tariffa delle Romane adunque è la seguente:

Treni omnibus: 1^a classe, 0.95, 2^a classe, 0.65, 3^a classe, 0.45; per questa non c'è aumento. Ci siamo o non ci siamo, onorevole ministro?

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Ci siamo! (*Ilarità*)

Lazzaro. Ho parlato poi della base delle tariffe viaggiatori per le linee Meridionali, e qui l'onorevole ministro ha detto che io non era esatto. Ho poi fatto un confronto tra le tariffe delle Romane e quelle che si propongono ora, e che si trovano, per la rete Adriatica, a pagina 83 del volume terzo, e a pagina 83 del volume secondo per la Mediterranea; ed ho detto che nelle Romane vi è un aumento per la prima e seconda classe, perchè prima era 10 lire in prima classe dei treni diretti, oggi è 11 con la nuova tariffa, perchè mi pare che 11 sia maggiore di 10. (*Ilarità*) Nella seconda classe sempre sulle linee Romane, da 7 si va a 7.07; la terza classe è invariata. Dunque per la prima e seconda classe l'aumento c'è?

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Pare! (*Ilarità*)

Lazzaro. Per le Meridionali si va da 4 a 4,005, a mezzo centesimo di più.

Ma l'onorevole ministro, che è pur matematico, giacchè fu anche ministro delle finanze, sa che mezzo centesimo equivale al 12.50 per cento di aumento. Sono conti esatti o no questi, onorevole

ministro? (*Interruzione a mezza voce dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio*)

L'onorevole ministro mi ha parlato delle linee ex-pontificie e delle relative tariffe speciali. Ma io qui mi occupo delle tariffe che discutiamo. È vero che vi sono due linee, su cui vi è la tariffa speciale, o, meglio, locale, come la linea Capua-Napoli, ma per tutte le altre linee non eccezionali, io mi fondo sulla tariffa generale. (*Movimenti*)

Così io devo fare il conto; nè mi si venga fuori con questa benedetta tariffa locale, che si fa comparire come una fantasmagoria. Bisogna che i miei amici delle provincie napoletane si persuadano una volta che queste tariffe locali non valgono a diminuire per nulla i malefici della tariffa generale, perchè le tariffe locali, che si propongono, non si propongono per legge, ed alcune di esse, come dimostrai alla Camera, danneggiano più che non giovino. Come ho parlato dei cereali, ho parlato delle ortaglie, ed ho detto che, per esempio, le attuali oggi danno facoltà ai produttori di paste da vermicellai di poter portare i loro prodotti sino a Bologna a prezzi molto ridotti, facoltà che vien ora negata dalla tariffa speciale che si propone, quindi bisogna ricorrere alla tariffa generale.

Questi sono fatti evidenti; ed io ho il dovere di rilevarli.

Io ho qui degli elementi statistici, che non so se siano diversi da quelli che può avere avuto l'onorevole ministro dal direttore della statistica; ma da questa statistica l'aumento risulta di centesimi 12 e mezzo per cento e va a danno di quasi tutti i viaggiatori di terza classe dei treni diretti delle Meridionali, fatta soltanto eccezione per la linea da Napoli a Castellammare. (*Rumori, conversazioni, ed interruzioni al banco della Commissione*)

Un momento, un momento e vedrete. (*Parità*)

Io prendo questa cifra del 12 e mezzo per cento e vedo che i viaggiatori delle Meridionali e Calabro-Sicule, verrebbero a pagare lire 614,172.

L'onorevole ministro parla del vantaggio dei biglietti di andata e ritorno, e vuol confrontare il danno col vantaggio, ma io dirò alla Camera che questo è un genere di calcolo che non sussiste, perchè il vantaggio è esteso a tutte le parti d'Italia, mentre il danno non riflette che le provincie meridionali e calabresi.

Capisco benissimo che quando mettete in paragone i danni che derivano ai viaggiatori sulle ferrovie Meridionali, col vantaggio che possono avere, coi biglietti di andata e ritorno, i viaggiatori

di tutta Italia, questi poveri diseredati delle provincie meridionali...

Cavalletto. Ma che diseredati!

Lazzaro. ...non possono stare a confronto coi viaggiatori dell'alta Italia; ma non è così che bisogna porre la questione, onorevole ministro; bisogna vedere se i viaggiatori meridionali abbiano un danno anche dall'estensione dei biglietti di andata e ritorno. Ella non ha potuto dileguare, onorevole ministro, un dubbio, che io aveva; ed ha conchiuso dicendo che questa era una questione da farsi, quando si discuteva la percentuale.

Ciò che dice l'onorevole ministro è esattissimo; ma non è colpa nostra, onorevole ministro, se non l'abbiamo fatto; però mi rammento che se ne parlò, nella discussione generale, dai valorosi onorevoli colleghi Petriccione, Miceli, Lanzara ed altri, che desideravano appunto fosse mutata la percentuale, quale voi l'avete stabilita.

Ora sulla questione che, sebbene risolta dalla Camera, sorge di nuovo, io non avrei parlato se l'onorevole presidente non me ne avesse dato facoltà.

E perciò io prego l'onorevole ministro di vedere se non sia il caso di venire in aiuto degli operai appartenenti alle provincie meridionali, che, con questi aumenti così stabiliti, sentiranno certamente un danno.

Del resto, il ministro e la Commissione facciano della mia preghiera il conto che credono; a me basta aver fatto il mio dovere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Vorrei dire una parola sulle tariffe locali che furono poc'anzi ricordate. Noi ne abbiamo due nelle provincie meridionali; una per Napoli-Cancello-Capua, e l'altra per Napoli-Cancello-Avellino.

Queste tariffe locali furono aumentate; però dopo i tanti pubblici lamenti l'aumento venne ritirato; ora io temo che con la potenza che avranno i concessionari, queste tariffe locali possano da essi venir aumentate; ed allora che cosa accadrà? (*Interruzione dell'onorevole Di Marzo*)

Onorevole ministro, lo può chiedere all'onorevole Di Marzo, che ne sa, credo più di Lei.

Dunque, anche in nome di alcuni miei amici, io chiedo una spiegazione categorica dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

Capo. Ho chiesto di parlare quando l'onorevole ministro di agricoltura e commercio enunciò alcune cifre, dalle quali ha tratto un ragionamento che a

me è parso fosse fatto per suo uso e consumo, affermando, cioè che l'aumento per le terze classi era soltanto di 475,525 lire, e questo per la rete Meridionale.

E di vero l'onorevole ministro non ha compreso nel conto, i biglietti di andata e ritorno i quali danno pure 4 milioni e tante mila lire d'introito, e sui quali, colla unificazione della tariffa, ci porta ancora un aumento.

Nè vale il dire che per questi biglietti lo sconto oggi è superiore all'aumento, perchè oggi lo sconto del 20 al 35 è facoltativo, mentre per lo passato lo sconto era obbligatorio del 25. Di maniera che si potrebbe quasi con certezza affermare che anche sullo sconto pei biglietti di andata e ritorno si avrà un aumento del 5 per cento.

Ma non è su questo che io voglio intrattenere la Camera.

Capisco che alcuni troveranno esagerati questi nostri lamenti a proposito di questo aumento che si fa sulla rete Meridionale per i biglietti di terza classe. Alcuni ci accuseranno di esagerato amore di campanile, di fare del regionalismo; e fino ad un certo punto queste accuse possono apparire giuste.

Però le cifre che io ho raccolte, così come l'onorevole ministro di agricoltura e commercio le ha dette alla Camera, devono impensierire non solo noi appartenenti alle provincie meridionali, ma tutta la Camera. E di vero le convenzioni come tutte le altre leggi, devono esser fatte a base di equità, e in in guisa che, sia i danni, sia i benefici, debbano essere equamente distribuiti su tutte le parti d'Italia.

Ora io mi permetto di fare osservare all'onorevole ministro, che dai suoi calcoli, dovrebbe dedursi, che c'è una parte d'Italia la quale risparmiando un milione e mezzo all'anno sui biglietti di 3ª classe, per 20 anni ne risparmierebbe 30.

Cavalletto. Ma chè!

Capò. Onorevole Cavalletto se la sbrighi col ministro di agricoltura e commercio, il quale ha affermato che sulla rete dell'Alta Italia la base della tariffa venendo oggi ridotta da 5 centesimi a 4 centesimi e mezzo per viaggiatore e per chilometro, porterà un beneficio di un milione e mezzo. Ora un milione e mezzo moltiplicato per 20 anni è ovvio che dà per prodotto 30 milioni di beneficio ai viaggiatori di terza classe di una parte d'Italia. È regolare. E cosa volete, che i conti non si facciano così? Se le concessioni sono per 20 anni, moltiplico per 20: se sono per 60 anni moltiplico per 60. Ma è colpa mia? Ma mi lamento

forse che i viaggiatori di 3ª classe sulla rete dell'Alta Italia ottengano 30 milioni di beneficio? Niente affatto: anzi io trovo giustissimo che, dovendosi fare l'unificazione delle tariffe, questa si facesse a base della tariffa che presentava un valore minore, anzichè a base di una tariffa che presentava un valore maggiore.

La perequazione, se perequazione ci doveva essere, doveva pigliare per punto di partenza la tariffa minore, ed allora, se da una parte i viaggiatori di terza classe sulla rete dell'Alta Italia ottenevano un beneficio, nessuno se ne avrebbe potuto lamentare, mentre oggi questo beneficio, per metà, è pagato da coloro che viaggiano sulla rete Meridionale. Ed allora domando io, i 15 milioni che dovranno pagare i viaggiatori di terza classe delle reti Meridionali è proprio giustizia che li paghino? Quale è il beneficio che voi concedete a questi viaggiatori di terza classe? Quello dei biglietti di andata e ritorno.

Ma l'onorevole Lazzaro vi ha provato che lo concedete a tutti questo beneficio, non semplicemente a coloro che viaggiano sulle linee Meridionali. Ora io tengo a dimostrare alla Camera che se noi ci lamentiamo, ci lamentiamo non perchè altri ricevano i benefici del biglietto di andata e ritorno e della diminuzione della tariffa, ma perchè questo beneficio dato ad altri, si risolve in un aggravio per noi, in un aggravio che va dai 10 ai 15 milioni, onorevole ministro, considerato tutto il tempo che devono durare le convenzioni.

Ora, questi 10 o 15 milioni, io credo che lo Stato poteva benissimo trovarli in altro modo. E badate che io non dico: diminuite senza trovare l'equivalente; perchè a me pare cattivo sistema domandare diminuzioni giorno per giorno, senza ricordare che abbiamo di fronte dei contraenti ai quali dovremo pur dare un tanto all'anno.

Non sarebbe stato più equo, per esempio, aumentare sulle altre classi questi 2,300,000 lire, poichè tanti ve ne abbisognano, onorevole ministro di agricoltura e commercio? Non avete voi detto alla Camera che ridurre a 4 centesimi la tariffa dei viaggiatori di terza classe, significa una perdita di 2,300,000 lire, che si risolverebbero in una diminuzione d'entrata per quella tale percentuale? Ora non valeva meglio, domando io, di procurarsi questi 2,300,000 lire sui biglietti di prima e di seconda classe, anzichè aumentar proprio quelli di terza? Io vi avrei votato volentieri, o signori, un aumento del 10 o 12 per cento sui biglietti di prima e di seconda classe, purchè la ta-

riffa dei biglietti di terza classe, per tutta Italia, fosse stata ridotta a quattro centesimi soli.

Ed ecco la ragione del mio discorso: perchè, o signori, verrà ancora un altro momento nel quale questa questione sarà ripigliata. Per ora resta constatato ciò: che voi, con questa tariffa, avete non perequato, ma sperequato. Avete dato dei benefici ad una parte d'Italia che pagava di più. Ed avete fatto bene. Ma aumentando la tariffa sulla rete Meridionale, ed obbligando i viaggiatori di terza classe su quella rete a pagarvi circa 700 mila lire di più all'anno, avete, secondo me, fatto male, non siete stati giusti, e quello che è peggio, avete aggravata la mano sopra le classi meno agiate.

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io già prevedeva di dover rispondere ed ho chiesto anticipatamente scusa alla Camera, la quale è chiamata a discutere una questione aridissima ed a sentire indicati numeri da una parte e dall'altra. Ma ad ogni modo sono obbligato a sostenere e chiarire meglio quello che ho detto e che è conforme alla verità.

Prima di tutto mi consenta l'onorevole Lazzaro, che io stabilisca una differenza tra me e lui. Egli ha ricordato che io sono avvocato ed ha avuto la gentilezza di accordarmi anche del valore. Ecco: c'è questa differenza: io sono avvocato e cerco sempre di non dimostrare questa mia qualità; egli non lo è, e cerca sempre di assumerla. (*ilarità*) È proprio questo il caso attuale.

Egli ha soggiunto una grande verità; ha detto che io, come ministro, ho moltissimi aiuti, ho uno sciame d'impiegati a mia disposizione; ma, stabilita la premessa, doveva trarne la conseguenza: cioè, che io, avendo uno sciame d'impiegati, che mi preparano il lavoro, devo per lo meno rivederlo per convincermi dell'esattezza di esso e ripeterlo alla Camera; egli invece lo fa e lo rivede da sé; dunque c'è la presunzione che sia sbagliato più il suo, che il mio...

Lazzaro. No!

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Perchè nel caso mio c'è una revisione fatta da uno che non ha compiuto la prima parte; mentre quando è la stessa persona, che fa e rivede, ripete spesso i propri errori. (*ilarità e approvazioni*)

Permettano poi gli onorevoli Lazzaro e Capo, i quali gridano contro le convenzioni, che io faccia loro un'osservazione che mi esce dall'intimo del cuore: se fossi stato oppositore del Governo,

avrei combattuto anch'io aspramente le convenzioni, avrei esauriti tutti gli argomenti, ma avrei taciuto quello che riguarda i pochi aumenti sulla rete Meridionale, perchè non si potesse dire che l'opposizione vera nasceva da questi minimi aumenti. (*Rumori a sinistra*)

Lazzaro. Dieci milioni!

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Non sono dieci milioni, ammenochè i rumori non si vogliano scambiare per milioni.

Ho dimostrato la verità degli aumenti ed ho combattuto cifre erronee con cifre esatte.

Per la rete Romana, torno a ripetere, quella che è la pura verità, perchè a me piace di essere leale e franco, e pretenderei la stessa franchezza dagli altri.

Non facciamo numeri che non stanno.

Per la rete dell'Alta Italia, l'onorevole Lazzaro ed io siamo perfettamente d'accordo, si sono ribassate le tariffe per la 3^a classe.

E qui mi conceda una dichiarazione l'onorevole Capo, dichiarazione, che faccio francamente appunto perchè meridionale, sebbene mi dolga di dover sempre qui ricordare le origini.

Egli ha detto, che le provincie dell'Alta Italia per 20 anni, i quali costituiscono la durata del contratto, guadagneranno trenta milioni, perchè, secondo le mie cifre, vi è il ribasso di un milione e mezzo.

Ha poi asserito, come avea già detto l'onorevole Lazzaro, che si debbono favorire le classi meno abbienti, gli operai, i braccianti. Oh! forse non sono braccianti ed operai e quindi meritevoli degli stessi favori, anche quelli dell'Alta Italia, che per oltre 20 anni hanno pagato di più? (*Bene! Bravo! a destra e al centro — Rumori a sinistra*)

Lazzaro. Per tutti. Chiedo di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Chiedete pure di parlare, chè lo chiederò anche io per rispondere.

Dovete considerare che la terza classe dell'Alta Italia, che ora si ribassa, per oltre 20 anni ha pagato di più delle altre reti. Dunque non è lecito qui, per impressionare la Camera, dire che facciamo dei favori all'Alta Italia, e le condoniamo 30 milioni sulla terza classe per 20 anni, perchè di contro a questi, bisogna calcolare oltre 30 milioni, che hanno pagato di più dell'attuale tariffa meridionale.

Riguardo alla rete Romana l'onorevole Lazzaro ha ripigliato un suo libro, ed ha letto le tariffe di quella rete. Ma io ho l'onore di ripetergli, che per la rete Romana ci sono tre tariffe, ed è inutile consultare un libro, nel quale se ne trova una sola.

Io prego l'onorevole Lazzaro di riflettere che per la rete Romana sono questi i risultati della tariffa proposta:

Per la ex-rete Pontificia si avranno sensibili riduzioni che possono valutarsi, in confronto dei prezzi attuali:

al 16 per cento circa la 1ª classe, treni diretti;

al 15 per cento circa la 2ª classe, treni diretti;

al 23 per cento circa la 3ª classe, treni diretti;

al 10 per cento circa la 3ª classe, treni ordinari.

Per le linee di Capua-Napoli e Canello-Avellino, non si hanno variazioni, poichè le tariffe locali rimarranno in vigore.

Per le rimanenti linee della rete Romana non si ha alcuna variazione per la 3ª classe, ma per contro subiranno aumento: nella proporzione del 10 per cento i prezzi della 1ª e della 2ª classe per treni diretti, e del 5 per cento circa il prezzo della 1ª e della 2ª classe per i treni *omnibus*.

In ogni modo per la rete Romana, siamo d'accordo che non vi è aumento nella 3ª classe.

Dunque concludiamo.

Per la rete dell'Alta Italia vi è una diminuzione nella 3ª classe. Per le Romane non vi è nè aumento, nè diminuzione, meno quella nella rete ex-Pontificia.

Si tratta quindi del solo aumento nella rete Meridionale.

Ora, in quanto a tale aumento, l'onorevole Capo ha detto che io faccio dei calcoli per mio uso e consumo. Veramente io li faccio per uso e consumo della Camera, perchè io qui li sto ripetendo, e perchè è naturale che la Camera, in una questione come questa, sappia le vere cifre.

In secondo luogo l'onorevole Capo ha convenuto con me, che l'aumento sulla rete Meridionale esiste.

E l'ho detta io la cifra precisa: lire 435,750, alle quali però debbono contrapporsi le diminuzioni provenienti dai biglietti di andata e ritorno. Ma qui tanto l'onorevole Lazzaro, quanto l'onorevole Capo dicono: i biglietti di andata e ritorno li godono tutti in Italia; dunque non è un beneficio per le sole provincie meridionali. Rispondo che è un beneficio per le provincie meridionali, appunto perchè si estende a tutte esse quel beneficio, che era ristretto in una assai limitata zona. Prima ne godevano 204 chilometri; ora ne godono 1738.

Più, sulla rete Meridionale, il ribasso dei biglietti di andata e ritorno era del 20 per cento, e abbiamo preso la riduzione delle altre parti d'Italia unificando il ribasso fino al 35 per cento. Nè vale il dire che, parlando di terze classi, s'intende parlare di classi meno abbienti, di operai, di braccianti. Onorevole Lazzaro, glie l'ho detto altra volta e glielo ripeto adesso.

È conservata, come tariffa locale per le due reti, la 4ª classe per le linee e per i convogli, per i quali esiste attualmente al prezzo di centesimi 3 per viaggiatore-chilometro. (*Vedasi Volume V.*)

Esiste per i campagnuoli viaggianti in massa altra tariffa locale, con riduzioni sensibili sul prezzo. (*Vol. V.*)

Nell'appendice prima, all'allegato *E*, pag. 307 e 308, n° 15, sono concessi speciali favori per il trasporto di operai e braccianti di ambo i sessi, che lavorano in una stessa località, e per quelli viaggianti in massa.

Dunque, diciamo la verità: si sono aumentati i biglietti di terza classe; ma non si sono aumentati nè per gli operai, nè per i campagnuoli, nè per i braccianti. Per questi affermo nel modo più assoluto, che non solo sono serbate tutte le riduzioni esistenti attualmente; ma sono aumentate. Ora a questo argomento non hanno risposto; e, finchè non rispondano (e rispondere non possono), non mi vengano a parlare di classi meno abbienti, di braccianti, di operai, quasi che il Governo non si fosse curato di queste classi, che pur meritano tanto riguardo, e avesse voluto aumentare le tariffe per tutti. No, non si sono aumentate per tutti; si sono aumentate solo per i viaggiatori di terza classe, che non sono nè operai, nè braccianti, nè campagnuoli. (*Bene!*) Questa è la nuda e semplice verità. (*Benissimo!*)

Finalmente, in quanto alle tariffe locali, l'onorevole Di San Donato ha fatto una domanda, quantunque l'abbia fatta precedere da una premessa un po' aspra. Egli ha detto che il Governo, prima aveva presentato una tariffa per le linee Capua-Napoli e Canello-Avellino, un po' elevata, e che poi, sentiti i clamori, l'ha diminuita. Insomma, questo per lui dimostra che, se si fa del bene, si fa pei clamori; a me invece pare soltanto che si vuol trovare il male dove non esiste.

Onorevole Di San Donato, io le faccio quella dichiarazione che Ella vuole, perchè conforme alla verità: le tariffe per le linee Capua-Napoli, Canello-Avellino, quantunque non facciano parte della legge, però sono contrattuali tra il Governo e la Società. Dunque non si faccia più questa

questione. Si rifarà forse per le merci, e ripeterò per queste la stessa dichiarazione.

Per ora siamo coi viaggiatori, e dichiaro che quelle tariffe locali sono precisamente contrattuali, e se non sono state votate, è perchè non lo debbono essere per la loro natura, essendo *locali*, e quindi non soggette all'azione del Parlamento, giusta l'articolo 16.

Finalmente, dal momento che qui si è parlato di viaggiatori settentrionali e meridionali, dal momento che si minaccia lo stesso ragionamento, quando si parlerà di merci, mi consentano i miei onorevoli colleghi delle provincie meridionali, che io loro dica una cosa. Si ricordino essi che in questa legge c'è un articolo il quale diminuisce della metà i concorsi dei comuni e delle provincie, il quale articolo sarà anche applicato alle linee di prima categoria, giusta la legge del 1879.

Onorevole Lazzaro, vuol fare i conti con me? Sa quanto guadagnano le provincie meridionali con quella sola dichiarazione? Guadagnano oltre 25 milioni. Se vuole qualunque prova di quello che dico, son pronto a darla; e la darò quando verrà in discussione l'articolo.

Io non dico questo per diminuire le opposizioni, o per creare fautori alla legge.

Il Governo lo ha dichiarato...

Lazzaro. La vedremo quella questione. (*Rumori*)

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. La vedremo finchè volete; ma vi voglio vedere a votar contro, quando saremo a quell'articolo. (*Rumori vivissimi*)

(*Con forza*) Io non ho bisogno di ripetere le dichiarazioni che ha fatte il mio collega Genala sulle vere ragioni, per le quali noi abbiamo proposto l'articolo, esse non sono state punto quelle di acquistare voti, o di diminuire il numero degli avversari delle presenti convenzioni; ma unicamente nascono dal perchè in un contratto d'esercizio non si poteva fare a meno di togliere quelle partecipazioni di comuni e provincie. Ad ogni modo, non è ora il momento d'esaminare le cause, per cui si è proposta quella disposizione di legge.

Ma sappia l'onorevole Lazzaro che da quella disposizione, per la quale non ho visto nessun emendamento di soppressione, ma invece degli emendamenti che vorrebbero estendere ancor di più il favore, sappia l'onorevole Lazzaro, che per quel solo articolo di legge il vantaggio alle provincie meridionali sarà, lo ripeto, di oltre 25 milioni.

Lo tengano bene a mente. Continuino a combattere le convenzioni, faranno il loro dovere, ed io faccio omaggio ai loro convincimenti. Ma non

si parli più di meridionalismo. (*Bravo! Benissimo!* — *Rumori vivissimi*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

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

(*È appoggiata.*)

Di San Donato. Chiedo di parlare contro la chiusura.

Presidente. L'onorevole Di San Donato ha facoltà di parlare contro la chiusura.

Di San Donato. Io prego la Camera di non chiudere questa discussione, perchè io non mi aspettavo, dal mio onorevole e carissimo amico Grimaldi, un linguaggio, mi permetta la frase, un po' curioso. Ma chi è venuto a parlare di provincie meridionali! (*Oh! oh!*)

Ma io vi prego di non fare *Oh!* perchè non ricorrerò certo alla frase del mio amico Mussi, ma vi dirò che se non mi volete ascoltare, voi siete nel vostro diritto perchè io non vi posso costringere, ma almeno fate un po' di silenzio: questo ho il diritto di esigerlo. (*Bene!*)

Presidente. Parli alla Camera, onorevole Di San Donato, non si rivolga ai suoi colleghi.

Di San Donato. Ebbene parlo alla Camera e dirò che l'onorevole Grimaldi ha riscaldato la questione delle tariffe portandola su di un terreno molto scottante. Io prego quindi la Camera di voler rimandare questa discussione a domani, perchè intanto si calmino gli animi. Anche un sentimento di giustizia mi persuade a fare questa domanda. Imperocchè si potrebbe rispondere all'onorevole Grimaldi, il quale ci ha parlato dei vantaggi fatti alle provincie meridionali: chi vi ha domandato, onorevole ministro, questo paragone? E si potrebbe anche dirgli: perchè non avete enunciati i vantaggi delle altre provincie?

Presidente. Onorevole Di San Donato, la prego, si limiti a parlare contro la chiusura.

Di San Donato. A noi, che abbiamo fatto qualcosa per l'unità d'Italia, queste frasi ci colpiscono immensamente. (*Interruzioni — Rumori — Vari deputati domandano di parlare*)

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

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Per fatto personale, osservo che non sono stato io il primo a sollevare questa questione; ricorderà l'onorevole Di San Donato nella sua lealtà, che nella discussione generale non si fece se non parlare di questo, da molti oratori che si opposero alle convenzioni. Oggi stesso, per non parlare del passato, che può non essere a memoria di

tutti, oggi stesso l'onorevole Capo ha voluto fare i conti di 30 milioni; oggi stesso l'onorevole Lazzaro ha parlato di aumento per le provincie meridionali; che cosa dunque doveva rispondere? Mi doveva ricordare, che in questo momento sono ministro d'Italia e me ne sono ricordato. (*Bravo! Bene! — Approvazioni*)

Lazzaro. Ha dimenticato che anche noi abbiamo fatto l'Italia. (*Rumori*)

Presidente. Prego di far silenzio. Pongo a partito la chiusura di questa discussione, riservando i fatti personali.

Chi approva la chiusura della discussione è pregato di alzarsi.

(*È approvata.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo per fatto personale.

Capo. L'onorevole ministro Grimaldi ha attribuito a me delle cose che non solo non ho dette, ma che francamente nemmeno mi erano passate per la mente. Sino a che si fosse trattato di rettificare delle cifre, io non avrei domandato di parlare per fatto personale, perchè oramai è chiarissimo, anche per coloro che vennero ieri alla Camera, che in fatto di cifre, non è mai possibile intendersi. Perchè uno le interpreta in un modo, l'altro le interpreta in un altro. E la famosa frase dell'onorevole Grimaldi "che l'aritmetica non è un'opinione", è rimasta una frase parlamentare; poichè nei Parlamenti l'aritmetica seguita ad essere un'opinione. Io, quando ho fatti i conti sulle vostre cifre, ho conchiuso i conti medesimi, onorevole Grimaldi, consigliando il Governo ad aumentare le prime e seconde classi per equiparare le provincie meridionali a quelle dell'Alta Italia e centrali. Io ho riconosciuto giusto, onorevole Grimaldi, che la perequazione vi fosse e che quelli che pagavano 5 centesimi ne avessero pagato 4: ma non ho potuto riconoscer giusto che chi pagava 4 dovesse pagare 4 e mezzo.

Questo, secondo voi, significa combattere le convenzioni, non ricordarsi dell'aritmetica, non ricordarsi dei benefici che avranno nel Mezzogiorno i comuni e le provincie? Tutto questo, con la discussione che abbiamo fatto non entra; Ella, onorevole ministro, ha voluto gonfiare la questione!

Presidente. Onorevole Capo, ma questo non è più fatto personale.

Capo. È una risposta per fatto personale.

Presidente. Sì, ma la prego di limitarsi appunto al fatto personale, che già mi parrebbe esaurito.

Capo. Non è esaurito ancora.

Signor presidente, l'onorevole Grimaldi mi ha fatto, per lo meno, passare come uno di quelli che facevano del regionalismo per combattere le convenzioni, ed io ho il dovere di dimostrargli che egli combatte il regionalismo non potendo combattere le mie argomentazioni.

Presidente. Ma no, onorevole Capo, questo non fu menomamente il pensiero espresso dall'onorevole ministro di agricoltura.

Capo. Onorevole presidente, si è contro questa affermazione dell'onorevole ministro che io intendo di protestare. Io qui rappresento tutta quanta l'Italia, non rappresento solo le provincie meridionali. (*Agitazione vivissima*) E, se ho fatti certi conti, li ho fatti unicamente, non per mostrarmi paladino, a buon mercato, di braccianti, di comitive, di operai o di altri: queste sono frasi ad effetto, che non approdano a nulla ed io sono troppo vecchio parlamentare per farle alla Camera; le faccia chi vuole e chi ancora ci crede.

Io parlo qua nell'interesse dei contribuenti, perchè, anche ammessi i calcoli dell'onorevole Grimaldi, sono 8,170,000 lire di vera e nuova imposta, che noi votiamo a detrimento di una classe di cittadini del regno d'Italia.

E questa imposta io non voglio votare ed ho il diritto di pregare la Camera di non votarla.

Presidente. Io mi auguro, e vivamente mi auguro, che nessuno dimentichi che qui tutti rappresentiamo l'Italia, e nutro ferma fiducia che mai più sorgeranno questioni simili a queste. (*Benissimo!*)

Lazzaro. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Rumori*)

Presidente. Ma facciamo silenzio! Accenni il fatto personale, onorevole Lazzaro.

Lazzaro. L'onorevole ministro, rivolgendosi a me, mi ha attribuita quasi la colpa di avere io sollevata un questione di carattere regionale alla Camera. Primo fatto personale.

Secondo fatto personale. Parlando dei famosi...

Presidente. (*Interrompendo.*) Questo non è fatto personale. Può benissimo attribuirsi un'opinione...

Lazzaro. Io mi rimetto a Lei onorevole presidente: ma mi permetta due parole. Io fui dall'onorevole ministro rimproverato di non riconoscere il vantaggio che deriverebbe dall'articolo 15 della legge, e poi di aver fatto un sotto-emendamento all'emendamento che riguarda appunto l'articolo 15.

Ora a me preme dichiarare alla Camera che io ho chiesto semplicemente che nella tariffa stabilita per la linea Mediterranea, (e la linea Mediterranea comincia dalle Alpi, e termina a Reggio di Calabria), pei viaggiatori, meno ab-

bienti, di tutta Italia, che vanno da Torino a Reggio di Calabria il prezzo, per la terza classe, sia ridotto a lire 0,04 invece di 0,045. Se questo è regionalismo (*Rumori — Oh! oh!*), onorevole ministro, lo lascio giudicare a Lei.

Vengo al secondo fatto personale. (*Rumori*)

Onorevole ministro, parliamoci un po' schietto. Ella ha voluto anticipare una discussione gravissima, la questione delle costruzioni.

Presidente. Ma questo non è fatto personale, onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Permetta, onorevole presidente, l'onorevole ministro mi ha attribuito la colpa di aver fatto un emendamento all'articolo 15.

Io certamente ho giudicato e giudico un pessimo sistema quello di aver riunito la parte che riflette le costruzioni a quella dell'esercizio, sistema che, per rispetto alla Camera, io non qualifico.

Presidente. Onorevole Lazzaro questo non è fatto personale, non posso lasciarla continuare. (*Rumori*)

Lazzaro. Ora io dirò a suo tempo, cioè quando verremo all'articolo 15, all'onorevole Grimaldi quali sieno state le ragioni per le quali ho proposto questo emendamento. (*Rumori*)

Presidente. Onorevole Lazzaro, io le ripeto che non posso lasciarla continuare, perchè questo non è più un fatto personale.

Dunque verremo ai voti.

L'onorevole Lazzaro propone che in quella parte della tabella dell'articolo 13 che concerne la tariffa a per il trasporto dei viaggiatori di 3^a classe sui treni *omnibus*, il prezzo sia ridotto a lire 0,04 invece di lire 0,045.

Pongo a partito questa proposta dell'onorevole Lazzaro.

(*Dopo prova e controprova l'emendamento dell'onorevole Lazzaro non è approvato.*)

Rimane così approvato l'articolo 13 come fu proposto dalla Commissione e dal Ministero.

Di San Donato. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Di San Donato. Io non ho sottoscritto l'emendamento proposto dall'onorevole Lazzaro; ma poichè l'onorevole ministro ha dichiarato che la tariffa locale è un patto contrattuale, prendo atto di questa dichiarazione.

Napodano. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Napodano, ha facoltà di parlare.

Napodano. Dichiaro di prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro Grimaldi rela-

tivo alle tariffe locali e di associarmi a quanto ha detto l'onorevole Di San Donato.

Discussione dell'ordine del giorno.

Gandolfi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Gandolfi. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza il disegno di legge relativo a permuta e vendite di beni demaniali.

Presidente. Se non vi sono obiezioni, l'urgenza sarà accordata.

(*È accordata.*)

Domani alle 11 antimeridiane sono convocati gli Uffici; alle 2 pomeridiane, seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7.15 pomeridiane.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13° Estensione alle provincie Venete, di Man-

tova 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)

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

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

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).

