CCCCV.

TORNATA DI SABATO 21 FEBBRAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Finocchiaro Aprile chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3565. = Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 63 parlano i deputati Lazzaro, Sineo, Gabelli, Corvetto relatore, Visocchi, ed il ministro di agricoltura e commercio — Osservazioni del deputato Lazzaro agli articoli 69 e 63 e del deputato Sanguinetti agli articoli 76 e 80, del relatore Corvetto, del deputato Nervo, dei ministri di agricoltura e commercio e dei lavori pubblici, dei deputati Brunetti, Rosano e Lazzaro sulle stesse questioni di tariffe. = Il presidente annunzia una domanda di interrogazione del deputato Buttini così formulata: Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle cause del ritardo del 17° riparto di sussidi dello Stato ai comuni per le strade obbligatorie e sull'epoca nella quale il detto riparto sarà per essere effettuato; una domanda d'interpellanza del deputato Di Camporeale ed una finalmente del deputato Brunialti. — Il ministro dei lavori pubblici risponde all'interrogazione del deputato Buttini. = I deputati Calaianni e Zanardelli propongono che domani domenica non si tenga seduta per riguardo all'eccessivo lavoro fatto in questi ultimi due mesi — Il presidente ringrazia i proponenti a nome del personale della Camera.*

La seduta comincia alle 2,25 pomeridiane.

Di San Giuseppe, *segretario*, dà lettura del processo verbale della precedente tornata pomeridiana, che è approvato.

Petizioni.

Presidente. L'onorevole Finocchiaro-Aprile ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

Finocchiaro-Aprile. Prego la Camera di dichiarare urgente la petizione n° 3565.

(*L'urgenza è ammessa.*)

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.

Procederemo oltre nell'esame dei diversi articoli dell'allegato *D*, che rimasero sospesi in attesa delle deliberazioni della Camera sull'articolo 44 del capitolato.

Ieri fu approvato l'articolo 13 dell'allegato *D*: ora passeremo all'esame dell'articolo 63.

" Art. 63. *Basi delle tariffe generali.* — Le basi delle tariffe generali pel trasporto delle merci a piccola velocità sono le seguenti:

MERCANZIE.

PREZZI	DISTINZIONE IN CLASSI							
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe	5ª classe	6ª classe	7ª classe	8ª classe
Per tonnellata e per chilometro . .	0. 16	0. 14	0. 12	0. 10	0. 08	0. 07	0. 06	0. 05
Diritto fisso per tonnellata . . .	2. —	2. —	2. —	2. —	2. —	1. 20	1. 20	1. 20

Il *diritto fisso* comprende il carico, lo scarico e la spesa di stazione. Se il trasporto deve percorrere le linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso, si applica per ciascuna Amministrazione intermedia, quello supplementare di lire 0.30 per tonnellata se trattasi di merci delle prime cinque classi, e di lire 0.15 per tonnellata se trattasi di merci di 6ª, 7ª e 8ª classe.

Il *prezzo minimo* per ogni spedizione è di lire 0.45

BOZZOLI MORTI.

Lire 0.30 per tonnellata e per chilometro.

Diritto fisso, compreso il carico, lo scarico e la spesa di stazione: lire 2 per tonnellata. Qualora il trasporto dovesse percorrere le linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso si pagherà quello supplementare di lire 0.30 per tonnellata e per ciascuna Amministrazione intermedia.

Il *prezzo minimo* per ogni spedizione è di lire 0.45.

Avvertenza. — I bozzoli lavati e spogli della seta, e quelli sfarfallati, si tassano secondo la classe di tariffa indicata nella nomenclatura delle merci.

L'onorevole Lazzaro ha presentato il seguente emendamento:

" Propongo la soppressione degli aumenti proposti sul *diritto fisso* riducendo a 20 centesimi la cifra proposta di lire 1.20. "

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

Lazzaro. Onorevole presidente, mi pare che vi siano altri i quali hanno proposto un emendamento che si avvicina molto al mio: ed io sarei molto grato agli onorevoli colleghi che hanno proposto quest'altro emendamento, se volessero svolgerlo prima del mio.

Presidente. Siccome l'emendamento da Lei proposto si riferisce all'articolo e non alla tabella, così credo che debba essere svolto prima dell'altro proposto dall'onorevole Sineo.

Lazzaro. Sono a disposizione della Camera. E incomincio dal dire che son molto dolente di dovere, a proposito di quest'articolo, sollevare una questione, che si assomiglia in certo modo a quella sollevata ieri sera a proposito dei prezzi della terza classe nei treni *omnibus*. Ma questa volta, per verità, sono in buona compagnia; perchè la medesima questione, su per giù, è sollevata da egregi ed onorevoli miei colleghi, che seggono in altra parte della Camera e che in massima hanno accettato il disegno di legge in discussione. E più, aggiungo, che appartengono a provincie non meridionali. Dunque mi trovo, come dicevo, in ottima compagnia.

Di che si tratta dunque? Si tratta della tassa stabilita pel così detto *diritto fisso;* ed a coloro i quali, per caso, avessero dimenticato in che consiste questo diritto fisso, io lo dirò in brevissime parole. È una soprattassa che s'impone allo speditore in ragione del peso della merce che si spedisce, oltre alla tassa che deve pagare in ragione del peso e della percorrenza.

Nel diritto fisso dunque non si tiene conto della percorrenza, nè del volume, ma soltanto del peso. Sicchè una tonnellata di merce a piccola velocità tanto paga per diritto fisso se spedita da Torino a Roma, quanto se spedita da Roma ad Albano; tanto paga se spedita da Napoli a Bologna, quanto da Napoli a Portici. È perciò che il diritto fisso, se può riuscire quasi insensibile per le lunghe percorrenze, riesce invece sensibilissimo per le percorrenze brevi.

Quale è la ragione per la quale su tutte le linee si paga questo diritto fisso? O per meglio dire qual'è il servizio che le amministrazioni ferroviarie fanno in correspettivo del diritto fisso che impongono?

Quello del carico e scarico della merce.

Ora io non voglio discutere se sia regolare che questo servizio di carico e scarico sia pagato con una soprattassa.

Gabelli. Chiedo di parlare.

Lazzaro. A me pare che non sia regolare; perchè, a mio modo di vedere, le Società ferroviarie, non dovrebbero avere che un solo correspettivo: il prezzo di spedizione a tonnellata e per chilometro.

Ma, ripeto, non voglio ora sollevare questa questione; ed accetto in massima questa tassa di diritto fisso secondo è ammessa per consuetudine.

Venendo ora a parlare dei diversi sistemi vigenti sulle nostre linee in Italia, dirò che essi sono due. Nella rete dell'Alta Italia e in quella delle Romane vi è un sistema che stabilisce come regola, che il carico e lo scarico della merce debba farsi dall'amministrazione. Come compenso, come corrispettivo di questo servizio, lo speditore deve pagare la somma *a* per le merci delle prime classi, la somma *b* per le merci delle seconde classi.

A questa regola vi è un'eccezione, che riguarda i casi in cui l'amministrazione crede conveniente, che il servizio di carico e di scarico possa o debba farsi dallo speditore. In questo caso essa rimborsa costui di 50 centesimi a tonnellata per la operazione di carico e di 50 centesimi per la operazione di scarico.

L'altro sistema di cui parlerò or ora è in vigore sulle linee Meridionali. E qui aprirò una breve parentesi per far avvertire a coloro che, per caso, non lo ricordassero, che non perchè queste linee si chiamano *Meridionali* fanno il servizio delle provincie Meridionali soltanto: no, esse percorrono anche altre provincie d'Italia e tutti sanno che oggi capolinea di questa rete è Bologna, che nessuno certo vorrà dire appartenga alle provincie meridionali. Il sistema adunque di cui io

parlo concerne tutte le linee Meridionali, e quindi è in vigore in tutti quei paesi che son serviti dalle linee stesse. Ho detto ciò per evitare che qualcuno sospetti nel mio discorso fini od interessi regionali. E chiudo la parentesi.

Quale è dunque il secondo sistema? Esso è il contrario dell'altro; ossia, suppone per regola che il servizio di carico e scarico per le merci di di 5ª, 6ª e 7ª classe, a vagone completo e a piccola velocità, sia fatto dagli speditori; e per eccezione è stabilito che, quando gli speditori non carichino o non iscarichino, nei termini stabiliti dai regolamenti, allora l'amministrazione faccia essa questo servizio col corrispettivo di 50 centesimi per il servizio di carico, e 50 centesimi per quello di scarico. Però, indipendentemente da questa lira, lo speditore è tenuto sempre a pagare un diritto fisso di 20 centesimi.

Ora, esposti i due sistemi, vengo alle modificazioni che si propongono in questo disegno di legge. E prima di tutto faccio osservare che un'importante modificazione si trova nell'articolo 66, base delle tariffe generali relative alle merci che si spediscono a piccola velocità; questa modificazione consiste nel dividere, non più per 7, come sono state finora, ma per 8 le diverse classi di merci. Vedremo in seguito la conseguenza di questo aumento di una classe.

Indipendentemente dalla tariffa chilometro-tonnellata, o tonnellata-chilometro, si stabilisce che per la prima, seconda, terza e quarta classe il diritto fisso sia di lire 2, per la quinta, sesta, settima e ottava classe il diritto fisso sia di lire 1.20 obbligatorio.

Ora io propongo di ridurre il diritto fisso, quello che non va soggetto ad oscillazioni, alla cifra di 20 centesimi, che è appunto quella che oggi si fa pagare dalle ferrovie Meridionali per le merci di quinta, sesta e settima classe, oltre la tassa erariale.

Ed in questo modo si verrebbe ad estendere a tutto il regno un beneficio che ora godono soltanto alcune provincie, con grande vantaggio per gli speditori e pel commercio in genere.

Ma mi si potrà obiettare che il diritto fisso di lire 1.20 obbligatorio, come è prescritto nel disegno di legge, serve a rendere un grande servizio, quello del carico e scarico delle merci.

Ed io vi dico che gli speditori, molto volentieri, faranno a meno di questo benefizio, perchè essi debbono sempre pagare queste spese del carico e scarico; e lo proverò.

Nell'articolo 69, parlandosi appunto di questa operazione di carico e scarico, nel primo paragrafo si stabilisce la seguente massima o regola generale:

" Le operazioni di carico e scarico delle merci, a qualunque classe appartengano, sono di regola eseguite a cura dell'amministrazione.

" Il carico consiste nel prendere le merci dal luogo dove il mittente deve averle depositate in seguito alle indicazioni del capo-stazione e nel riporle entro i vagoni; lo scarico consiste nel levare le merci dai vagoni e nel portarle nei locali o nei luoghi dove se ne effettua la consegna ai destinatari. „

Dunque uno speditore che vuole spedire un carico di sei tonnellate, per esempio, cioè un vagone completo, da una stazione ad un'altra, che cosa deve fare? Deve caricare la merce sopra un carro; deve fare accompagnare questo carico da un personale suo, al quale il capo-stazione ordina di far scaricare le merci dal carro sopra le piattaforme di deposito; poi viene il personale della ferrovia, prende la merce e la colloca sopra i vagoni. E questo per il carico.

In quanto allo scarico, la legge impone al mittente l'obbligo di riprendere per suo conto e col suo personale la merce dal luogo in cui si effettua la consegna, per caricarla ed adattarla sui carri, che dovranno trasportala a destinazione.

Dunque lo speditore, per la disposizione dell'articolo 69, ha bisogno di un personale per fare le operazioni di carico, come pure per fare quelle di scarico.

Ciò posto, è avvenuto generalmente che gli speditori hanno fatto essi le operazioni di carico e scarico. Oggi con le convenzioni che discutiamo, si impone il diritto fisso di lire 1.20 per cento, senza esentare gli speditori dall'obbligo di avere un personale proprio, poichè per la disposizione dell'articolo 69, questo personale è necessario.

Quindi la ragione o pretesto del carico e scarico, non è, secondo me, tale de potere autorizzare quest'aumento che voi fate relativamente al diritto fisso per la quinta, la sesta e la settima classe delle merci da trasportarsi a vagone completo ed a piccola velocità.

Vogliono poi vedere i miei onorevoli colleghi quali altri inconvenienti possono derivare al commercio dalle disposizioni di questo articolo? Abbiano la cortesia di seguirmi per un momento in questo terreno che è, però, un po' arido: ma che cosa vogliono? Queste non sono leggi politiche nelle quali lo spirito si ritempra; sono leggi che ci obbligano tutti a fare un po' la parte del ragioniere, e quindi sono poco conformi all'indole di un Parla-

mento. Ma, ad ogni modo, ora la legge presente è così, e bisogna discuterla quale è. Mi continuino però i miei colleghi la benevola loro attenzione, chè io sottoporrò loro alcuni esempi per dimostrare a quali conseguenze condurrebbe l'adozione di queste disposizioni.

Io diceva dunque che la classificazione delle merci è stata modificata: esse col sistema attuale in vigore sono distribuite in sette classi; col nuovo sistema delle convenzioni sono divise in otto classi.

E che cosa avviene per ciò? Avviene che alcune merci oggi appartenenti, per esempio, alla quinta classe, come i cereali, nelle convenzioni sono anche mantenute nella stessa quinta classe. Ma il diritto fisso è minore coll'antico sistema, perchè le riduzione proposta comincia solamente dalla sesta, settima ed ottava classe; talchè, pur mantenendo i cereali nella classe primitiva, il diritto fisso viene aumentato. L'aumento per tutta Italia è di 60 centesimi, per le provincie meridionali è da lire 0.20 a 2 lire.

Per i lunghi percorsi si dice è poco sensibile. Ciò ho detto io stesso, che l'aumento del diritto fisso è insensibile, perchè la merce che da Napoli deve andare a Bologna pagherà lo stesso che un vagone completo, che deve andare a Portici. Ma io devo ricordare alla Camera che i trasporti in Italia difficilmente si fanno per lunghi percorsi; ma ordinariamente per brevi. Quindi il diritto fisso viene ad aggravare di molto questo commercio, quale si è quello che generalmente si fa nelle provincie italiane.

Un altro esempio. L'uva fresca pigiata con mosto è un commercio ora divenuto importante in tutta Italia. Da Giovanazzo a Barletta, ora, per la tariffa speciale numero 1, per partite di sei tonnellate, si paga lire 2.05 a tonnellata di diritto fisso, compresi quei tali venti centesimi, di cui si è parlato. Con la nuova tariffa speciale, numero 103, e col nuovo diritto fisso, sapete quanto si paga? lire 5.05, cioè molto più del doppio.

Le frutta secche non nominate formano un commercio che si fa in tutta Italia; che va dal sud al nord e dal nord al sud. È proprio un commercio nazionale: gli scambi in Italia fortunatamente sono divenuti tali, che non si possono più dire regionali: ora gli scambi sono per tutta Italia. Le frutta secche da Santo Spirito di Bitonto, che è una stazione a quattro o cinque chilometri da Bari, per qualunque peso pagano un diritto di lire 1.05 per tonnellata, diritto fisso compreso, e per diritto fisso intendo carico e scarico per lo speditore; colla nuova tariffa 103, pagheranno lire 2.85 per partite non minori di cinque tonnellate, cioè circa il triplo del prezzo attuale. Ma voglio addurre un altro esempio: tutti quelli che sono stati a Napoli, almeno la più gran parte, conoscono che vi è un comune vicino a Napoli importante per il commercio dei grani, ed anche prospero molto più, dal punto di vista economico ed igienico, di quello che era prima, San Giovanni a Teduccio, che dista quattro chilometri da Napoli. Ebbene, da questo comune a Napoli si paga lire 0.40 alla tonnellata, diritto fisso compreso; e colla nuova tariffa si verrebbe a pagare lire 1.42.

Io potrei prolungare gli esempi i quali dimostrano come per la piccola percorrenza il diritto fisso torna tutto di nocumento al commercio.

Ma c'è un altro argomento. Alle volte accade che un fabbricante di paste od altro spedisca un vagone completo da una piazza ad un'altra per vedere se trova, o no, la convenienza di vendere la merce. Ebbene, egli paga il suo diritto fisso di 20 centesimi la tonnellata, sei tonnellate a vagone completo, cioè 1,20. Non trova convenienza di venderla, e senza scarico se ne ritorna; e deve pagare questo medesimo diritto.

Poc'anzi ho parlato delle classi; ed a questo proposito io intendo sottoporre all'attenzione benevola della Camera, di cui io mi permetto profittare, alcuni dati. Gli agrumi passano dalla 5ª classe, colla classificazione delle Meridionali, alla 3ª colla nuova tariffa della Mediterranea: il che vuol dire che dal diritto fisso di 20 centesimi a tonnellata, si va a 2 lire, oltre la tassa erariale.

Corvetto, *relatore.* Passano dalla 5ª alla 4ª.

Lazzaro. Onorevole Corvetto: io voglio ammettere anche quello che Ella dice; ma il diritto fisso è maggiore per la 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª classe; per la 6ª, 7ª e 8ª è minore; dunque il ragionamento torna, perchè tanto che gli agrumi passino alla 3ª come passino alla 4ª, pagheranno sempre di più; mentre adesso pagano solo 20 centesimi a tonnellata. Questo mi pare che sia evidente.

Canapa: Meridionali 5ª classe, nuova tariffa 5ª classe. Ad alcuni potrà sembrare che le cose restino allo stesso modo; ma non è così, perchè la canapa nelle ferrovie Meridionali corrisponde al 2º gruppo; oggi invece verrebbe a far parte del 1º gruppo; sicchè nella classe per la canapa si passa da 20 centesimi di diritto fisso a pagare di più; perchè a primo aspetto sembra lo stesso passare una specie dalla 1ª alla 2ª classe, una specie alla 3ª, alcune specie alla 4ª. Per me è lo

stesso. Dalla 5ª, oggi 20 centesimi, li porta alla 3ª e alla 4ª a 2 lire.

Andiamo agli oli; produzione importantissima e di consumo generale per tutti. Oli in botti e barili. Non parlo di quelli in bottiglie, sebbene la Commissione avrebbe potuto badare un poco a questo fatto: che gli oli finissimi, quali sono specialmente quelli della provincia di Bari, che rivaleggiano con gli oli di Toscana e più anche con quelli di Francia, non sono spediti tutti in bottiglie od in cassette di latta.

No; io so che anche questi oli finissimi si spediscono in botti e in barili; ma la tariffa non fa distinzione, e calcola tanto gli oli di una qualità che quelli di un'altra, purchè siano spediti in botti o barili; ed è questa una ingiustizia, perchè quelli di 1ª qualità dovrebbero pagare di più. Ma io non faccio questione di ciò. Gli oli in botti dalla classe 5ª passano alla 4ª, cioè da 20 centesimi a 2 lire.

Vini comuni 5ª classe, restano alla 5ª. Io qui applico lo stesso ragionamento che ho applicato per la canapa; cioè che la classe resta, ma il diritto fissa aumenta.

La mia proposta nuoce o non nuoce, modifica o non modifica quella percentuale di cui parlava ieri l'onorevole ministro di agricoltura e commercio? Non nuoce punto, poichè voi ammettete con l'articolo 69 la facoltà all'amministrazione di poter disinteressarsi del carico e scarico, e di rimborsare lo speditore di 50 centesimi per carico e 50 per scarico, oltre la tassa erariale che farebbe 51. È vero?

Orbene, applicando questo sistema per tutta la rete Mediterranea non verrete a defraudare di nulla l'amministrazione: voi verrete ad agevolare meglio quello che crederete di fare senza alterazione veruna.

Voglio sperare che queste brevi osservazioni, che ho creduto di fare colla coscienza di aver detto cose utili alla Camera, siano tenute in conto dalla Commissione e dal Ministero.

Del resto, io non mi illudo; per quanto io stimi e rispetti i membri componenti l'onorevole Commissione, per quanto io sia disposto e riconoscere lo zelo che essa ha messo nel compiere il suo mandato, pure non posso fare di essa che un giudizio: cioè ch'essa è la più dogmatica di quante Commissioni ricordo dacchè esiste il Parlamento. E dal suo punto di vista essa ha ragione: si tratta di convenzioni e di contratti. Essa, se non avesse dinanzi l'altra parte, i contraenti, o per dir meglio un contratto, sarebbe più arrendevole. Quindi io spiego la causa del dogmatismo della onorevole Commissione. Però io dico che la Camera non può essere esautorata mai dal dogmatismo di una Commissione.

Se la Camera non aveva facoltà di fare modificazioni, sarebbe inutile discutere. Io quindi, riconoscendo nella Camera non solo il diritto, ma il dovere di apportare ai patti quelle modificazioni ch'essa crede utili al commercio ed all'industria del nostro paese, voglio credere che la Commissione composta di uomini egregi, composta di patriotti, troverà giuste le osservavioni da me fatte, come le troverà giuste il Governo; e Commissione e Governo troveranno un modo perchè il sistema da me propugnato possa essere esteso a tutta l'Italia nell'interesse generale delle sue industrie e de'suoi commerci. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sineo, per isvolgere la proposta di aggiunta allo articolo 63, da lui fatta.

Sineo. L'onorevole Lazzaro, nello svolgere un emendamento più generale e comprensivo di quello proposto dall'onorevole Frola e da me, ha accennato a molti inconvenienti, ai quali darebbe origine l'applicazione dell'articolo 63, quale ci è presentato dalla Commissione. Quindi io mi limiterò a far brevi osservazioni per il nostro emendamento più modesto, il quale solamente modifica l'articolo 63, nella parte in cui colpisce le merci contemplate nelle classi 6ª, 7ª ed 8ª di un diritto fisso di lire 1.20 alla tonnellata pel carico e scarico delle merci. Col nostro emendamento si sostituisce un diritto fisso di soli 10 centesimi, ma si lascia ai mittenti e ai destinatari l'obbligo del caricamento e dello scaricamento delle merci.

È evidente l'enormità del diritto fisso di lire 1.20 per le classi 6ª, 7ª ed 8ª, per chi solo rifletta come siano compresi nella stessa disposizione merci svariatissime, che non si sa neppure con quale concetto siano assieme raccolte; merci le quali hanno un valore ben diverso fra loro, e che quindi naturalmente importano una ben diversa responsabilità per l'amministrazione ferroviaria, ed anche una differenza notevole nella difficoltà delle operazioni del carico e dello scarico. Così, per esempio, abbiamo compresi in queste classi sacchi vuoti e sacchi pieni di cereali; ed è facile vedere quale divario di responsabilità e di operazioni interceda fra gli uni e gli altri.

Ma, naturalmente, volendo trovare una tariffa la quale compensi sempre l'amministrazione delle fatiche delle operazioni di carico e di scarico, si è dovuto naturalmente stabilire un diritto fisso, il quale è sproporzionato al valore della merce (che in generale, per queste classi, è sempre tenuissimo)

e al diritto proporzionale del percorso, perchè per lo più devono percorrere piccolissime distanze; trattandosi di merci le quali per la maggior parte si trovano in tutte le regioni del regno; come i materiali da costruzione, la ghiaia, la sabbia ed alcuni prodotti agricoli compresi in queste classi, quali i cereali, le farine, le patate. Si tratta inoltre di merci le quali non sono soggette ad avarie od a deperimento. Ed è appunto perciò che noi abbiamo limitato a queste classi la proposta di riduzione del diritto fisso, come quella per la quale l'amministrazione incontra un minor grado di responsabilità.

Non fa quindi meraviglia che quando l'amministrazione dell'Alta Italia, come ha accennato l'onorevole Lazzaro, adottò il sistema che viene ora letteralmente riprodotto nell'articolo in discussione, togliendo alle parti interessate, mittenti e destinatari, la facoltà di fare essi stessi le operazioni di carico e scarico, sorgessero da ogni parte, dalle Camere di commercio e da privati, lagnanze che vennero ripetute dinanzi al Parlamento ed al Governo, non appena si aprì la discussione sulle presenti convezioni.

Ed è a notarsi questa contradizione: che mentre l'amministrazione dell'Alta Italia stabilì e mantenne contro le insistenti proteste e reclami, questo diritto fisso di lire 1.20, allegando che non poteva permettere l'introduzione nelle stazioni di personale non dipendente dall'amministrazione, perchè non poteva questo personale essere sufficientemente sorvegliato, sta in fatto che in molte stazioni queste operazioni continuarono a farsi dalle stesso parti, e più specialmente nelle stazioni secondarie, dove appunto difetta il personale e dove per conseguenza viene più facilmente a mancare quella sorveglianza che l'amministrazione invocava a giustificazione del lamentato sistema.

Eppure non si ebbero a deplorare gl'inconvenienti e i pericoli allegati per imporre questo aggravio veramente enorme al nostro commercio.

Non reggono adunque quelle supposte esigenze di servizio e di responsabilità che probabilmente saranno invocate ancora dai sostenitori dell'articolo 63, il quale non è che la riproduzione del sistema seguìto dall'Alta Italia.

L'amministrazione dell'Alta Italia ammette che quando l'operazione è fatta dal mittente, questi abbia diritto ad un ribasso di 50 centesimi per ogni operazione di carico, e di 50 centesimi per ogni operazione di scarico. Ma questo rimborso non si verifica quasi mai; tantochè la direzione stessa dell'Alta Italia ebbe più volte a promettere, ma senza frutto, che questo abuso sarebbe cessato. E non è cessato, anche perchè è molto difficile di determinare quando l'operazione sia fatta totalmente dal personale del mittente per assoluta mancanza del personale ferroviario, e quando l'uno venga in aiuto dell'altro insufficiente o poco pratico di una data merce.

Questi argomenti che si adducono contro il sistema vigente presso l'Alta Italia, si ripetono precisamente per il conciliato disposto degli articolo 63 e 69 dell'allegato *D;* inquantochè nell'articolo 69 l'amministrazione si riserva appunto di determinare in quanto e dove il carico e lo scarico potranno o dovranno effettuarsi a cura e spese dei mittenti e destinatari. In tali casi il diritto fisso stabilito dalla tariffa si considererà ridotto di centesimi cinquanta per tonnellata e per operazione di carico o di scarico.

Risultando dal fatto che il lasciare ai mittenti e ai destinatari di compiere tali operazioni non può portare nessun inconveniente, non sarebbe molto meglio cancellare quest'arbitrio dell'amministrazione e togliere totalmente un aggravio, il quale è veramente enorme e sproporzionatissimo, specialmente per certe merci?

L'onorevole Lazzaro ha citato molti esempi; io mi permetterò di accennare soltanto a qualche merce, della quale egli non ha fatto menzione.

Un vagone di 8 tonnellate di ghiaia, che secondo la nuova tariffa paga centesimi 5 per tonnellata-chilometro, viene a pagare 8 lire per un percorso di 20 chilometri. E deve pagare lire 1.20 per diritto fisso! Dunque paga più per diritto fisso che per diritto proporzionale.

Ma l'anormalità si fa anche maggiore, quando si abbia riguardo al valore delle merci: poichè questo vagone di 8 tonnellate di ghiaia non può valere di più di una ventina di lire; quindi avrebbe un valore appena doppio del diritto fisso per le operazioni di carico e di scarico. E, a questo riguardo, aggiungerò che vi sono vivissime lagnanze delle amministrazioni comunali e provinciali, le quali dovendo provvedersi della buona ghiaia per la manutenzione delle strade obbligatorie, e non trovandosi essa in tutti i territori del regno, trovano un grande ostacolo all'esecuzione nell'elevatissimo diritto fisso delle tariffe ferroviarie. Ed ora che, non dirò per risolvere, ma per mitigare la crisi agraria, si propone, fra le altre cose, che si ponga un limite alle facoltà concesse ai comuni, di imporre centesimi addizionali, è almeno giusto che si renda men difficile e soprattutto meno costosa la esecuzione degli oneri e delle opere che lo Stato loro impone.

Accennerò ancora alle calci ed ai cementi,

che, secondo le nuove tariffe, vengono ad essere molto danneggiati, come risulta dalle vivaci proteste che ci sono indirizzate. Si calcola, in una petizione di una Società di fabbricazione di calci e cementi, che, per un percorso di 400 chilometri, vi sia un danno di lire 2.90 alla tonnellata, in confronto della vecchia tariffa. Ora questo danno verrebbe sicuramente ad essere alquanto compensato senza pregiudizio degli altri rimedii che potranno essere in seguito della discussione proposti, qualora questo enorme diritto fisso di 1.20 venisse diminuito, lasciando allo speditore, che volontieri l'assume, la cura del caricamento. E non parlerò dei cereali.

Sentii dire l'altro giorno, credo dall'onorevole Miceli, che bisogna calcolare ogni soldo, ogni centesimo che si può risparmiare per cereali, dinanzi alla crisi agraria che ci affligge per la insopportabile concorrenza straniera. Orbene, quando si tratta, come nel presente caso, di un risparmio che non importa diminuzione di tariffa, non diminuzione del prodotto ferroviario, ed è vantaggioso all'esercizio stesso delle ferrovie, ogni dubbio, ogni esitazione è ingiustificabile.

È vantaggioso all'esercizio delle ferrovie: inquantochè, lasciandosi alla parte di far le operazioni di carico e di scarico, si risparmia il personale delle ferrovie, ed una complicata contabilità per gli incassi e i rimborsi fra l'amministrazione ed i terzi, fra stazione e stazione, e tra le diverse reti, quando si tratta di percorsi sopra linee appartenenti a diverse Società.

Infine poi, è soprattutto da calcolarsi che la riduzione del diritto fisso porta un aumento sicuro di traffico sulle ferrovie; poichè ora, dovendosi sottostare ad un diritto fisso il quale è talvolta superiore al valore della merce ed al diritto proporzionale del percorso, e trattandosi di merci meno soggette ad avarie ed a deperimenti, gli speditori preferiscono altri mezzi di trasporto assai meno costosi.

Noi confidiamo perciò che tanto il Governo che la Commissione vorranno fare favorevole accoglienza ad una proposta, la quale, mentre è ispirata a considerevoli interessi dell'agricoltura e delle industrie, non viene a diminuire per nulla il prodotto delle ferrovie, e non dà origine, come è provato dal fatto, a nessuno dei pericoli supposti e degli inconvenienti lamentati. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

Gabelli. Ho chiesto di parlare quando ho sentito l'onorevole Lazzaro enunciare una teorica che, a mio modo di vedere, non è assolutamente accettabile; teorica alla quale poi si è anche associato l'onorevole Sineo.

Secondo l'opinione, tanto dell'onorevole Lazzaro, quanto dell'onorevole Sineo, il diritto fisso dovrebbe essere proporzionale, o alle distanze, od al valore della merce, piuttostochè al servigio effettivo, quasi direi al servigio specifico a cui corrisponde. L'onorevole Lazzaro diceva anzi che, secondo il suo modo di vedere, la tariffa dovrebbe essere fatta sopra l'unico prezzo del treno-chilometro di trasporto. Io credo che le tariffe possano farsi tanto più esatte, tanto più razionali, quanto più quello che si paga corrisponde esattemente al servizio che viene reso. Poichè il diritto fisso corrisponde ad un servizio che è assoluto, che è affatto indipendente, tanto dal valore delle merci, quanto dalla distanza, io credo che a questo servizio debba essere attribuito un compenso assoluto e indipendente da ogni riguardo di prezzo delle merci e di percorrenza.

Una sola limitazione a questa massima, e della limitazione è tenuto conto nello stabilimento dei diritti fissi; cioè che molte merci non possono pel loro valore, essere gravate oltre una certa misura. Da qui la differenza fra il diritto fisso per le classi superiori, e per le inferiori.

Io sono d'accordo con l'onorevole Lazzaro e coll'onorevole Sineo nel chiedere che i diritti fissi siano ridotti quanto più sia possibile. Sono d'accordo in questo, perchè dobbiamo tendere con ogni cura a sviluppare, ad aumentare i traffici sulle nostre ferrovie, i cui prodotti chilometrici sono, in confronto a quelli di quasi tutte le reti europee, molto scarsi.

Per ottenerlo bisogna attirare quanto più sia possibile i traffici locali. L'onorevole Lazzaro faceva un' osservazione molto semplice. Il diritto fisso, diceva l'onorevole Lazzaro, viene a gravare tanto più sul trasporto delle merci, quanto è minore la distanza a cui la merce viene portata.

Da questa condizione rilevata dall'onorevole Lazzaro deriva naturalmente che mano a mano che vada elevandosi la tassa corrispondente ai carichi e scarichi, cioè il *diritto fisso*, si allontanano dalle ferrovie i traffici locali, si fa sempre più lunga la distanza alla quale giova di abbandonare i mezzi ordinari di trasporto e servirsi delle strade ferrate.

L'onorevole Lazzaro ha addotto parecchi esempi, e ci ha parlato di trasporti di merci a 10 chilometri di distanza. Sono rarissime le spedizioni a tanto piccola distanza.

Ed è naturale che sia così.

Le ferrovie non sono il mezzo più adatto pei movimenti fra punti molto prossimi, perchè, siccome per servirsi delle ferrovie bisogna portare alle stazioni ed andare a ricevere alla stazione, tutte le strade che si fanno per andare a portare ed a ricevere sono da valutarsi in perdita nel calcolo di confronto della convenienza di usare i mezzi ordinari o la strada ferrata.

Quando osservino le statistiche dei movimenti da stazione a stazione prossima, ciò che presso a poco corrisponde alla distanza dei dieci chilometri, l'onorevole Lazzaro e l'onorevole Sineo potranno persuadersi che i traffici, così detti *locali*, sono piccolissimi.

Io sono d'accordo che si debba cercare, il più che sia possibile, di fare servire la ferrovia anche per le piccolissime distanze e di diminuire quanto più sia possibile il percorso medio della merce; a questo può giovare potentemente la diminuzione del diritto fisso; ed io in massima mi unisco a loro per sostenerla.

Ma non sono d'accordo sul limite a cui vorrebbero scendere gli onorevoli Lazzaro e Sineo.

L'onorevole Lazzaro diceva: nelle provincie meridionali si pagano 20 centesimi di diritto fisso. Mi permetta, onorevole Lazzaro, esposta così la sua affermazione è troppo assoluta.

Lazzaro. Non in tutte.

Gabelli. Si pagano 20 centesimi, restando allo speditore ed al destinatario l'obbligo del carico e dello scarico.

Lazzaro. L'ho già detto, onorevole Gabelli.

Gabelli. Le amministrazioni ferroviarie hanno dei contratti con delle imprese che eseguiscono i carichi e gli scarichi. Questi contratti generalmente sono sulla base di 35 a 50 centesimi per tonnellata. Variano fra questi limiti per le condizioni particolari delle stazioni.

Osservi, onorevole Lazzaro, che con questi contratti delle amministrazioni si ottiene il carico e lo scarico della merce ad un prezzo assai minore di quello che costerebbe ai particolari, perchè naturalmente chi assume un'impresa che è garantita in certo modo nelle sue condizioni, che proporziona il suo personale ai bisogni, che lo va a scegliere, può offrire, come tutte le grandi imprese in confronto delle piccole, dei vantaggi che i particolari non potrebbero ottenere. Così avviene che la spesa di carico e scarico per parte delle amministrazioni è sempre minore di quella che dovrebbero sostenere i privati. Visto che i contratti delle amministrazioni sono sulla base di 35 a 50 centesimi, che in media si va a 42 o 44, se l'onorevole Lazzaro fa la somma di queste due spese che sostengono le amministrazioni e aggiunge i 20 centesimi, vedrà che siamo assai più vicini alla cifra convenuta colle Società, che ai soli 20 centesimi da lui proposti.

Io non seguirò l'onorevole Lazzaro nella ricerca degli effetti del diritto fisso sopra una piuttosto che sopra un'altra merce. L'ho dichiarato un'altra volta: io credo assolutamente impossibile questa discussione delle tariffe *voce* per *voce*, esempio per esempio, perchè a qualunque esempio che si adduca in un senso può contrapporsi sempre un esempio in senso contrario, ed a qualunque asserzione portata da alcuno in un senso altri può opporne un'altra in senso contrario.

E pare anzi a me (naturalmente nel mio modo di vedere) che uno dei mali maggiori, uno dei maggiori errori commessi con questo contratto, debba ritenersi l'aver modificato da cima in fondo tutto il sistema delle tariffe. La radicale innovazione porterà delle conseguenze che noi oggi non possiamo assolutamente determinare. Questo solo (l'ho detto un'altra volta) possiamo sapere oggi: di non potere in nessuna maniera prevedere gli effetti di questo grandissimo cambiamento, di questa profonda mutazione di tutte le retribuzioni del servizio di trasporto per ferrovie. Le tariffe sono qualche cosa che esige di essere modificata a mosaico. Quando la misura della tassazione di una merce non corrisponde all'interesse del paese, bisogna cercar di modificarla ed il più prontamente possibile. Devesi con ogni cura tener conto dell'esperienza, ma limitandosi al caso speciale cui l'esperienza si riferisce.

Queste modificazioni che comprendono tutto, i diritti fissi, le tariffe generali, la classificazione delle merci, le tariffe speciali, tutto insomma, tanto incerti rendono i risultati, da dare all'onorevole Lazzaro il diritto di asserir bianco nel tempo stesso che dànno all'onorevole Corvetto il diritto di asserir nero. Ripeto che vorrei che i diritti fissi fossero tenuti i più limitati che fosse possibile, il più possibilmente bassi. Io vorrei poter dire alla Commissione ed al Governo: " abbassate tutti i diritti fissi, „ ma so bene che quando lo avessi proposto, Commissione e Governo mi risponderebbero, come al solito, che siamo di fronte ad una condizione contrattuale.

E farò una parte anche a questo, ma pur facendola mi domando: che siano proprio assoluti, e assolutamente intangibili questi contratti? Che non ci sia la possibilità di cambiare proprio nulla di nulla?

Fino al limite proposto dall'onorevole Lazzaro, e dall'onorevole Sineo io non ho il coraggio di

andare. Non mi sento questo coraggio anche per ciò che non credo a quanto asseriva l'onorevole Sineo, che sia senza inconvenienti ammettere gli speditori ed i destinatari a fare da sè il servizio di carico e scarico nelle stazioni. La condizione di ristrettezza delle stazioni nostre fra altro, rende grave la concessione.

L'onorevole Sineo diceva che in alcune stazioni secondarie la si accorda. E va benissimo; ma è proprio in quelle, che gli inconvenienti si riducono ad un minimo.

Quando noi introduciamo in una stazione secondaria del personale per fare dei servizi che toccherebbero alle Amministrazioni, è facile di sorvegliarlo, è facile di determinare quali manovre deve fare, come deve compierle.

Siamo in stazioni poco estese, con pochi binari, con poco movimento, e che per molte ore sono deserte; ma, quando ci mettiamo in una stazione con ventotto a trenta mila metri di binari, come la stazione di Milano, con movimento continuo di treni, con un introito di dodici a quattordici milioni l'anno, crede proprio l'onorevole Sineo che sia cosa facile regolare e sorvegliare tutta quanta la gente estranea, cui sarebbe data libertà di entrare ed uscire ed agire obbedendo ad altri che a coloro cui è affidato il servizio?

Lo creda, degl'inconvenienti nel servizio delle stazioni ne abbiamo un'infinità; dei lamenti ne abbiamo sentiti anche qui di tutti i generi. Io so, ed è quasi doloroso il dirlo, che in Italia è assai difficile di ricevere sane e intatte molte merci; è assai difficile che giungano senza avarie, bottiglie di vino e panettoni di Milano; (*Movimenti*) è assai difficile di evitare che qualche parte della merce non vada rubata; non fosse altro quella parte cui le tariffe applicano la scusa del *calo naturale*. (*Ilarità*) Creda l'onorevole Sineo, il così detto *calo naturale* è spessissimo un *calo* artificiale. (*Si ride*) Non sarà avvantaggiata la condizione dei trasporti dall'introduzione di tutto questo personale, che non si conosce, che non si sa da chi debba dipendere, che non è possibile di efficacemente sorvegliare, particolarmente nelle stagioni di importanza. Ma io torno, (poichè ho molto divagato parlando all'improvviso) torno alla proposta dei ribassi del diritto fisso.

Io non ho la speranza di poter ottenere ribassi su tutti i diritti fissi, ma questa condizione che le tariffe sono un patto contrattuale non vorrei che fosse mantenuta tanto rigidamente. Cedano, un poco almeno, il Governo e la Commissione, perchè, se ne assicurino, le Società hanno abbastanza interesse in questo contratto per poter accondiscendere a qualche domanda; una sola riduzione mi restringerò a domandare. Il diritto fisso per la 5ª classe è portato a lire 2; la 5ª classe è una classe importantissima, è la classe principale, ed è composta in gran parte di *voci* che costituiscono anche colle classificazioni attuali la 5ª classe, per la quale ora il diritto fisso è limitato a lire 1.10 ed 1.20.

Domando questo solo, che sia mantenuto il diritto fisso della 5ª classe quale è adesso.

L'onorevole Lazzaro ha parlato particolarmente delle provincie meridionali, io non parlerò delle provincie settentrionali benchè fosse sulla sola rete dell'Alta Italia limitato a lire 1.10 il diritto fisso per le merci di quinta classe.

Questi confronti regionali non posso toccarli per molte ragioni; ed alcune proprio mie personali. (*Bene!*)

Non avrà, per le Società, grandi conseguenze il portare il diritto fisso della quinta classe da lire 2 a lire 1,20; e notiamo, o signori, che appunto la misura del rimborso che dànno le Società a chi voglia fare carichi e scarichi da sè, vi prova che il diritto fisso è una sorgente di lucro indubitato. Per qualunque merce le Società rimborsano 0,50 per tonnellata per carico e 0,50 per scarico, mentre il diritto fisso che riscuotono è di lire 2 per le classi superiori, di lire 1,20 per le classi inferiori; guadagnano dunque pur sempre le Società, sulle merci delle classi inferiori, lire 0,20, anche rimborsando allo speditore, e guadagnano ancora di più, se il conto si faccia sulle basi dei contratti che hanno colle compagnie di bastaggi, invece che sul dato del rimborso ai proprietari.

Domando dunque un taglio non nella carne, ma nel lardo; me lo accordino la Commissione ed il Governo; e credano che le Società, se davvero li vorremo, ce li accorderanno questi tagli nel lardo: sono tanto pochi e tanto piccoli i tagli che abbiamo fatti finora! (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto, relatore.

Corvetto, *relatore.* Comincio dal ringraziare l'onorevole Gabelli per avermi risparmiato una parte di risposta circa il diritto fisso in rapporto al valore delle merci e alla loro percorrenza. Mi limiterò ad una risposta brevissima all'onorevole Lazzaro, e la farò con un documento, autorevole molto più delle mie parole, cioè con la relazione della Commissione d'inchiesta per le ferrovie.

È inutile che io dica che cosa s'intende per di-

ritto fisso; io l'avrei piuttosto chiamato *tassa di carico e di scarico,* perchè questa tassa non è una specialità delle ferrovie, ma è quanto ognuno paga ogni qualvolta che fa caricare o scaricare una merce da carri o da vetture ordinarie.

Ora le cose stanno così: sulla rete dell'Alta Italia si paga in ragione di lire 2 per tonnellata per le merci delle prime quattro classi e lire 1.10, 1.20, e 1.30, secondo il caso, per le merci delle ultime tre classi; colla nuova tariffa, che comprende otto classi anzichè sette come ora, il diritto fisso di lire due si estende alle prime cinque classi e per le tre ultime fu stabilito in lire 1.20.

Sulle strade ferrate Romane il diritto fisso è di lire 2 per tonnellata per le prime quattro classi, e di lire 1.20 per le altre tre, comprese le speciali. I medesimi prezzi sono in vigore sulle strade ferrate Meridionali, e quando trattasi di merci delle tre ultime classi, spedite a vagone completo, l'amministrazione concede che le operazioni di carico e di scarico si facciano dai mittenti e dai destinatari, abbuonando lire una per tonnellata; con ciò il diritto fisso resta ridotto a 20 centesimi come desidera l'onorevole Lazzaro.

La Commissione d'inchiesta per le ferrovie si è occupata di questa questione e dopo aver accennato all'obbligo fatto di lasciare il carico e scarico all'arbitrio delle Società, soggiunge:

" Siffatta disposizione ha dato luogo, specialmente per i materiali da costruzione „ (noti, l'onorevole collega, per merci dell'ultime classi; ma per quelle delle prime classi dove il diritto fisso è di lire 2, non è solamente il peso da mettere sulle spalle ai facchini, ma c'è il riguardo da avere per la specie della merce), " a reclami di alcuni grandi commercianti ed industriali, i quali, avendo molte persone al loro servizio, trovavano un risparmio di spesa nel far eseguire il carico e scarico ai loro facchini, tanto più che il carico e scarico potevano esser fatti direttamente ecc. ecc. „

Non istarò a leggere oltre per non tediare la Camera.

Il Ministero aveva proposto che il diritto di carico e di scarico fosse di 1.30, la Commissione ottenne che fosse ridotto ad 1.20, ne si potrebbe andare al disotto senza andare incontro ad una effettiva perdita per le ferrovie.

Verissimi sono i dati dell'onorevole Gabelli; in generale la media è fra 44 e 45 centesimi per tonnellata e per ogni operazione di carico o di scarico; però in talune località, per esempio, a Roma si paga anche di più di 50 centesimi.

Si noti che nel diritto fisso è pur compreso il rimborso delle spese di stazione e di manovre, quindi noi riteniamo che non si possa andare al di sotto dell'1 20 per le ultime classi. Noi però desiderando di potere, in tutto quel ch'è possibile, accondiscendere ai desideri dei nostri onorevoli colleghi, ci siamo intesi col ministro ed abbiamo fatto una proposta che ho presentato al banco della Presidenza. Questa deve soddisfare l' onorevole Lazzaro ed anche l'onorevole Sineo, perchè, come ho dichiarato, noi non potremmo venire ad 1.10, colla condizione nuova che non si paghi più la sopratassa di diritto fisso cambiando da linea a linea. La nostra proposta consiste nell'aggiungere alla tabella dell'articolo 63, l'avvertenza seguente:

" Salva la facoltà concessa all'amministrazione di lasciare ai mittenti ed ai destinatari il carico e lo scarico delle merci giusta l'articolo 69, questi potranno domandare di compiere tali operazioni a loro cura e spesa per tutte le altre merci spedite a vagone completo, il cui diritto fisso è stabilito in lire 1.20 per tonnellata.

" Questa facoltà non potrà essere provvisoriamente invocata in quelle stazioni ove esistono oggi impegni speciali con imprese *bastaggi.* „

E qui mi spiego. Comprenderanno gli onorevoli colleghi che non si potrebbe esigere che le Amministrazioni ferroviarie, le quali hanno contratti con imprese per il facchinaggio, dovessero rompere questi contratti, i quali del resto sono tutti quanti a breve scadenza; ed il Governo prende l'impegno (l'impegno resta implicitamente preso da questa disposizione, che ha forza di legge) che quando saranno scaduti non li rinnoverà.

Dunque, in fatto di diritto fisso resta così inteso. Per le merci delle prime cinque classi le Amministrazioni ferroviarie hanno il diritto di carico e scarico e la facoltà di lasciarlo al mittente e allo speditore. Per le merci con diritto fisso di lire 1.20 per tonnellata le ferrovie non hanno più questa facoltà, quando siano spedite a vagone completo. Fino a che non siano risolti i presenti contratti di facchinaggio, le Amministrazioni possono rispettarli.

L' articolo 69 dev' essere inoltre opportunamente modificato, aggiungendo dopo le parole: *in tali casi* quelle: *come in quello previsto dall'articolo 63, avvertenza c).*

Non ho altro da dire.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Io ringrazio la Commissione di aver trovate giuste le mie osservazioni.

Solamente l'onorevole relatore mi ha fatto un appunto: mi ha detto cioè che io avevo fatto gli studi sul progetto del Ministero e non fu quello della Commissione.

Ora io prego l'onorevole Corvetto di ritenere che quel poco di studio che ho potuto fare l'ho fatto sull'uno e sull'altro progetto; e quando ho parlato di cereali, ho esaminato la tabella proposta del ministro e quella proposta dalla Commissione, e non ho trovato alcuna variazione.

Molte cose avrei da rispondere anche all'onorevole Gabelli, ma non prolungherò la discussione, solamente ripeterò che io accetto la nuova proposta della Commissione, ma pregherei la Commissione stessa di chiarire due punti?

Questa fecoltà di chiedere si concede solamente agli speditori oppure anche ai destinatari.

Presidente. Il nuovo articolo della Commissione diceva: " La direzione ha facoltà di lasciare ai mittenti e destinatari ecc. „

Lazzaro. Sta bene.

Dunque si dà la facoltà di chiedere: ma tutti hanno diritto di chiedere; il diritto di petizione è sancito dallo Statuto fondamentale del Regno; di chiedere è diritto, ma non è diritto di ottenere.

Distinguiamo dunque un poco.

Ebbene quando uno speditore o un destinatario avrà fatto la domanda, e l'amministrazione dirà: avete usato di un vostro diritto, ma non ascolto la vostra domanda, quale efficacia avrà mai la facoltà da voi stabilita in questo articolo?

Ma poichè io ritengo che la Commissione non abbia voluto fare una cosa non seria, così io pregherei il relatore di formulare la sua proposta in modo che questo diritto non fosse illusorio.

Credo che l'onorevole ministro sia del mio parere, onde spero che si associerà a me.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Io sono dolente di essere nella circostanza della discussione ferroviaria uno dei pochi destinati a far perdere la pazienza perfino al pazientissimo nostro presidente.

Presidente. Ma, onorevole Gabelli, non è Lei che mi fa perdere la pazienza.

Del resto vedo che ne ho ancora tanta per poter tirare innanzi. (*Ilarità*)

Gabelli. Il diritto di domandare è una cosa ben diversa dal diritto di ottenere. L'ha rilevato l'onorevole Lazzaro, e credo che in questo senso debba essere modificata la formola proposta dalla Commissione.

È chiaro che l'intenzione della Commissione è stata che ci fosse nell'amministrazione il dovere di concedere, piuttosto che il diritto nei mittenti e nei destinatari di domandare.

Debbo poi insistere nella proposta, che il diritto fisso della classe quinta sia tenuto a lire 1,20 e non elevato come si propone a lire 2. Io domanderò su questo, se ci sia o no il consenso della Commissione e del Governo, e manterrò che si voti per questa mia proposta.

Tanto più fermamente la mantengo in quanto che non ho inteso dal relatore rispondere alle mie affermazioni, nemmeno una parola.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io ho domandato la parola per associarmi interamente alle proposte fatte dall'onorevole Gabelli. Io credo che la modificazione importante da portarsi all'articolo 63, era precisamente questa di ricondurre la tassa fissa di carico e scarico, alle medesime condizioni in cui l'abbiamo presentemente.

Nelle condizioni attuali, la quinta classe paga 1.20 di diritto di carico e scarico; ora, viene aumentato questo diritto a 2. Io domando: quale ragione ha potuto dar luogo a questo rincaramento?

Fo notare agli onorevoli ministri, ed in ispecie all'onorevole ministro di agricoltura e commercio, che è il naturale tutore della industria e della agricoltura, fo notare che questo rincaramento cade sopra gran numero di merci prodotte dalla industria agricola, e manifatturiera, le quali tutte trovansi nella 5ª classe; quindi questo aumento del diritto di carico in questa 5ª classe è veramente cosa molto grave, che sarà molto sentita dal paese. Io non credo che i prodotti ferroviari abbiano a diminuire o a crescere, se questa tariffa di carico venga tenuta nello stato attuale. Onorevoli ministri, io non domando dunque una diminuzione; vi domando solo che le cose restino come sono attualmente; e presentemente, il diritto di carico per la 5ª classe è di lire 1.20, mentre nella nuova tariffa è portato a lire 2, senza alcuna ragione.

Io spero che il Ministero vorrà accettare le mie sollecitazioni; in ogni modo lo prego di volermi dare una risposta in proposito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sineo.

Sineo. A nome anche degli altri firmatari del mio emendamento, dichiaro che siamo appieno soddisfatti della proposta della Commissione, se vien fatta quella modificazione che fu accennata

dall'onorevole Lazzaro e dall'onorevole Gabelli: (non è una modificazione di sostanza, ma solo di forma) quella di cambiare cioè la parola *chiedere* nella parola *ottenere:* poichè, come si è detto benissimo, chiedere non vuol dir sempre ottenere.

In questo caso il nostro emendamento verrebbe solo modificato nel senso di fare, invece di un obbligo pei mittenti e pei destinatari, una facoltà, della quale quando non vogliano servirsi, *imputent sibi.* È aggravio al quale si sottopongono.

Riteniamo che con questa misura si soddisfino le giuste esigenze che intendevamo difendere col nostro emendamento, che ritiriamo associandoci all'aggiunta della Commissione.

Presidente. Debbo avvertire gli onorevoli Lazzaro e Sineo che l'onorevole ministro e la Commissione hanno proposto una nuova formula dell'aggiunta all'articolo 63, nella quale si tiene appunto conto dei desiderii da essi manifestati.

L'aggiunta all'articolo 63 è così concepita:

" Salva la facoltà concessa all'amministrazione di lasciare ai mittenti ed ai destinatari il carico e lo scarico delle merci giusta l'articolo 69, questi *avranno il diritto* di compiere tali operazioni, a loro cura e spese, per tutte le altre merci spedite a vagone completo, il cui diritto fisso è stabilito in lire 1.20 per tonnellata; in tal caso il diritto fisso è diminuito di 50 centesimi per tonnellata e per ciascuna operazione. Questa facoltà non potrà essere provvisoriamente invocata da quelle stazioni, ove esistono oggi impegni speciali con imprese, bastaggi. "

Gli onorevoli Lazzaro e Sineo sono ora sodisfatti? (*Sì, sì!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, *relatore.* Io debbo dichiarare a nome della Commissione di non poter acconsentire che si riduca ad 1.20 il diritto per le cinque classi.

Mi perdoni l'onorevole Visocchi, la quinta classe nuova non è l'antica, essa è anzi una classe nuovissima. (*No! No!*)

Questo è detto non solo nella relazione, ma lo dimostreremo quando sarà il caso.

Alla quinta classe passarono quasi tutte le *voci* della classe precedente. Quindi noi non possiamo accettare questa riduzione.

E giacchè ho facoltà di parlare debbo fare una dichiarazione sull'avvertenza all'articolo 63, ed è questa: dove si parla dei bozzoli, sostituiamo quest'altra dizione:

" I bozzoli lavati e spogli della seta, e quelli sfarfallati, e gli altri doppi o doppioni di scarto, cioè macchiati, rugginosi, tarlati od imperfetti nella loro conformazione si tassano secondo la classe di tariffa indicata nella nomenclatura delle merci, salvo le opportune cautele per evitare le frodi. "

Visocchi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Ma io non so veramente persuadermi di quello che ci ha detto l'onorevole relatore. Egli ha detto che la quinta classe attuale è una classe nuova, la quale comprende certe merci che prima stavano in una classe più alta.

Onorevole relatore, io non ho avuto affatto l'occasione di riscontrare questo. Non sono ora preparato a fargli una lunga nota di merci; dirò solo che gli stracci stavano prima alla quinta classe, e stanno ora alla quinta, che la carta stava alla quinta classe, ed ora sta alla medesima quinta, la canape greggia stava alla quinta, ed ora sta alla quinta.

Ora dunque, se sono alla medesima classe, dico che questi prodotti non avranno che a sopportare l'aumento del diritto fisso che ora si fa. E giacchè ho la parola, non posso che dolermi che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, richiesto in aiuto da me in questa occasione, in cui dovrebbe appunto difendere la produzione agricola ed industriale, non mi abbia nemmeno dato segno di rimanere inteso dell'appello da me fattogli all'uopo.

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

Grimaldi, *ministro di agricoltura e commercio.* Con l'ultima redazione dell'articolo 63, della quale l'onorevole presidente ha già dato lettura, sono appagati i desideri degli onorevoli Lazzaro e Sineo, perchè sono espresse le loro idee.

Difatti, sono indicati nell'articolo tanto il *mittente,* quanto il *destinatario;* ed inoltre è esplicitamente accordato ad entrambi *il diritto* di compiere le operazioni di carico e scarico, a loro cura e spesa, per tutte le altre merci spedite a vagone completo. Così questa è una questione finita.

Quanto a quella promossa dall'onorevole Visocchi, io lo prego di non pregiudicarla ora, sotto la forma di *diritto fisso.*

Riserbi questa questione, quando saremo alla classificazione delle merci; allora faccia tutte le osservazioni, che crede, altrimenti corre rischio,

se vien rigettata ora la sua proposta, di non poter parlarne più.

Egli, chiedendo ora la diminuzione del dritto fisso per la quinta classe da lire 2 a lire 1.20, (cosa che non può ammettersi, come ha già detto il relatore della Commissione) ha censurato il Governo per avere creato quella classe nuova con gran parte delle *voci* della quinta classe antica, aumentandone così la tassazione.

Ora sta in fatto, che in quinta classe abbiamo, con la nuova tariffa, 96 *voci*, e facendo i raffronti con l'Alta Italia, possiamo ben dire che di queste 96 *voci*, 47 furono prese dalla quarta classe attuale, 11 dalla terza, 2 dalla seconda, 1 dalla prima, 7 sono *voci* nuove, 5 sono di merci, che nella tariffa dell'Alta Italia sono vincolate alla compressione, e variano di classe secondo il grado di questa, 22 dalla classe quinta attuale e 1 dalla classe *B*.

Cosicchè sopra 96 *voci* costituenti la 5ª classe, ben 61 provengono dalle classi precedenti, e migliorano.

Presso a poco dicasi lo stesso delle reti Romana e Meridionale.

Non è il momento di fare un tale esame e l'onorevole Visocchi ha anche detto di non essere preparato a questo.

Dunque, si prepari a fare la questione, quando sarà il momento opportuno. Non la pregiudichi ora, è l'unico consiglio che posso dargli.

Infine egli ha invocato il mio appoggio come ministro destinato a difendere le industrie ed i prodotti agricoli. Io però, che ho questo dovere e non manco di compierlo con la maggior premura possibile, debbo avere riguardo a tutte le industrie e coordinare gl'interessi di tutti.

Presidente. Dunque verremo ai voti.

Prego la Camera di porgere attenzione. Rileggo l'aggiunta che la Commissione propone all'articolo 63:

" Salva la facoltà concessa all'Amministrazione di lasciare ai mittenti ed ai destinatari il carico e lo scarico delle merci giusta l'articolo 69, questi *avranno il diritto* di compiere tali operazioni, a loro cure e spese, per tutte le altre merci spedite a vagone completo, il cui diritto fisso è stabilito in lire 1,20 per tonnellata; in tal caso il diritto fisso è diminuito di 50 centesimi per tonnellata e per ciascuna operazione. Questa facoltà non potrà essere provvisoriamente invocata da quelle stazioni ove esistono oggi impegni speciali con imprese bastaggi. "

Inoltre la Commissione propone, in sostituzione all'avvertenza che sta in fondo alla tabella di questo diritto fisso, la seguente nuova dizione.

" *Avvertenza.* I bozzoli lavati e spogli della seta, quelli sfarfallati e gli altri doppi e doppioni di scarto, cioè macchiati, rugginosi, tarlati o imperfetti nella loro conformazione si tassano secondo la classe di tariffa indicata nella nomenclatura delle merci, salve le opportune cautele per evitare le frodi. "

L'onorevole Gabelli propone che alla tabella che sta unita all'articolo 63 sia fatta questa modificazione, cioè che il diritto fisso per le merci di 5ª classe da lire 2 sia portata a 1,20.

Gli onorevoli Sineo e Lazzaro, hanno ritirato le loro proposte, non è vero?

Lazzaro. Io mi associo alla proposta della Commissione, ritenendo però impregiudicata la questione della classificazione.

Presidente. Sta bene.

Visocchi. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che? Siamo in votazione.

Visocchi. Per rispondere a quanto ha detto testè l'onorevole ministro.

Presidente. Parli, onorevole Visocchi.

Visocchi. Debbo dichiarare all'onorevole ministro che io non sono tanto ingenuo da credere che sia agevol cosa trasportare una merce da una categoria all'altra. So benissimo che in quel caso tanto egli quanto gli altri onorevoli colleghi, potrebbero mettere innanzi le gravi conseguenze finanziarie che porterebbe tale passaggio di tariffa, nè io potrei quindi insistere a domandarlo, nè la Camera lo consentirebbe.

Inoltre io debbo far notare anche che coll'articolo aggiuntivo della Commissione la quinta classe viene ad essere assolutamente esclusa dal potersi giovare del vantaggio concesso alle tre ultime. E questa è un altra ragione che dovrebbe indurci a votare l'emendamento Gabelli. Io prego quindi l'onorevole ministro di voler considerare queste cose e di voler aderire al mio desiderio. E quando non voglia o non possa farlo attualmente, almeno rammenti di soddisfarlo quando può, perchè è espressione di un notevole bisogno ed interesse industriale.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Verremo dunque ai voti: innanzi tutto porrò a partito la proposta dell'onorevole Gabelli, che vorrebbe ridotto il diritto fisso da lire 2 a lire 1.20.

(*Non è approvata.*)

Pongo ora a partito l'aggiunta all'articolo 63

proposta dalla Commissione ed accettata dal Governo, oramai più che nota alla Camera.

(*È approvata.*)

Infine, pongo a partito l'avvertenza sostitutiva proposta dalla Commissione all'avvertenza che sta in fondo alla tabella, e della quale ho pur data lettura.

(*È approvata.*)

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lazzaro. Dopo accettata dalla Camera quest'ultima proposta della Commissione, mi pare che l'articolo 69 debba essere anche modificato.

Presidente. Se Ella, onorevole Lazzaro, mi avesse dato tempo, avrei proprio subito domandato alla Commissione se questo articolo 69 debba esser modificato per metterlo in relazione coll'articolo 63.

La Commissione ha proposte da fare?

Corvetto, *relatore.* Bisogna modificare questo articolo 69 in conformità del 63.

Presidente. Dunque per ora deve rimaner sospeso?

Corvetto, *relatore.* Può restare tal quale.

Lazzaro. Io crederei piuttosto che la discussione dell'articolo 70, sul regolamento delle tariffe delle provincie meridionali, si potrebbe accettare a preferenza di quest'articolo 69.

Presidente. Ma l'articolo 70 è approvato. È sospeso solo il 69.

Lazzaro. Permetta. La Camera ha accettato che lo speditore abbia il diritto di ottenere quello che domanda. Ora, in questo articolo 69 è detto che " è riservato all'amministrazione *il determinare.* „ Dunque questo diritto non è riconosciuto dall'articolo 69.

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

Presidente. Ne ha facoltà.

Grimaldi, *ministro di agricoltura e commercio.* A me pare che abbia ragione l'onorevole Lazzaro: bisogna coordinare l'articolo 69 al 63; in altri termini, riportare nell'articolo 69 quella stessa dimostrazione che abbiamo compresa nel 63; nè più, nè meno.

Lazzaro. Cosa che non si può fare ora.

Grimaldi, *ministro di agricoltura e commercio.* Sì, si può fare, perchè si ha la facoltà di coordinare, concessa dal regolamento della Camera, ed esercitata sempre. Insomma, l'identica disposizione votata nell'articolo 63, deve passare anche nel 69.

Presidente. Si darà dunque facoltà alla Commissione ed alla Presidenza di coordinare l'articolo 69 in relazione coll'articolo 63.

Voci, Sì, sì!

Presidente. Così rimane approvato.

" Articolo 72. *Basi delle tariffe generali.* „

A quest'articolo l'onorevole Sanguinetti propone quest'aggiunta:

" In ogni caso non si potrà mai applicare, per il trasporto dei veicoli, un prezzo superiore a quello vigente sulle varie reti. „

Onorevole Sanguinetti, la mantiene o la ritira questa proposta?

Sanguinetti. Mantengo la mia proposta. Non ho bisogno di svolgerla lungamente, perchè mi pare abbastanza chiara. La tariffa dei trasporti dei veicoli è aumentata considerevolmente di fronte a quella in vigore. Ora l'industria dei veicoli è, può dirsi, appena nascente in Italia; con un aggravio eccessivo di tariffa se ne incepperebbe lo sviluppo.

Io prego la Commissione di leggere quello che è detto nella petizione del Circolo degli industriali di Milano, a pagina 12 e 13 e di esaminare i casi di tassazione fatti da quel Circolo; si persuaderà di leggieri come sia grave l'aumento che si farebbe per i veicoli.

Non aggiungo altro per ora.

Corvetto, *relatore.* La Commissione ha preso cognizione della petizione del Circolo industriale di Milano, sulla quale mi riservo di riferire; ma alla medesima non parve che malgrado tutte le ragioni dette da quel Circolo nè da altri, vi fosse motivo di cambiare le proposte che sono sottoposte alla Camera, perchè esse non alterano lo stato di fatto.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, la Commissione, come ha udito, non accetta la sua proposta; vi insiste?

Sanguinetti. La mantengo. Debbo però rilevare una dichiarazione dell'onorevole relatore, cioè a dire, che egli, dopo che le convenzioni saranno votate, si riserva di riferire sulle petizioni inviate alla Camera contro le tariffe.

Io non so comprendere quale efficacia possa avere la relazione delle petizioni dopo votate le convenzioni; del resto faccia pure, l'onorevole Corvetto; a me basta segnalare che il sistema che si vuole introdurre non parmi sia corretto.

Corvetto, *relatore.* Quanto alla taccia di irregolarità la posso accettare dall'onorevole presidente, ma non la potrei accettare da un collega.

Io credo che qualunque deputato possa far

sue le proposte del Circolo di Milano, e farle discutere dalla Camera; del resto io sono agli ordini della Camera perchè ho quì tutti gli appunti che si riferiscono a quella petizione.

Sanguinetti. Io non ho inteso di rimproverare l'onorevole relatore, nè la Commissione; ho voluto constatare un fatto che il relatore ha detto che si riserva di riferire su quelle petizioni dopo che avremo approvate le tariffe. Ora non so quale efficacia possa ciò avere.

Presidente. Intanto, onorevole Sanguinetti, veniamo alla sua proposta, la mantiene o la ritira?

Sanguinetti. La mantengo.

Presidente. Dunque l'onorevole Sanguinetti propone quest'aggiunta all'articolo 72.

" In ogni caso non si potrà mai applicare, per il trasporto dei veicoli, un prezzo superiore a quello vigente sulle varie reti. "

La metto a partito.

(*Dopo prova e controprova è respinta.*)

L'articolo 72 rimane così approvato.

All'articolo 80, pur rimasto sospeso, l'onorevole Sanguinetti ha presentato il seguente emendamento:

" Il sottoscritto propone si sospenda la discussione degli articoli 80 e successivi, relativi al trasporto del bestiame, con rinvio alla Commissione affinchè riduca il termine di consegna e le tariffe. "

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di svolgerlo.

Sanguinetti. Riguardo al bestiame abbiamo attualmente due tariffe, la tariffa a grande velocità e quella a piccola velocità. A queste due tariffe fu sostituita quella che è chiamata velocità accelerata. Nella relazione è detto che la nuova tariffa accelerata presenta prezzi inferiori a quelli vigenti della grande velocità, e superiori a quelli della piccola; e che i termini di resa della nuova tariffa sono intermedii a quelli vigenti della grande e della piccola velocità.

Ora a me pare che questo non sia nè riguardo ai prezzi, nè riguardo ai termini della resa; perchè i termini della resa sono assai più larghi di quelli della piccola e più larghi di quelli della grande velocità. Quanto ai prezzi di trasporto, i prezzi sono del pari superiori a quelli della piccola velocità ed a quelli della grande velocità.

Il Circolo industriale di Milano ha fatto parecchi casi, ed ha trovato che in confronto, sia della piccola, sia della grande velocità, si sono stabiliti termini più larghi per la resa e prezzi superiori agli attuali.

Ora io domando a me stesso quali saranno le conseguenze del trattamento fatto al bestiame dalle convenzioni ferroviarie, specialmente dopo che la Francia ha deciso e sta per aumentare il dazio d'importazione? Quel che avverrà è facile prevederlo. L'allevamento del bestiame sarà assai danneggiato per il dazio che imporrà la Francia, e per l'aumento delle tariffe ferroviarie.

Riguardo al bestiame non ho creduto fare proposte di modificazioni; mi sono limitato a domandare la sospensiva; affinchè Ministero e Commissione veggano se, trattandosi di un cespite importantissimo della ricchezza nazionale, non sia il caso di studiar meglio le tariffe per arrecarvi modificazioni che attenuino, almeno in parte, il rialzo che vi si introdusse.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, *relatore.* Anche qui io debbo dichiarare che la Commissione non può accettare la proposta sospensiva di questo articolo. Onorevoli colleghi, la questione della tariffa sul trasporto del bestiame, come tutte le altre, fu lungamente discussa dalla Commissione, tanto è vero che vi furono introdotte delle varianti non piccole.

Io ho letto tutte le critiche fatte non solo dal Circolo industriale di Milano, ma anche da altri, e non ha bisogno di fare altri studi: le nostre proposte sono quindi mantenute.

Naturalmente si domanda il più: il domandare non costa; ma quel che costa è di variare le condizioni dei trasporti. Sono abbreviati i termini di resa in quanto agli articoli di piccola velocità: sono allungati un poco rispetto alla grande velocità; ma abbiamo fatto anche una modificazione per chi voglia godere il vantaggio di una celerità maggiore.

In quanto ai prezzi non è vero che ci sia aumento: c'è diminuzione e, per qualche rete, c'è diminuzione considerevole.

Io potrei dimostrare quanto asserisco, ma oltre che già è accennato nella relazione, si può vedere da chiunque dei nostri colleghi cui piaccia di mettere in confronto le tariffe esistenti con quelle da noi proposte. Quindi non vi è proprio bisogno di ulteriori studi per dichiarare che la nostra proposta viene mantenuta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io mi era proposto di non più parlare sopra questo, per me doloroso argomento, delle condizioni dei trasporti; perchè ho acquistata la

convinzione che a nulla servono le ragioni le più convincenti. Quando c'è un partito preso di respinger tutto, checchè ne avvenga a danno del paese, è inutile parlare.

Ma nondimeno è bene dir qualche cosa affinchè il paese sappia pure come si decidono quà dentro le sue sorti economiche.

Ora, riguardo alla risposta che l'onorevole Corvetto ha dato all'amico mio, onorevole Sanguinetti, intorno alla velocità con cui si trasporta il bestiame, io mi permetto di fargli osservare che si toglie ai negozianti di bestiame il mezzo di valersi della grande velocità come ora si usa.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* No, no!

Nervo. E si fa loro il dono di una così detta piccola velocità accelerata, col pretesto di fare un vantaggio in confronto della piccola velocità ordinaria. Certamente la piccola velocità accelerata presenta dei vantaggi a fronte della piccola velocità ordinaria; ma, onorevole Corvetto, qui si tratta non di merce che possa stare giorni e giorni in viaggio senza soffrire; qui si tratta di bestiame che mangia tutti i giorni.

Ora, la piccola velocità accelerata, onorevole Corvetto, che cosa vuol dire? Vuol dire una velocità di 225 chilometri ogni 24 ore, a cui si aggiunge il termine di 18 ore per avere il mezzo di fare la spedizione. Se poi si tratta di una linea di transito che debba dar luogo ad un cambiamento, l'Amministrazione richiede altre 6 ore: totale, per fare 225 chilometri, ci vogliono nientemeno che 42 ore. Velocità, 11 chilometri all'ora, come le antiche vetture ordinarie di tartarughesca memoria. (*Si ride*)

Dunque non è un vantaggio, onorevole Genala, che si fa al commercio. Mi rivolgo quindi anche a Lei, che pure appartiene ad un circondario dove l'allevamento del bestiame ha una grande importanza. Noi dobbiamo facilitare in un modo straordinario l'esportazione del bestiame e non è con le condizioni che s'impongono con queste tariffe che si avrà questa facilitazione, imperocchè i negozianti di bestiame, che saranno costretti a tenere per giorni e giorni la loro merce in viaggio, si troveranno in condizioni molto inferiori di fronte alla concorrenza sui mercati esteri.

Per queste considerazioni io mi associo alla proposta dell'onorevole Sanguinetti e prego la Commissione di derogare al sistema quasi assoluto che ha seguito finora, di non accettare cioè nessun cambiamento alle sue proposte, accondiscendendo alla sospensiva per considerare meglio la gravità dell'argomento.

Si tratta, onorevoli colleghi, dell'esportazione di uno dei più rilevanti prodotti agricoli del paese, e se continuiamo nel sistema di non tenere in nessun conto le considerazioni che si fanno in questa Camera a favore dell'agricoltura, mentre si tratta dei trasporti dei suoi prodotti, io domando: come si risolverà la questione agraria che ci preoccupa da tanto tempo?

Non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, *relatore.* Prima di tutto io non posso accettare una frase sfuggita all'onorevole Nervo che, cioè, la Commissione abbia il partito preso di non fare buon viso a qualunque proposta venga da altri.

Io potrei citare molte proposte fatte dai nostri colleghi di ogni parte della Camera e dallo stesso onorevole Nervo, che furono dalla Commissione accettate. Anzi, io ho pubblicamente deplorato che l'onorevole Nervo abbia ritirato i suoi emendamenti. Creda l'onorevole Nervo che sta a cuore a noi, quanto a lui, l'interesse del paese.

Mi permetta poi l'onorevole Nervo di fargli un'osservazione. Non è esatto che i proprietari non possano più approfittare pel trasporto del loro bestiame della grande velocità, poichè, se egli ha la bontà di leggere a pagina 116 l'inciso aggiunto dalla Commissione, troverà che esso dice:

" I termini di resa possono, dietro domanda scritta sulla richiesta di spedizione, essere accelerati nella misura stabilita dai paragrafi (*a*) (vuol dire gran velocità; vada a vedere) degli articoli 57 e 58, pagando la soprattassa del 6 per cento sui prezzi delle rispettive tariffe. "

Aggiunga il 6 per cento alle tariffe attuali e vedrà che non c'è scapito rispetto ai prezzi attuali della grande velocità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Dal momento che l'onorevole Corvetto ha dichiarato che assolutamente non c'è aumento nel trasporto dei bestiami, mi permetto di ricordargli che il Circolo industriale e commerciale di Milano ha fatto trenta casi di tassazione ed ha trovato che c'è aumento nel prezzo di trasporto per 26, diminuzione per due; e che per i rimanenti due casi non c'è nè diminuzione nè aumento.

Riguardo ai termini di resa, il Circolo industriale e commerciale di Milano ha trovato, che per 27 di questi casi c'è aumento, solo per tre c'è una piccola diminuzione.

Nessuna specie di bestiame è stata risparmiata, nemmeno il bestiame piccolo, che è quello che viaggia di più; nemmeno le pecore furono risparmiate, le quali, come sapete, sono quelle che fanno emigrazioni periodiche dall'una all'altra provincia.

L'onorevole Corvetto, che è così sicuro delle sue affermazioni, si metta sottocchio la memoria del Circolo industriale e commerciale di Milano e....

Corvetto, *relatore.* L'ho qui.

Sanguinetti. ... e troverà che pel bestiame minuto e per un percorso di 300 chilometri, i termini di resa furono aumentati di 44 ore; e per un percorso di 150 chilomentri furono aumentati di ore 28.

Troverà ancora che la tariffa aumenta sempre, ed in una misura assai considerevole, e che, per alcuni casi, gli aumenti si avvicinano al cento per cento.

Non basta il dire: io credo che gli aumenti non esistano; bisogna dimostrare l'erroneità dei calcoli; massime quando si tratta di una produzione così importante, come è quella del bestiame.

Su questo punto aggiungerò che c'è qualche cosa di più grave. C'è un'insidia nei contratti, che è passata inavvertita tanto alla Commissione quanto al Ministero; la quale insidia, per il bestiame minuto, farà sì che gli aumenti possano andare fino al 200 al 300 per cento. (*Oh! oh!*)

Sapete quale è questa insidia? Consiste in questo, che, pel bestiame minuto, la ferrovia non è obbligata a mettere a disposizione degli speditori i vagoni a gabbia.

Ora è evidente che quando il bestiame minuto non si possa spedire in vagoni a gabbia, il prezzo di trasporto si duplica e si triplica, ed allora gli aumenti diventano addirittura intollerabili.

L'Amministrazione ferroviaria, l'ho detto e lo ripeto, non avendo l'obbligo di fornire i vagoni a gabbia, dei vagoni a gabbia non ce ne saranno mai. Credete voi che una Società anonima, la quale per suo instituto deve cercare di lucrare il più che sia possibile, credete voi che farà trovare i vagoni a gabbia là in quelle stazioni dove siano necessari pel trasporto del bestiame minuto?

Notate un'altra cosa: con disposizioni di questa fatta, non fate il vantaggio nemmeno delle Società ferroviarie.

Noi abbiamo le emigrazioni temporanee del bestiame minuto, in parecchie regioni d'Italia: le abbiamo, ad esempio, dagli Abruzzi alla Capitanata, dall'Appennino toscano alla Maremma.

Ebbene, questo bestiame minuto, non potendo sostenere gli alti prezzi di trasporto ferroviario, continuerà a viaggiare per le strade ordinarie, come avveniva nel secolo scorso.

Se aveste stabilito basse tariffe di trasporto, questa emigrazione verrebbe fatta col mezzo della ferrovia, e voi avreste procurato alla Società ferroviaria un nuovo cespite di entrata, che ora le sfugge. Quindi, lo ripeto, riguardo al bestiame minuto, non avete provveduto all'interesse dell'agricoltura, o, se meglio volete, della pastorizia; dall'altra parte, danneggiate la stessa ferrovia.

Non parlo, poi, del bestiame grosso; di quel bastiame che costituisce oggidì un cespite importante di esportazione. Non ricordo precisamente la cifra cui ascenda; ma parmi non sia inferiore a 40 milioni annui.

Non ignorate che questa esportazione è minacciata dagli aumenti di dazio che si propongono in Francia; e voi anche pel bestiame grosso aumentate la tariffa?

Io, pur non volendo fare una proposta di diminuzione, mi limito a proporre il rinvio dell'articolo alla Commissione, affinchè, d'accordo col Ministero, maturi meglio la questione, che parmi molto importante, e trovi il modo di togliere, o di scemare al paese la iattura che gli deriverebbe dall'aumento eccessivo delle tariffe.

Ora, nemmeno a questo può la Commissione acconsentire? di fare cioè d'accordo col Ministero, o, se si crede, d'accordo con la Società esercente, qualche maggiore studio?

La proposta mi pare così modesta, che non mi pareva potesse essere respinta.

Del resto, checchè possa avvenire, io la mantengo.

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

Grimaldi, *ministro d'agricoltura e commercio.* Io comprendo che al bene non c'è limite, e che perciò gli onorevoli Nervo e Sanguinetti vogliano chiedere maggiori vantaggi di quelli che sono concessi. Ma non comprendo come si possano assolutamente negare i vantaggi che la nuova tariffa porta in confronto dell'attuale, relativamente al bestiame, di cui ora si tratta.

Ecco ciò su cui io sono in disaccordo con loro.

L'onorevole Sanguinetti, per tutta giustificazione della sua tesi, non presenta altro se non che l'autorità del Circolo industriale di Milano.

Sanguinetti. Che è maggiore della mia.

Grimaldi, *ministro d'agricoltura e commercio,* Ora, onorevole Sanguinetti, io ho qui un quadro, che son pronto a consegnarle, in cui può verificare

come vi sono molte inesattezze in ciò che riguarda il bestiame.

Basta osservare come nei prezzi della nuova tariffa il Circolo abbia erroneamente conteggiato la imposta erariale. In testa al confronto da esso presentato, è detto: " ai prezzi nuovi è aggiunto il 10 per cento d'imposta, onde equipararli a quegli attuali, „ mentre invece ai prezzi nuovi deve semplicemente essere aggiunta la imposta erariale del 2 per cento, trattandosi di prezzi che si riferiscono a trasporti a piccola velocità accelerata. Con l'applicazione del 10 per cento quindi venne erroneamente aumentata dell'8 per cento la tariffa nuova.

Poi i casi di confronto presi ad esame dal Circolo, anzichè riguardare traffici reali ed importanti, rappresentano trasporti, che, pur effettuandosi, sono di poca entità. Nessun esempio venne considerato di spedizioni a capo, ad un sol vagone, ed a più vagoni di bestiame bovino grasso per le distanze che intercedono fra l' Italia centrale, il Veneto, ecc., e le nostre frontiere verso la Francia, alle quali distanze si svolge un attivissimo traffico di esportazione.

Non voglio tediare la Camera con la esposizione di tutte le inesattezze contenute nei calcoli fatti dal Circolo industriale di Milano, che, ripeto, posso mostrare all'onorevole Sanguinetti, od a chiunque altri ne abbia voglia, e mi limito a poche osservazioni, che riflettono gl'indiscutibili vantaggi della nuova sulla vecchia tariffa, in riguardo al bestiame.

Certo è, come risulta da tutte le statistiche ferroviarie, che nell'attualità due terzi del bestiamo o qualcosa di più vanno a grande velocità e un terzo a piccola.

Ora i due terzi a grande velocità con l'attuale *piccola velocità accelerata*, sono migliorati nei prezzi. Onorevole Sanguinetti, quello che potrebbe soffrire è il terzo che va a piccola velocità, per il quale però vi sono molte attenuazioni, e sono istituite o potranno istituirsi tariffe locali.

È evidente che la *piccola velocità accelerata* non è se non un termine medio tra la grande e la piccola velocità attuale, un termine medio però che si accosta più alla prima che alla seconda. Cosicchè tutti i due terzi dei trasporti, che ora vanno a grande velocità, andranno quindi con la *piccola velocità accelerata*, e sono diminuiti di prezzo.

Alle diminuzioni di prezzo inoltre conviene aggiungere l'abbuono maggiore del 75 per cento invece del 50 per cento al custode del bestiame, nelle spedizioni a vagone completo, e in quelle a *capo* il nuovo abbono del 50 per cento, che oggi non esiste; la soppressione della tassa di sosta; e la soppressione altresì della limitazione a 7 del numero di capi di bestiame. Quando si mettano insieme tutti questi vantaggi, prego l'onorevole Sanguinetti di provarmi come i due terzi del bestiame, che attualmente vanno a grande velocità, siano deteriorati con la tariffa che il Ministero e la Commissione propongono con l'articolo 80.

Egli poi, come del pari l'onorevole Nervo, ha parlato dei passaggi del bestiame tra gli Abruzzi e le Puglie, tra la Toscana e le Maremme; ma io faccio riflettere che questi casi singoli sono regolati con tariffe locali, e che quindi non sono applicate le basi della tariffa generale, che ora votiamo. Queste tariffe locali costituiscono un altro ordine d' idee, costituiscono dei ribassi in certi casi eccezionali; ma, ripeto, nulla hanno a che fare nel caso attuale.

Osservo all'onorevole Nervo, ch'egli avrebbe ragione di lagnarsi, se non vi fosse il paragrafo aggiunto dalla Commissione, d'accordo col Ministero, nell'articolo 84, relativo ai termini di resa. In questo articolo è detto:

" I termini di resa possono, dietro domanda scritta sulla richiesta di spedizione, essere accelerati nella misura scritta dai paragrafi degli articoli 57 e 58, pagando la soprattassa del 6 per cento sui prezzi delle rispettive tariffe. „

Cosicchè la nuova tariffa non impedisce allo speditore, al quale accorda dei vantaggi con la *piccola velocità accelerata*, di profittare anche dei termini di resa della grande velocità, che poi non sono molto dissimili da quelli della *piccola velocità accelerata*.

Vero è che per questo favore si paga il 6 per cento; ma vero è pure che, calcolando i prezzi attuali, anche con questo 6 per cento di più, in moltissimi casi, la nuova tariffa è migliore dell'antica.

Cosicchè io prego la Camera, e prego gli stess proponenti queste aggiunte, di approvare gli articoli 80 e seguenti, così come sono proposti, perchè nel complesso producono al commercio del bestiame dei sensibili vantaggi.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sanguinetti. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, che, cioè, i calcoli del Circolo industriale di Milano si debbano diminuire dell' otto per cento perchè in essi è stata calcolata l'imposta governativa in una misura più alta del vero. Questo vuol dire che gli aumenti esposti da quel

Circolo, scemeranno dell'8 per cento, o giù di lì; ma sarebbero pur sempre così gravi da dover impensierire tutti noi.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Chiedo di parlare.

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

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Giacchè dalle dichiarazioni del mio collega, l'onorevole Sanguinetti tira queste conclusioni, io aggiungerò che l'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha notato soltanto uno degli errori commessi dal Circolo industriale di Milano nei suoi calcoli per non prolungare la discussione. Io potrei citarne molti altri di questi errori fondamentali; ma alla Camera dirò una sola cifra per mostrarle con quanta imparzialità si facciano, da negozianti interessati, i calcoli che si citano e si spargono nella Camera perchè servano di criterio ai legislatori.

Per esempio, sostiene il Circolo, che oggi si pagano per certe spedizioni 105 lire, sull'Alta Italia sulle Romane e sulle Meridionali, mentre, colle nuove tariffe, si pagheranno lire 136. Ebbene, per quelle merci, sull'Alta Italia si paga 131, sulle Romane 135 e sulle Meridionali 152.

Quelle stesse merci, poi, colle nuove tariffe accelerate, pagheranno lire 84.57 mentre il Circolo sostiene che se ne pagherebbero 140; ecco come si fanno i conti.

Presidente. Ritirata la sospensiva dall'onorevole Sanguinetti, rimane approvato l'articolo 80.

Ora passeremo alla " Nomenclatura e classificazione delle merci. „

Prima si svolgeranno le proposte che abbracciano tutta la materia, poi passeremo alla discussione particolare.

Primo fra gli ordini del giorno è quello dell'onorevole Brunetti che si riferisce alle tariffe speciali comuni ed alle locali.

Ma debbo avvertire l'onorevole Brunetti che, per quanto ha tratto alle tariffe locali non è il caso di occuparsene, perchè ho già dichiarato che esse non fanno parte integrante di questo disegno di legge. Per quanto poi concerne le tariffe speciali, mi pare che l'onorevole Brunetti abbia equivocato, e che il suo ordine del giorno si riferisca alle tariffe generali.

Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Brunetti sarebbe il seguente:

" La Camera:

" Mantenendo ferme le addotte riduzioni, dichiara togliersi tutti gli aumenti, che le nuove tariffe presentano rispetto a quelle vigenti tanto pel trasporto dei viaggiatori... „

Ora, questo inciso che si riferisce al trasporto dei viaggiatori bisogna sopprimerlo, perchè la tariffa per il trasporto dei viaggiatori è già stata approvata.

Poi prosegue:

" ... quanto pel trasporto delle seguenti merci, cioè:

" Cereali, farina, legumi secchi, vino, olio di oliva, cotone greggio, frutta secche, semi oleosi, legnami da costruzioni, amido ed amidone, sapone e bestiame — e passa all'ordine del giorno. „

L'onorevole Brunetti ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno, che si riferisce, tanto alle tariffe generali, quanto alle speciali.

Brunetti. Ringrazio l'onorevole presidente di avermi ricordato, colla sua osservazione, che ora nel mio ordine del giorno va tolto l'inciso che si riferisce al trasporto dei viaggiatori. Ma, naturalmente, questo inciso vi si trova, perchè il mio ordine del giorno era già stato presentato molto tempo prima che la Camera approvasse la tariffa per il trasporto dei viaggiatori.

Per tutto il resto, ho l'onore di dichiarare all'onorevole presidente, che il mio ordine del giorno abbraccia tutte le tariffe, non escluse le locali, sebbene queste non cadano in discussione, perchè non si riferiscono ad alcun articolo della legge o delle convenzioni. Le Signorie Loro hanno da dieci giorni, e forse più, sotto gli occhi stampato questo mio breve e semplice ordine del giorno.

Ho veduto poi con vera sodisfazione che sono stati presentati, dopo il mio, altri ordini del giorno, i quali hanno col mio identità di principî e d'intenti. Quando io vedo che questi nuovi ordini del giorno portano le sottoscrizioni degli onorevoli Rosano, Indelli, Lacava, Spirito, Tondi, Delvecchio, Visocchi ed altri (che io non leggo per non tediare la Camera) dei quali alcuni appartengono con me alla maggioranza, altri all'opposizione, mi è cagione a bene sperare, che le mie idee possano venir accolte e dal Ministero e dalla Giunta parlamentare; o per lo meno sono condotto a persuadermi che la mia proposta non sia irragionevole.

Il mio ordine del giorno è semplicissimo, e concerne due parti; con una intendo che siano mantenute ferme le riduzioni addotte dalla nuova tariffa rimpetto all'attuale, riduzioni le quali io credo non solo giuste, ma opportune ed utilissime; coll'altra che siano tolti gli aumenti intro-

dotti in ogni sorta di tariffe, sia generale, sia speciale, sia locale; quante volte si voglia avere anche alla locale un lontano riferimento.

La soppressione degli aumenti per altro non la domando per tutte le merci (perchè non sono così falso calcolatore da non comprendere che l'abolizione di tutti gli aumenti porterebbe un perturbamento, anzi un rovesciamento di tutte le tariffe) ma solo per alcune merci principalissime quali: cereali, farina, legumi secchi, vino, olio d'oliva, cotone greggio, frutta secche, semi oleosi, legnami da costruzioni, amido ed amidone e sapone; le quali merci sono i principali fattori della nostra ricchezza territoriale, la principale risorsa della proprietà, sono anzi, dico di più, la base della proprietà fondiaria, e per conseguenza addivengono la base della imposta che alla terra si riferisce non solo nell'interesse dello Stato, ma anche nell'interesse delle provincie e dei comuni.

E perchè appunto io volevo chiedere queste riduzioni, votai l'altro giorno contro l'ordine del giorno dell'onorevole Sanguinetti. Ciò parrà strano all'onorevole Sanguinetti; ma io gli dimostrerò che sono stato logico.

Il suo ordine del giorno intendeva ad ottenere che le nuove tariffe locali non superassero le antiche, talchè con quell'ordine del giorno non si tenevano ferme le addotte riduzioni; perchè nel caso possibile, ed anche reale, che le nuove tariffe locali fossero di molto inferiori alle attuali, quell'ordine del giorno sarebbe rimasto nella pienezza del suo vigore, non sarebbe stato violato anche togliendo le riduzioni addotte, quante volte, col togliere le riduzioni, le nuove tariffe fossero rimaste pareggiate alle attuali.

Di più, votai contro l'ordine del giorno Sanguinetti, perchè esso si riferiva solamente alle tariffe locali; mentre io intendeva che il mantenere la riduzione ed il togliere gli aumenti dovesse, almeno per talune merci, riferirsi non solamente alle tariffe locali, ma anche alle generali e speciali.

Talchè io ritengo, pur rispettando sempre le generose intenzioni dell'onorevole Sanguinetti, il quale ha messo tanto studio ed amore in questa legge per le convenzioni, che se la Camera avesse votato il suo ordine del giorno, sebbene con esso avrebbe apportato un'apparente attenuazione, avrebbe d'altra parte gravemente nuociuto all'ordine d'idee, sulle quali oggi discutiamo; perchè avrebbe precluso l'adito a chiedere che sieno mantenute le riduzioni addotte, e che sieno tolti gli aumenti introdotti nelle tariffe generali e nelle speciali comuni.

Nè l'onorevole Sanguinetti, nè coloro che votarono il suo ordine del giorno, potrebbero dirmi che votare il meno non esclude votare il più; no, perchè il meno non esclude il più in alcuni fatti della vita privata; ma quando si tratta di provvedimenti legislativi, e di proposte parlamentari, accontentarsi del meno importa un implicito assentimento ad escludere il più.

Se la Camera avesse votato l'ordine del giorno Sanguinetti, oggi sarebbe illogico, assolutamente inconseguente il chiedere di più di quello che in quell'ordine del giorno si domandava. Io ho voluto fare questa dichiarazione, non per ispirito di censura, che è proprio lontano dall'animo mio, sull'ordine del giorno Sanguinetti, il quale è mosso certo dalle più leali intenzioni; ma perchè il mio voto sia giustificato davanti alla Camera e davanti al paese.

Ma per quanto sieno modesti e chiari i nostri ordini del giorno, cioè il mio, e quelli somiglianti di altri onorevoli colleghi, debbo riconoscere che l'articolo 44, come venne ieri approvato dalla Camera, ha modificato naturalmente la portata e gli effetti possibili degli stessi ordini del giorno.

Da una parte il Ministero e la Giunta parlamentare, ci hanno aperta una via per l'avvenire, ma dall'altra parte il Ministero e la Giunta potrebbero in questa stessa via, trovare un argomento per eludere, almeno per il presente, le nostre proposte; tuttavolta credo che il mio ordine del giorno possa coordinarsi al voto dato ieri sull'articolo 44 nella nuova forma che gli venne data.

Certo, signori, avendo con profonda convinzione e lealtà sostenuto le convenzioni, perchè mi sembra che da esse debba scaturire un immenso vantaggio economico per la patria nostra; certo non sarò io quegli, che vorrà rovesciare da cima a fondo la legge. Non è, nè può essere questo nelle mie intenzioni.

Il mio ordine del giorno si limita ad alcune derrate soltanto, anzi colgo l'occasione per esprimervi tutto l'animo mio, non intorno alla tariffa *A* o *B*, ma intorno al concetto informatore di queste tariffe, ed al modo in cui sono organizzate. Io credo che uno dei più grandi problemi, che da 24 anni, al paese era posto a risolvere, e la cui soluzione era il desiderato per il commercio, per l'industria e per la scienza, sia stato sempre la unificazione delle tariffe.

Le tariffe molteplici e moltiformi, quali abbiamo avuto finora e quali oggi abbiamo, perchè le nuove ancora non hanno forza di legge, sono altrettante dighe, altrettante barriere interne, le

quali non separano già l'Italia dagli altri Stati in modo da proteggere le nostre industrie ed i nostri commerci contro la concorrenza straniera, ma dividono provincia da provincia, regione da regione, italiani da italiani; e queste dogane, queste fittizie barriere che durano ancora, costituiscono un protezionismo più pericoloso di quello che sogliamo chiamare con questo nome.

Nel linguaggio ordinario noi per protezionismo riconosciamo soltanto quello diretto a difendere le nostre produzioni dalle straniere. Allora il protezionismo è uno, e può tornare utile; ma per contrario la molteplicità delle tariffe costituisce un protezionismo il quale si moltiplica, perchè prende diverse forme secondo i diversi luoghi ed i diversi rapporti. Difatti se noi abbiamo, a mo' d'esempio, delle tariffe più alte, immaginiamo in una regione come la valle del Po, e delle tariffe più basse in un'altra regione come la valle dell' Ofanto, ebbene, quali sono le conseguenze del protezionismo che si crea? È forse uno il protezionismo? Io dimostrerò che ne sorgono tre specie, l'una più difforme dall'altra. Perocchè se in ciascuna di queste valli, se in ciascuna di queste regioni si guardano isolatamente i paesi in rapporto tra loro, allora è evidente che per la stessa merce in identiche condizioni, in quella regione dove la tariffa è più bassa, si crea una protezione favorevole rispetto a quell'altra regione, dove la tariffa è più alta. Se invece si pongono in relazione queste due regioni, cioè se si suppone che le derrate di queste regioni debbano migrare dall'una all'altra, e stabilire una reciprocanza di commerci, ne avviene un protezionismo inverso, perchè la regione, dove la tariffa è più alta, ha nella tariffa stessa un dazio protettore.

Se da ultimo queste due regioni si riguardano in rapporto all'esportazione e al commercio internazionale, ne avviene una terza specie di protezionismo che torna nuovamente a favore di quella regione la quale ha la tariffa più bassa. Quindi, o signori, la moltiplicità delle tariffe è il sistema più mostruoso che possa immaginarsi in un paese civile governato a libertà. Io comprendo che non poteva farsi diversamente. Io comprendo che, non avendo potuto costituire in Italia una rete sola, ovvero due grandi reti, considerate come una sola, non poteva aversi l'unicità di tariffe, anche perchè vi erano interessi diversi, vi erano ragioni diverse di tempi e di luoghi. Laonde l'aver oggi risoluto questo problema della unificazione delle tariffe, pare a me così gran passo nella via del progresso economico, che, quando altro merito non avessero queste convenzioni, esso sarebbe bastevole per farle accettare.

Forse ad alcuno parrà che questa unità delle tariffe sia infranta in certo modo dalle tariffe speciali, ma non è così; perchè le tariffe speciali, anzichè scindere e menomare l'unità e la semplicità delle tariffe, non fanno che confermarla sempre più, dappoichè le tariffe speciali comuni non si specializzano in ragione di luoghi o di circostanze, ma si specializzano per un principio che pone in rapporto lo speditore e il vettore, si specializzano cioè per la quantità di merce che si manda, per il percorso chilometrico, per lo spazio che si occupa nei mezzi di locomozione, e del tempo nel quale si assicura la spedizione della merce, in guisa che le tariffe speciali comuni sono informate ad un principio che è antico quanto il mondo, che è antico quanto la coscienza umana, cioè, al principio che lo speditore deve aver diritto ad un corrispettivo in ragione dell'utile che procura al vettore.

E siccome questo utile viene a realizzarsi, vuoi per la quantità della merce che si spedisce, vuoi per la lunghezza del percorso della merce stessa, vuoi in ragione inversa dello spazio che si occupa sui mezzi di locomozione, vuoi finalmente in ragione inversa del tempo entro il quale la spedizione si fa; lo speditore ha diritto ad una riduzione proporzionata in ragione diretta della quantità della merce e del percorso chilometrico, in ragione inversa dello spazio e del tempo. E questa riduzione, anzichè considerarla come un favore, come un privilegio, come un monopolio, non è da riguardarsi che come un giusto corrispettivo che si dà allo speditore che ha maggiore attività, maggiore energia, maggiori mezzi, maggiore ardimento nell'impresa, maggior costanza nel proseguirla.

E però io rimasi molto meravigliato, giorni sono, sentendo in quest'Aula parlare di un certo monopolio, o di un esclusivo privilegio che si concede ai grandi speditori. Ma non è un privilegio nè un monopolio; perchè se il massimo speditore, poniamo uno speditore Cirio, o qualche altro che gli somigli, sa condensare la maggior quantità di merce per un più lungo percorso, in uno spazio minore, sicchè occupi minori mezzi di locomozione, e diminuisca perciò le spese della spedizione, se tutto questo sa fare in minor tempo che altri non facciano, è giusto che questo grande speditore, abbia come rimunerazione una diminuzione di tariffa, una economia nelle spese di trasporto.

Se fosse negata a questo massimo speditore questa riduzione, noi dovremmo negarla a tutta la

serie discendente e graduata, di tutti gli speditori, i quali dal più al meno vengono ad accrescere il coefficente dei trasporti e dei vantaggi che ne derivano alle Amministrazioni ferroviarie.

E allora che cosa rimarrebbe?

Non vi sarebbe più differenza di sorta; sarebbe dato lo stesso corrispettivo, lo stesso premio a coloro i quali nulla fanno per condensare i trasporti, come a coloro i quali impiegano tutta la loro ricchezza, tutta la loro energia tutta la loro abilità per ottenere questo grande risultato, che gli altri o non vogliono, o non possono, o non sanno ottenere.

E qui, o signori, mi permetterete una considerazione, forse un po' retrospettiva, ma certo non inutile.

Come i più grandi economisti hanno ammesso sempre che di contro al vero protezionismo ve ne è un altro falso, che l'illustre Boccardo e altri insigni economisti hanno dichiarato *protezionismo a rovescio*, così pare a me avere il diritto di affermare, che di contro al vero monopolio ve ne ha un altro falso, che io chiamerei monopolio a rovescio.

E vi ha vero monopolio a rovescio, quando coloro i quali non hanno alcuna attitudine, alcuna virtù, alcuna abilità, vogliono che sieno loro concessi gli stessi riguardi, gli stessi favori, le stesse riduzioni che si fanno a coloro i quali accumulano la massima forza per poter giungere a risultamenti che altrimenti non otterrebbero.

Questa sarebbe la più stupida delle eguaglianze. Ed io sono sempre meravigliato, quando odo che una tale eguaglianza vien chiesta in nome della libertà e della democrazia. È una falsa libertà, è una falsa democrazia: dappoichè la vera eguaglianza fu sempre, è, e sarà nel trattare ineguamente gli esseri ineguali; quando vi sono diverse attitudini, diverse forze, diversi mezzi, quando vi è diversa intensità di volere, maggiore ardimento e maggiore perseveranza; allora il conguagliare, il mettere un livello sul capo di tutti è non solo contario alla libertà, ma è contrario alla giustizia. Io, quindi, confermo quel che la Camera ritenne, l'altro giorno, con un voto solenne: che ai grandi speditori si debbano accordare quelle riduzioni che sono in ragione del vantaggio che procurano al vettore. Io trovo stupendo l'organismo delle tariffe speciali comuni: poichè, o signori, meditate quanto volete, voi troverete questo: che le riduzioni che si fanno a mezzo delle tariffe speciali comuni si riferiscono a queste quattro categorie: alla quantità di merce che si manda; alla lunghezza del percorso chilometrico; alla ragione inversa dello spazio che si occupa; alla ragione inversa del tempo che s'impiega.

Ciascuna di queste categorie si sviluppa nelle sue particolari determinazioni, nelle sue modalità; epperò la quantità delle spedizioni abbraccia merci e viaggiatori; la percorrenza chilometrica si misura per zone, o col sistema belga, o con altro sistema; la ragion dello spazio si calcola dai vagoni completi, dai treni completi, da tutto ciò che limita il trasporto in un certo spazio di contro a coloro che di maggiore spazio avranno bisogno. Si calcola poi la ragion del tempo, come le Signorie Loro hanno potuto avvertire da alcuni articoli che sono nelle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni, e nella nota apposta alla tariffa nº 50 per la piccola velocità accelerata, dal numero dei vagoni che si spediscono nello stesso tempo. Sicchè si accorda il mezzo per cento di riduzione a coloro che spediscono in un anno 100 vagoni, l'uno per cento a coloro che ne spediscono 200, e così via via sempre moltiplicando questo mezzo per cento per ogni centinaio di vagoni.

Ecco quindi come queste quattro grandi categorie, nelle quali sono comprese tutte le tariffe speciali comuni, si caratterizzano poi esse stesse in tutte quelle altre determinazioni maggiori, le quali vengono a costituire l'organismo speciale dei singoli articoli di ciascuna.

Trovo ancora pregevole in queste convenzioni un'utile innovazione circa alla piccola velocità accelerata. Perocchè, almeno nella rete delle Meridionali (non voglio parlare di tutte le reti) la piccola velocità accelerata, prima, era ammessa solamente per alcune merci e per alcune linee; ora essa è estesa a moltissime merci, ai vini, alle derrate alimentari, al bestiame e ad altre ed a tutte le linee; di guisa che le sole tavole della piccola velocità accelerata sono niente meno che cinque. Onde, o signori, credo che il Ministero e la Giunta parlamentare abbiano realmente benemeritato del paese presentandoci 40 tavole di tariffe speciali comuni, delle quali nove appartengono alla grande velocità, cinque alla piccola velocità accelerata, due alla piccola velocità senza vincolo di peso, 24 alla piccola velocità con vincolo di peso. Le prime nove stabiliscono una riduzione in ragione del peso e del percorso, meno la sesta, che oltre al peso ed al percorso, ha anche in mira il numero dei vagoni, ossia la ragione inversa dello spazio.

Così per la piccola velocità senza vincolo di peso.

Per la piccola velocità accelerata poi, e per quella con vincolo di peso, che sono in tutto 26

tariffe, si ha riguardo a tre elementi; si ha riguardo alla quantità delle merci, alla lunghezza del percorso, e finalmente allo spazio che si occupa nei mezzi di locomozione.

L'avere io così elogiato il sistema delle tariffe semplici, della tariffa unica, l'averne rilevato gli utili effetti, potrebbe elevarmi contro una seria obiezione, imperocchè potrebbe dirmisi: se sono così esiziali le tariffe multiple e moltiformi, allora voi dovreste combattere le tariffe locali; imperocchè queste tariffe locali sono uno varietà nella grande unità, e però questa unità viene di molto menomata, e frastagliata.

Ed io, qui, colla stessa franchezza e colla stessa profondità di convinzioni, vi dichiaro, che come mezzo transitorio ritengo non solo utili, ma necessarie le tariffe locali.

Imperocchè avendo dovuto, per queste modificazioni e per questa legge di conguaglio, ribassare alcune tariffe ed elevarne altre, è naturale che le asprezze di questi aumenti, vengano in parte mitigate con tariffe locali, perchè le popolazioni principalmente interessate, per le merci che le riguardano, non abbiano a sentirne gravi e seri nocumenti. Ma quando, in avvenire, il Governo avrà mezzi per ridurre le tariffe (ed in questo sono lieto che sia stato votato ieri l'articolo 44 del capitolato, che dà al Governo questa facoltà, per un milione all'anno o poco più) quando, io dico, il Governo porrà in esecuzione questi mezzi od altri che potrà richiedere al potere legislativo, io spero che il Governo stesso, seguendo i principii sui quali sono fondate le nuove tariffe, vorrà tener d'occhio lo scopo precipuo di andare man mano annullando le tariffe locali, non elevando i prezzi fino a raggiungere le tariffe speciali comuni, ma ribassando invece queste tariffe al *minimum* che presentano le tariffe locali.

Quando noi avremo a poco a poco distrutto le tariffe locali, quando la tariffa sarà unica in Italia, per tutte le provincie del regno, noi avremo fatto un grande beneficio alla nazione, distruggendo queste enormi barriere, queste dogane che producono un pretezionismo illecito, un protezionismo direi quasi mostruoso, applicato non a vantaggio della nazione, rispetto ad una nazione straniera, ma applicato a vantaggio di italiani a danno di altri italiani.

Io, per quel che ho udito finora e pel tenore anche dell'opposizione di Sinistra, la quale ha flagellato per quanto ha potuto queste convenzioni, mi aspetto l'obiezione che di fronte agli elogi che io credo meritati per l'organismo generale delle tariffe, sta il danno del loro contenuto; ed infatti si è creduto e si crede che vi siano tali aumenti da rimanerne veramente sgomenti.

Ed io parlando con pari convinzione e con eguale schiettezza dirò all'Opposizione che si sono divulgate in Italia delle voci false, dei calcoli esagerati...

Gabelli. Sulle tariffe?

Brunetti. Sì, sulle tariffe, e lo dimostrerò, onorevole Gabelli. Si sono divulgate delle voci false in Italia, dei concetti esageratissimi, e delle cifre sbagliate, senza meditazione e senza studio, le quali nelle più lontane regioni e specialmente nelle Meridionali sono state poi gonfiate e rigonfiate sì da scuoter proprio gli animi, da predisporre male il paese, e da accendere le fantasie come se si fosse quasi sull'orlo di un precipizio! Ognuno di noi che ha relazione coi suoi paesi e coi suoi elettori può dirlo. Ebbene, o signori, io vengo all'analisi. L'onorevole Lazzaro disse ierî che nessuno ha studiato forse quanto lui e più di lui le tariffe.

Lazzaro. Non ho espresso questo concetto.

Brunetti. Più o meno, insomma.

Ed io mi permetto di dire che, apprezzando gli studii altrui, ho procurato anch'io di fare i miei. Sarò meno competente degli altri, lo comprendo, ma ho pure avuto l'accorgimento di chiedere informazioni e spiegazioni agli uomini che ne sanno più di me, e l'onorevole Corvetto specialmente mi è stato più volte benevolo sino a tollerar quasi le mie insistenze e le mie noie. Ho avuto poi competente e strenuo collaboratore l'onorevole amico mio deputato Rosano, che su questa materia ha fatto serî e profondi studî.

Ebbene, io ho fatto un lavorino (ma solo, vò espressamente dichiararlo, riguardante le linee della rete Meridionale) sopra una estensione di 10 zone di 100 in 100 chilometri e così da 100 fino a 1000 chilometri. Ho messo in riga le tariffe attuali per una data merce, a mo' d'esempio, cereali, frutta secche, vini, olii, e così per ogni 100 chilometri vi ho messo il costo per detta merce, e per tonnellata, per la zona in cui si trova; e poi, con un'altra riga, ho messo sotto in confronto, per la stessa zona, per la stessa derrata, per la stessa quantità di merce a tonnellata, le cifre delle tariffe come ora sono proposte. Ebbene mi risulta che per oltre quaranta principalissime *voci* vi sono grandi riduzioni senza aumento.

Io ne citerò alcune. Per esempio, prendiamo le uve fresche, che, di ordinario, si spediscono a grande velocità quando si tratta di piccole partite: ebbene, alla prima zona colla tariffa attuale sono lire 25 per tonnellata, colla nuova 22; alla

seconda zona sono 50 coll'attuale, 42 colla nuova; alla terza zona sono 75 coll'attuale, 58 colla nuova; alla quarta zona sono 100 coll'attuale, e 74 colla nuova; alla quinta 125 coll'attuale, e 88 colla nuova; alle altre zone 150 coll'attuale, e 102 colla nuova. E così discendendo gradatamente sino ai mille chilometri sempre più si ribassa. Lo stesso trovo quando quest'uva si spedisca a piccola velocità accelerata colla tariffa speciale numero 50.

Io mi dispenso dal leggere tutte queste note. Ebbene, questo calcolo, sia sulla grande velocità, sia sulla piccola accelerata, sia sulla piccola semplice, secondo le diverse derrate, lo trovo applicabile nientemeno che a tutte le seguenti derrate, oltre le uve, di cui ho fatto parola: alle olive, alla sansa vergine a vagone completo, ai fichi secchi, agli agrumi ed alle mandorle, ai formaggi, ai tessuti di cotone e lino, ai filati, alle paste da vermicellaio, alla regolizia in radice, regolizia in sugo, alla paglia, ai materiali da costruzione, ai tufi terrosi, alle macchine agrarie, agli attrezzi agrari, alle botti e tini vuoti, alle ortaglie, carrubbe, e patate, al tartaro greggio ed al raffinato, alla conserva di pomodoro, alle conserve alimentari, alle foglie di formentone, alle viti grosse di ferro e madreviti, all'agro o sugo di limone, di cedro, e di arancio, ai pesci marinati, alle cortecce per tinta, alla carta da scrivere, a quella da involgere, ai lavori di terra cotta, allo stuoie ed agli stuoini per pavimento, ai sacchi di tela vuoti, alle canne palustri, alle lavagne ed ardesie, alla potassa e soda, alle stoviglie da cucina, alla pece minerale, ai sacchi vuoti di ritorno.

Per tutte le anzidette *voci* vi sono diminuzioni, sia a piccole che a grosse partite, ed a qualunque distanza.

Vi sono poi delle derrate nelle quali sembra che vi siano gravi e notevoli aumenti, perchè non si guardano che gli aumenti senza tener conto dei compensi e dei correspettivi; per esempio, per i cereali, le farine, ed i legumi secchi, la tariffa nuova non è identica a quella in vigore. A piccole partite si ha un aumento per le tre prime zone, vale a dire a 300 chilometri, di una lira a tonnellata, il che corrisponde a 10 centesimi il quintale, e questo aumento di 10 centesimi al quintale sul grano non credo sia gran cosa, come non lo sia per le farine e per i legumi secchi.

Alla quarta zona vi è un solo aumento di cinque centesimi per quintale, dalla quarta in su la tariffa discende; è quindi naturale che parlando di aumenti bisogna guardare anche le riduzioni; e se guardiamo bene in realtà questi aumenti sono piccoli, massime per le piccole partite; dappoichè se io parlo delle grosse partite di otto tonnellate abbiamo per ogni tonnellata un aumento di 25 centesimi nella prima zona, e di 50 centesimi per la seconda.

Identica dalla terza alla settima; discende poi sempre.

Dunque nel primo caso vi è un aumento di soli due centesimi e mezzo per ogni quintale, e di cinque nel secondo.

Ma non basta. Coloro i quali lamentano gli aumenti dei cereali, oltrechè debbono badare alle diminuzioni, di cui ebbi l'onore di far parola, dovrebbero ricordare ancora che vi è diminuzione nei sacchi vuoti di ritorno, i quali contribuiscono a scemare il prezzo delle derrate; che vi è diminuzione nelle botti vuote, che pur servono ai legumi; che vi è diminuzione nel trasporto dei sacchi nuovi vuoti, che si comperano ad uso dei cereali e dei legumi; che vi è diminuzione nella paglia, la quale è un prodotto del grano; che vi è diminuzione nelle foglie del formentone, che è un prodotto similare; e che vi è da ultimo una diminuzione nelle paste da vermicellai.

Dunque voi vedete che oltre le diminuzioni effettive e dirette, che si riscontrano nei cereali, nelle farine, nei legumi, sopra tutto quando si tratta di spedizioni con vincolo di peso, ci sono altri compensi, che derivano dalle diminuzioni applicate ad altre materie, che influiscono sullo smercio di quelle derrate. Così, per esempio, si è parlato tanto del vino; ed io trovo la stessa differenza; perchè il vino per molte zone, o centinaia di chilometri, non ha che un aumento di una lira per tonnellata, il che importa 10 centesimi per quintale o per ettolitro.

Domando se questo possa dirsi aumento notevole; ma poi nelle ulteriori zone ha una massima riduzione, quando le spedizioni sono fatte a vagoni completi. Oltre a questa, vi ha un compenso nella diminuzione di tariffa per le uve, per le botti vuote, per quelle di ritorno, pel tartaro greggio, pel tartaro raffinato, per le viti e madreviti di ferro, per tutte le macchine e per gli attrezzi agrari.

Trovo lo stesso ad osservare sul sapone; solo vi è aumento notevole sul bestiame cavallino, ma poi si trova un compenso in questo: che coll'attuale tariffa si paga per numero determinato di capi, mentre con quella che si propone in un vagone si potrà mettere qualunque numero di capi.

Vi ha poi un aumento assai più notevole sui semi oleosi, sul cotone greggio, e sugli oli. E

richiamo qui l'attenzione dell'onorevole ministro, della Giunta e della Camera.

Io non leggo le cifre per non annoiare la Camera, ognuno può vederle da sè. Per gli oli l'aumento è grave, perchè a 500 o 600 chilometri, c'è un aumento di lire 7 e mezza per tonnellata, il che importa 75 centesimi al quintale; e quindi l'aumento è notevole. È vero che c'è per altro una grande diminuzione nelle grandi spedizioni, a vagone completo.

Ma questo è da osservare: che nelle provincie olearie, ed io sono nato in una provincia che può chiamarsi un bosco d'olivi ed un campo di viti al tempo stesso, l'olio che si produce a centinaia di migliaia di tonnellate, non si spedisce per ferrovia a grandi distanze, ma le ferrovie servono per portarlo ai porti; per esempio, per trasportare gli oli delle Puglie a Brindisi, a Taranto, a Gallipoli, a Barletta. Ora, quando si spedisce quest'olio dai proprietari direttamente, non tutti hanno il modo di riunire dei vagoni completi, sicchè sono i grandi speditori che se ne vantaggiano, ma i proprietari ci perdono.

Signori, io mi sono guardato dal leggere le molte cifre che ho raccolto, e me ne guardo sempre; ma siccome la Presidenza fu benevola di concedere all'onorevole Corvetto, ed anche all'onorevole Sanguinetti, d'inserire nel resoconto quelle tavole ch'erano frutto dei loro studi, così io spero che la Presidenza consentirà anche a me di far lo stesso, poichè queste cifre, frutto dei miei particolari studi, nonchè dell'onorevole mio amico Rosano, e di altri competentissimi, desidero vivamente che siano pubblicate perchè ciascuno abbia il diritto di controllo e di richiamo quante volte io abbia errato. (*Vedi le tabelle in fine del resoconto*)

Se non che ripeto quello che ho detto testè che le cifre esposte di sopra, e quelle contenute nelle tavole, che io intendo inserire, riguardano soltanto i trasporti sulle linee della rete Meridionale.

Intanto potrebbero dirmi e Ministero e Commissione: se voi trovate poco sensibili gli aumenti ed anche compensati dai ribassi, ma perchè allora proponete l'abolizione degli aumenti medesimi? Ed è questa l'ultima parte del mio discorso. Io voglio l'abolizione degli aumenti per alcune derrate, e per ragioni speciali. Per quanto insensibile, a mo' d'esempio, sia l'aumento sui cereali, questo è un fatto che aggiunge maggiori perturbazioni a quelle che oggi si hanno. Io, signori, non credo a tutto quel che si dice intorno alla crisi agraria.

Io credo che la crisi agraria sia in parte vera, in parte esagerata; ma per alcune provincie che io conosco, certo è che la concorrenza americana e le sventure toccate per inondazioni, nubifragi e simili hanno prodotto tale impressione sull'animo dei fittuari e dei mezzadri, ch'essi hanno riconsegnato i poderi ai proprietari.

Quindi gli animi sono sotto questa impressione.

Un Governo serio, ed i seri legislatori non debbono tener conto solamente dei numeri, delle cifre, e guardare le cose dal lato obiettivo e dal punto di vista delle economie reali. Imperocchè l'elemento morale influisce immensamente sul credito, ed è anche cagione di disquilibrio.

Quando dunque noi abbiamo gli animi, in talune provincie, così concitati, presi da un panico, da una paura, da una fantasia, fino a disertare tutti i poderi che prima avevano tra mano, noi, con qualunque piccolo aumento, per quanto possa esser compensato da ulteriori ribassi e da altri corrispettivi, produrremo una maggiore esaltazione in questi animi ancora turbati dalle tristi memorie dei casi precorsi.

Per altre derrate poi, vi è anche una qualche ragione speciale. Se noi abbiamo in quest'Aula votata la legge che aumenta il dazio sugli olii di cotone, appunto per poter rilevare gli olii di oliva i quali erano caduti così bassi, possiamo noi oggi ammettere su questi un aumento qualunque?

E se vediamo oggi il prezzo di questi olii un poco rinvigorito, dobbiamo ritenerlo un fatto fugace e momentaneo, mentre non più che un anno addietro i proprietari erano quasi tentati di svellere i loro ulivi.

Così ancora per i vini. Quando noi abbiamo le viti flagellate ora dalla crittogama, ora dalla fillossera, dalla peronospera, ora da altri mali, in guisa che in molte provincie d'Italia i proprietari delle viti sono veramente scoraggiati, noi, con qualunque piccolo aumento, non facciamo se non che aggravare queste condizioni le quali possono condurre davvero ad una crisi. Così pei cotoni. Noi vediamo che il cotone greggio è caduto; non ci si pensa quasi più; la concorrenza americana ci ha schiacciati. Fu alto il prezzo finchè ci fu la guerra di quattro anni; ma finita la guerra americana il prezzo del cotone greggio è caduto in guisa che via via viene sventuramente a lasciarsi anche questa coltivazione.

Io non aggiungo altro. Io dico che gli aumenti sono poco sensibili per alcune derrate, alquanto sensibili per alcune altre, sebbene compensate

da altri ribassi; ma dico che anche i piccoli aumenti possono essere un fatto morale da perturbare sempre più l'agricoltura, se non vengono tolti.

Io non sono uso, o signori, a richiedere quello che le condizioni finanziarie dello Stato non permettono. Ma quando una crisi agraria è già manifesta, e potrà ancora aggravarsi estendendosi su altri prodotti e ad altre regioni d'Italia; quando abbiamo una pericolosa concorrenza del nuovo mondo che minaccia di schiacciare l'antico, io credo di non esagerare troppo chiedendo che per poche derrate sieno tolti gli aumenti.

Se oggi non potrà farsi; se il Governo con franche parole dichiarerà di volere applicare l'articolo 44 del capitolato votato ieri, e di richiedere di mano in mano che il bilancio lo consentirà, ulteriori mezzi per sempre più rinvigorire l'articolo stesso; se l'onorevole ministro dichiarerà di volere innanzi tutto spendere tutti codesti mezzi a ribassare le tariffe speciali comuni sugli oli, sui vini, sui cereali, sul cotone e sulle altre poche derrate che ho enumerate, io crederò di non avere con questo emendamento, spesa indarno l'opera mia. (*Bene!*)

Presidente. Ora vengono gli l'ordini del giorno presentati dall'onorevole Rosano a cui domando quale intenda di svolgere dei due.

Rosano. Li svolgerò complessivamente, se alla Camera non dispiace.

Presidente. Gli ordini del giorno dell'onorevole Rosano sono i seguenti:

" Sulle tariffe speciali comuni e sulle locali, propongo che non subiscano aumenti di sorta sia per le piccole partite, sia per le grandi le seguenti merci:

" 1° Grani, farine, cereali in genere;

" 2° Olii;

" 3° Vini;

" 4° Bestiame. "

Poi viene l'altro:

" La Camera invita il Governo;

a) " A conservare le diminuzioni proposte ed a ridurre gli aumenti progettati sui prodotti agricoli, e specialmente sui cereali, olii, agrumi e vini, lana, cotone greggio, riso, non che sulle pietre, sulle paste da vermicellaio, sulla carta e sugli stracci, in modo che all'attuazione dei presenti contratti non vengano aumentati i prezzi dei trasporti derivanti dalle tariffe vigenti.

b) " A ripristinare nella prima e seconda zona la piccola velocità pel bestiame.

" Rosano, Lacava, Spirito, Tondi, Fusco, Beneventani, Visocchi, De Filippis, Curcio, Indelli, Del Vasto, Palitti, Salaris, Testa, Fortunato, Schiavoni, Geymet. "

L'onorevole Rosano ha facoltà di parlare per svolgere i suoi emendamenti.

Rosano. L'ora alla quale siamo giunti, mi dispensa naturalmente dal fare una lunga discussione, e di abusare per troppo tempo della benevole attenzione dei colleghi.

Io però confido nella religione scrupolosa della Camera, della Commissione e del Governo per richiamare il loro esame sulla proposta contenuta nel mio ordine del giorno.

Questo ordine del giorno ha il grande vantaggio di essere assolutamente scevro da ogni taccia di regionalismo; dappoichè se per avventura la Camera vuole darsi la pena di leggere le diverse firme di coloro che lo sostengono, troverà che a parecchi deputati delle provincie meridionali, i quali sono impensieriti degli aggravi che per diverse *voci* verrebbero alle provincie medesime, e hanno avuto il pensiero di indurre il Governo a farle sparire, si uniscono le sottoscrizioni di parecchi deputati delle provincie della media e dell'Alta Italia, di talchè la taccia di regionalismo è assolutamente impossibile al nostro ordine del giorno.

Dico di più. Il nostro ordine del giorno, portando la sottoscrizione di deputati di tutte le parti d'Italia, mentre è una prova ineluttabile che i deputati del Mezzogiorno non si appongono malamente quando accennano ad alcune tariffe esasperate, è un argomento solenne, in pari tempo, che là dove la giustizia impera, tutti i deputati d'Italia sono assolutamente d'accordo. Una seconda osservazione io credo che debba predisporre la Camera ed il Governo a favore del nostro ordine del giorno. Questo ordine del giorno è immune dalla taccia di partito. Per massima parte, le sottoscrizioni di coloro che lo hanno proposto e che lo sostengono, sono di amici del Ministero; sono di deputati che hanno, con serena coscienza e con convinzione del pari serena, sostenuto il Governo in tutte le cento lotte che, finora, per questa legge ferroviaria, abbiam dovuto combattere nella Camera. Però, di fronte a questi deputati amici del Governo, i quali non è possibile che vogliano mettere innanzi un argomento

che possa, per avventura, tornar dannoso alla legge che hanno finora, in tante votazioni nominali, costantemente approvata, vi sono firme di egregi oppositori, i quali, accettando con la loro sottoscrizione l'ordine del giorno stesso, hanno ammesso che con le nuove tariffe proposte dal Governo si facciano larghe facilitazioni e modificazioni alle attuali tariffe di trasporto; il che, evidentemente, è cosa di cui il Governo e gli amici del Governo stesso hanno il diritto ed il dovere di prendere atto.

Fermati così i concetti generali di questo ordine del giorno, passo a svolgere rapidamente le richieste dei deputati che lo hanno presentato, e che mi hanno onorato dell'incarico di proporlo.

L'ordine del giorno contiene due parti. Nella prima si dice al Governo: non toccate i vantaggi che col nuovo Codice tariffario, oggi sottoposto all'approvazione della Camera, avete introdotto; nella seconda parte si avverte che vi sono alcune *voci,* alcune derrate, le quali meritano assolutamente di essere più favorevolmente considerate, e si indicano le principali fra queste derrate medesime.

Non mi occuperò della prima parte; non farò la enumerazione, che sarebbe sempre stata lunga, e che, dopo la eloquente orazione dell'onorevole Brunetti, diverrebbe anche inopportuna, dei vantaggi generali i quali furono apportati al Codice tariffario dalle modificazioni state sottoposte alla approvazione della Camera; entrerò invece senz'altro nell'argomento; entrerò senz'altro a svolgere quali sieno i modesti desiderii dei sottoscrittori dell'ordine del giorno, e a quali termini si riducano le richieste che noi facciamo al Governo.

Ieri, dopo una discussione lunga ed agitata, la quale sembrava che dovesse ad ogni momento tramutarsi in burrasca, ma che poi finì colla maggior calma di questo mondo, la Camera ha votato una larga modificazione all'articolo 44 del capitolato, così come era proposto nel progetto ministeriale e della Commissione.

Con questa modificazione, la Camera, stabilendo che fosse data al Governo la facoltà di poter modificare non solamente le tariffe per i trasporti internazionali, ma eziandio i trasporti interni, ha determinate le norme con le quali queste modificazioni potranno, a volontà del Governo, essere introdotte.

Ed allora noi, pigliando atto dell'articolo 44, che ieri fu in questa forma votato, facciamo considerare al Governo che vi sono alcune derrate, le quali non sono passibili di aumento di sorta, per la loro speciale condizione, per la lor intima natura; e diciamo: voi che avete dall'articolo 44 libero campo per favorire quelle derrate che ne abbiano più urgente bisogno, pigliate impegno formale che, coll'attuazione della legge, queste derrate che noi vi veniamo enumerando, non subiranno aumento, non pagheranno al di là di quello che attualmente pagano secondo le tariffe ferroviarie ora vigenti. Signori, le derrate che hanno chiamato la peculiare attenzione dei deputati i quali hanno meco proposto l'attuale ordine del giorno, sono i prodotti agricoli.

È inutile farsi illusioni: la questione agricola si impone; e se, per avventura, noi vogliamo ricordare le discussioni, che già sono lunghe e che minacciano di diventare eterne, delle nostre sedute antimeridiane, dobbiamo convenire che la questione agricola od agraria che dir si voglia, è una delle questioni più gravi; che anzi, insieme alla questione sociale di cui è parte, è la questione più grave che attualmente sia sottoposta al pensiero dei filosofi, e all'esame dei legislatori. Però noi non ci siamo ristretti a fare delle accademie dicendo: limitate il prezzo dei trasporti sui prodotti agricoli. Noi abbiamo compreso come fosse mestieri, per questi prodotti agricoli, non solamente semplificare ma indicare quelli che dovessero a preferenza chiamare l'attenzione pronta e sollecita del Governo, l'attuazione immediata dell'articolo 44 del capitolato.

Anzitutto, o signori, abbiamo cominciato ad occuparci dei cereali.

La crisi agraria, almeno per le provincie del Mezzogiorno, si traduce in niente altro che in crisi granicola. Oggi la produzione dei cereali non è più rimuneratrice del capitale e del lavoro, e minaccia di scomparire, se non le si presta una mano soccorrevole per poterla rialzare.

La concorrenza colla produzione estera, concorrenza contro cui non possiamo lottare (quantunque le produzioni indigene, come faceva notare pochi giorni or sono nel suo splendido discorso l'onorevole Pavoncelli, non bastino ai bisogni dello stesso nostro paese e che fa venire in quantità esorbitanti nei nostri mercati i cereali stranieri, è gravissima e micidiale.

Tanto ciò è vero che anche coloro i quali sono i più caldi fautori delle più ardite teorie economiche, cominciano impauriti e perplessi a farsi la domanda se non sia mestieri, pei cereali, di imporre dazi fortissimi d'importazione, i quali si traducano in dazi di protezione della nostra produzione interna.

Ora io domando: mentre pende innanzi agli statisti ed ai legislatori questa grave ed impor-

tante questione, è conveniente che il trasporto interno dei cereali subisca una modificazione, sia pure lievissima? Io ho detto, sia pure una lievissima modificazione, perchè i calcoli accurati dell'onorevole Brunetti non sono sfuggiti alle mie considerazioni.

Io ho voluto fare il medesimo lavoro che ha fatto l'onorevole Brunetti; ed anch'io sono d'accordo con lui che i cereali, per le grandi partite, sono largamente favoriti dalle nuove tariffe, meno però nelle due prime zone di cento chilometri; poichè mentre attualmente per un vagone completo di 8 tonnellate nella 1ª zona si pagano 5 lire ogni tonnellata, colla nuova tariffa se ne pagheranno 5.25; e mentre nella 3ª zona di cento chilometri attualmente si pagano per ciascuna tonnellata lire 12, colla nuova tariffa se ne pagheranno 12,50.

Questi sono i due soli aggravi che le nuove tariffe portano a quelle attualmente vigenti, per ciò che concerne i trasporti per le grandi quantità di cereali.

Anche le piccole quantità riceveranno un aumento nelle prime quattro zone, come ha fatto notare lo stesso onorevole Brunetti.

Quest'aumento per 100, 200, 300 chilometri si riduce ad una lira per ciascuna zona, mentre per la quarta zona, cioè per 400 chilometri, discende a 50 centesimi, restando poi nelle zone posteriori in una progressiva diminuzione.

Ora io mi son domandato: di fronte ai trasporti di cereali che si fanno nelle provincie meridionali, quanto sarà l'aggravio che, per la differenza tra le tariffe attuali e quelle future, riceverà la produzione, e per essa riceveranno e gli speculatori e i proprietari e gli agricoltori?

Ed esaminando la relazione sulle ferrovie meridionali, presentata nel 29 maggio 1884, ho trovato che nel 1883 le ferrovie Meridionali trasportarono 476,234 tonnellate di cereali e che ne trasportarono 153,345 le Calabro-Sicule: complessivamente 634,579 tonnellate.

Ho fatto un secondo calcolo: ho ridotto questo numero di tonnellate a vagoni, ed ho trovato che rappresenta un complesso di 79,322 vagoni a norma della nuova tariffa che li fa di otto tonnellate.

Ho voluto poi vedere, con un terzo calcolo, a quale aggravio i 25 centesimi della prima zona ed i 50 centesimi della terza zona corrispondessero per ciascun vagone, ed ho trovato che è di lire 2.05; e moltiplicando questa cifra per i 79,322 vagoni, abbiamo 162,618 lire di maggiore aggravio, le quali peserebbero sulla produzione dei cereali, che ha invece bisogno di essere protetta dal Governo.

Dunque la prima richiesta nostra, assolutamente mostrata giusta da questi dati, la cui esattezza non può non essere revocata in dubbio dalla solerzia e dallo studio della Commissione e del Ministero, è di fare scomparire qualsiasi aumento sul trasporto dei cereali, sia per piccole, sia per grandi partite; poichè, se le grandi partite potranno interessare il grande commercio, le piccole interessano il produttore, che a sua volta può diventare speculatore. E lo Stato ha interesse che l'agricoltore possa dai prodotti delle sue terre ricavare un maggior profitto, ed ha interesse a proteggere questa prima indispensabile derrata.

I cereali sono poco rimuneratori; epperò bisogna provvedere a qualche succedaneo di questa produzione, che non è assolutamente da distruggere, ma che è mestieri pure di mantenere in piccoli confini. E quale è il succedaneo che l'indole delle nostre terre suggerisce a prima giunta? Il vino, naturalmente. Di talchè, se i cereali meritano di essere protetti perchè sono una produzione ed una derrata che minaccia di non essere più rimuneratrice, il vino merita di essere accarezzato, perchè è la produzione, è la derrata destinata a diventare il succedaneo ai cereali.

Ed il vino ha pure qualche cosa da chiedere al Governo. È vero che le grandi partite di vino o non hanno aumento affatto, o ricevono progressive diminuzioni secondo i percorsi: ma le piccole partite invece, per le prime quattro zone, ricevono un aggravamento di una lira per tonnellata; la quale lira per ogni tonnellata, di fronte al codice delle tariffe rappresenta una piccola cifra, ma per il piccolo speditore, che può essere anche il produttore, rappresenta un guadagno che non bisognerebbe far perdere a questa produzione.

Dai vini, o signori, io faccio passaggio alla terza voce, sulla quale noi, col nostro ordine del giorno, abbiamo richiamata l'attenzione del Governo. Vale a dire la produzione olearia, la quale è importantissima nelle Calabrie, nella Puglia, nella Toscana, come nella penisola Sorrentina. Anch'essa è nelle medesime condizioni che sono state imposte dalle nuove tariffe ai vini: poichè, mentre le grandi partite di olii o non ricevono aggravamento di sorta, o ricevono dalla terza zona in poi diminuzioni posteriori, le piccole partite ricevono un aggravamento sino a 100 chilometri, aggravamento, che mi permetto di chiamare esagerato ed enorme: Per una distanza di 100 chilometri una tonnellata d'olio paga attualmente sette lire; ne pagherà domani dieci; a 200, da 14 pagherà 21; a

300, da 21 sale a 27.50, e così via via, da 28 a 35.50, da 35 a 42.50, da 42 a 49, da 49 a 55, da 55 a 63, da 63 a 69.

Una voce. I ministri non sono al loro banco.

Rosano. Quantunque non sia al banco dei ministri l'onorevole ministro di agricoltura e commercio...

Presidente. È presente, non dubiti.

Rosano. ...mi auguro che queste mie osservazioni giungano fino a lui, quand'anche si trattenga coll'onorevole presidente.

Dunque la tariffa della derrata olearia, nelle grandi partite è assai diminuita, nelle piccole riceve un aggravamento sensibilissimo, che è mestieri di eliminare.

Dopo l'olio dovrò dire poche parole degli agrumi; sugli agrumi si verifica l'inverso, le piccole partite sono favorite quasi sempre, mentre le grandi, le quali hanno qualche volta sensibili favori, cominciano poi in certe zone ad essere gravate, senza una ragione la quale valga a giustificare l'aumento medesimo.

Dagli agrumi passo alle lane. L'industria delle lane, e l'onorevole Cappelli che mi fa segno di approvazione me ne farà testimonianza, è importantissima.

I nostri Abruzzi, la nostra Capitanata fanno della lana un grandissimo commercio come prima produzione, e queste lane, in ispecie quella di Foggia, servono poi ai manifatturieri del Biellese e della valle del Liri, e gli uni e gli altri ne ritraggono grandi benefici.

Ebbene, o signori, la povera lana è stata dalla Commissione condannata a non potere essere dichiarata merce voluminosa se non con un doppio *W* vale a dire se non quando supera il peso di 200 chilogrammi a metro cubo; disposizione che si riduce per la lana ad un grave, gravissimo danno, poichè specialmente la lana di Foggia, che è la migliore che si trovi sui nostri mercati, non può sopportare compressione, la quale sia superiore ai 150 chilogrammi ed elevarla a 200 vuol dire mettere i negozianti in questa condizione: o rovinare la merce comprimendola troppo, o subire un grande aumento sui prezzi di trasporto; certo è che nè l'una cosa nè l'altra può piacere ai produttori ed agli speditori, e che nè l'una cosa nè l'altra è giustificata.

Per non abusare della pazienza della Camera, io mi affretterò alla fine del mio discorso. Io non dirò molte parole intorno alle paste da vermicellaio, sebbene sia questa un'industria la quale pure merita di essere tutelata, in specie dal punto di vista delle provincie Meridionali. È un'industria, la quale, l'affermo recisamente, riceve nelle nuove tariffe larghi favori, da sei tonnellate in su, non le piccole partite.

Io mi ricordo di avere udito un giorno da uno dei nostri più competenti colleghi, l'onorevole Petriccione, nel discorso fatto durante la discussione generale, che le paste da vermicellaio, le quali cominciano a godere quei larghi favori da sei tonnellate in su, non potevano essere effettivamente in caso di profittarne, sia perchè sei tonnellate non si possono facilmente trasportare, sia perchè, caricandone grosse quantità, possono andare soggette a comprimersi ed a rompersi.

Ho voluto su questo punto essenziale tranquillizzare la mia coscienza; e dopo informazioni assunte, sono lieto di poter dire che questa affermazione fatta alla Camera è assolutamente priva di fondamento, poichè le paste da vermicellaio si spediscono sempre a vagone completo, di 6, 7 ed anche 8 tonnellate. Però queste paste in due zone ricevono un aggravamento, ed anche circa questo parziale aggravamento ho voluto richiamare l'attenzione del Governo.

Non mi resta ora a parlare sennonchè di due altri articoli.

Uno è quello delle pietre, a cui è interessata una delle nostre contrade alpine, il circondario di Pinerolo, ed in ispecie il comune di Luserna San Giovanni, il cui Consiglio comunale non ha mancato di tener dietro alla discussione delle tariffe e di indurre gli egregi nostri colleghi che si onorano di rappresentarlo, ed in ispecie il mio onorevole amico generale Geymet, a prendervi parte. L'industria delle pietre, che ogni giorno progredisce in quelle contrade alpine, è una industria la quale, se non esistessero i prezzi di trasporto, sarebbe la più rimuneratrice di tutte, perchè la produzione costa nulla. Questa produzione però ha un grande valore, che è in relazione col prezzo di trasporto, prezzo che, secondo opinano quei buoni alpigiani, sarà abbastanza gravato dalla nuova tariffa; quindi chiedono che sieno estesi alle partite di 8 tonnellate quei medesimi benefizi che le tariffe nuove accordano alle grosse partite di 40 tonnellate; talchè io mi auguro che anche in questa parte il mio ordine del giorno possa meritare l'approvazione da parte del Governo.

Non mi resta da parlare che del bestiame. Oggi, signori, voi avete udito che si è fatto un lungo discorrere di bestiame. Voi avete udito come l'onorevole Sanguinetti, il quale ha viscere tenerissime per tutti i negozianti, per tutti gli speditori, per tutti i commerci, non abbia mancato di versare una lagrima, una goccia di sudore, e parec-

chie delle sue inesauribili parole, affinchè la tariffa di trasporto di queste povere bestie, per lo più cornute, non sia gravata di così importante aumento. Per verità io vorrei calmare le ansie del mio onorevole amico Sanguinetti; io vorrei persuaderlo che alla fin dei fini, sostituire alla piccola velocità la quale importava un termine di resa di 100 chilometri per ogni 24 ore, la piccola velocità accelerata, la quale importa, nello stesso spazio di tempo, un termine di resa di 225 chilometri, non è un danno, ma un vantaggio.

Io vorrei convincere l'onorevole Sanguinetti che quei rispettabili capi di bestiame che sono destinati a venire sui mercati per dar carne, il principale degli alimenti, ai cittadini del regno d'Italia, non debbono poi lamentarsi se col semplice accrescimento del 6 per cento hanno un vantaggio della grande velocità con una diminuzione sui prezzi attuali.

Solamente io domando al Governo: ma perchè avete voluto distruggere la piccola velocità, sostituendo per certi trasporti una velocità maggiore, e portando i termini di resa da 100 a 225 chilometri per ogni 24 ore? Perchè non avete lasciata almeno per le due prime zone di 200 chilometri la piccola velocità attuale? Voi avreste così arrecato un grande vantaggio pel commercio del bestiame.

E notate che non parlo soltanto nell'interesse dei proprietari di bestiame delle provincie meridionali, ma nell'interesse del commercio del bestiame di tutte le provincie e in ispecie dell'Alta Italia; il quale, avendo per scopo l'esportazione e arrivando molto facilmente al confine, ha un interesse alla piccola velocità per 100 o per 200 chilometri.

Riepilogo adunque i desideri miei e degli onorevoli miei colleghi, che insieme con me hanno firmato il mio ordine del giorno. L'articolo 44 applicatelo prima che la legge vada in vigore e applicatelo contemporaneamente all'applicazione delle nuove tariffe. Temperate l'esasperazione di queste nuove tariffe per i prodotti agricoli; temperatele indeclinativamente pei cereali, pei vini, per gli olii, e benissimo farete temperandole per le paste da vermicellaio; temperatele per le pietre che formano una speciale industria del circondario di Pinerolo; temperatele per il bestiame, rimettendo in vigore la piccola velocità per la prima e per la seconda zona. E quando questo avrete fatto, non sarà, onorevole Sanguinetti, nè una goccia d'acqua, nè uno zuccherino; saranno vantaggi reali, dei quali il paese si gioverà insieme a tutti gli altri vantaggi d'ordine generale e d'ordine speciale che vengono dalle nuove tariffe, e che sono stati svolti dall'onorevole Brunetti.

Presidente. L'onorevole Indelli è presente?

Indelli. Sì; ma io ritiro il mio ordine del giorno, e mi associo a quello dell'onorevole Rosano.

Presidente. L'onorevole Lazzaro insieme con altri colleghi aveva presentato due proposte. La prima era la seguente:

" La Camera rinvia alla Commissione le tabelle contenenti la nomenclatura delle merci e le basi della tariffa, perchè quelle siano modificate in conformità delle più miti attualmente in vigore, e passa all'ordine del giorno. "

Però questa proposta non ha più ragione di essere, le tariffe dei viaggiatori essendo state approvate.

L'altra proposta dell'onorevole Lazzaro suona così:

" Subordinatamente alla mozione di rinvio sugli allegati *D, E,* i sottoscritti propongono che non sia aumentata la tariffa:

" 1° Sui viaggiatori di seconda e terza classe;

" 2° Sulle *voci:* cereali, olii, frutta secche, ortaglie, canape, lino, stracci, carta, paste da vermicellaio, agrumi, carbon fossile, bestiame, lana, vini in botti o barili, fusti vuoti, calce viva o spenta, castagne, legumi, effetti di uso, farine, ferro, fichi secchi, formaggio, granaglie non nominate, legumi freschi, macchine agrarie, mandorle, mattoni, mosto in botti o barili, noci, noccioli, olive, pane comune, patate, pellame, riso e risone, salami, sapone comune, alcool, sughero in turaccioli, terre cotte, uova, uva fresca in botti o casse, uva pigiata con mosto, zolfo.

" Propongono perciò che si sospenda la discussione sulle dette *voci* e si passi all'ordine del giorno. "

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di svolgerla.

Lazzaro. Io non voglio chiedere alla Camera quello che sarei certo di non ottenere, anche per non mostrarmi ingrato della cortesia usatami coll'accettare poco fa alcune mie proposte. E quindi ritiro il mio primo ordine del giorno, e passo senz'altro al secondo.

Gli ordini del giorno svolti testè dall'onorevole Rosano e dall'onorevole Brunetti, s'informano al medesimo concetto a cui s'informa la mozione presentata da me e da altri onorevoli colleghi. Senonchè le proposte dell'onorevole Rosano e dell'onorevole Brunetti, ammettono una limitazione di cui io non so spiegarmi il motivo,

Io parto dal concetto che, discutendosi le tariffe, occorra tener di mira una grande questione che agita il paese, cioè la questione agraria. Perciò la mia proposta appunto concerne esclusivamente e interamente la questione agraria, in tutte le sue manifestazioni, dappoichè non saprei comprendere, per esempio, per qual ragione si dovrebbe domandare una tariffa di favore per gli stracci, e non per l'uva da mosto, per lo zolfo, per gli olii, per i formaggi, pei legumi freschi, per le macchine agrarie, e via via.

Ed è dunque per questi motivi che io, avendo di mira la soluzione della questione agraria, ho creduto di dover proporre che l'aumento delle tariffe su tutte le *voci* che concernono l'agricoltura, non dovesse aver luogo.

Io non scenderò a particolari per più ragioni. Prima di tutto perchè ne sarei annoiato io stesso; in secondo luogo perchè non vorrei abusare della pazienza della Camera, e finalmente perchè l'ora è così avanzata che sarebbe proprio un'indiscrezione fare un discorso.

Io voglio augurarmi che, partendo dal concetto che si debba venire in aiuto delle produzioni agricole, tanto il Ministero quanto la Commissione vorranno accettare la mia proposta. Poichè, se si accettassero esclusivamente le proposte degli onorevoli Rosano e Brunetti, si verrebbe a stabilire proprio il regime dei due pesi e delle due misure; ed io non posso ammettere che le proposte degli onorevoli Rosano e Brunetti, deputati favorevoli al Ministero, siano per essere accettate dal Governo, mentre le nostre, formulate da avversari, debbano essere respinte. Davanti alla questione agraria fortunatamente non ci sono partiti in questa Camera; vi saranno differenti opinioni scientifiche e teoretiche, ma partiti politici non ve ne sono.

Io perciò mi sono dato la pena di scegliere tutte quelle *voci* che interessano l'agricoltura in tutte le diverse parti d'Italia, dal Piemonte alla Sicilia. Basta darvi un'occhiata per riconoscere che il mio ordine del giorno è complessivo, e riguarda tutte le produzioni che interessano l'agricoltura nelle diverse province italiane.

Se si vuole venire in aiuto dell'agricoltura e delle industrie ad essa attinenti, bisogna accettare la mia proposta, altrimenti è segno che si vuol favorire gli uni e danneggiare gli altri.

Facciamo dunque un po' di giustizia; ed io quando dico giustizia l'intendo estesa a tutto il paese.

Del resto, poichè sento che forse il Governo pare disposto, con qualche ribasso, a venire in sollievo dei nostri prodotti agricoli, spero che vorrà dir chiaramente alla Camera qual sia il criterio che preferisce, quello dell'agricoltura, o quello dell'industria, affinchè tutti sappiano in qual modo si farà questo ribasso di tariffa.

Ed ora a me non rimane altro che rettificare alcune espressioni che mi furono attribuite dall'onorevole Brunetti, nel principio del suo discorso. Io non ho detto (e sarei stato audacissimo ad affermare una cosa simile) che nessuno nella Camera si sia occupato di questa materia; anzi io sono l'ultimo di coloro che se ne sono occupati; io ho detto soltanto che, se tutti coloro i quali in massima, sono favorevoli alle convenzioni si fossero sobbarcati al difficile lavoro di studiare questa materia, non tutti, il giorno del voto, sarebbero disposti ad approvarle. Il mio pensiero era dunque assolutamente diverso.

Dopo ciò, aspetterò le dichiarazioni dell'onorevole ministro; le quali mi auguro non saranno tali da far sospettare che, solo perchè una mozione viene proposta da una parte della Camera, essa debba esser respinta.

Brunetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa, onorevole Brunetti?

Brunetti. Ho due fatti personali; se mi permette, dirò due parole.

Presidente. Parli pure.

Brunetti. L'onorevole Lazzaro si è doluto che io gli abbia attribuite parole diverse da quelle usate da lui.

Ieri io ascoltai le sue parole, e le intesi così come oggi le ho riprodotte, ed era convinto di averle comprese bene. Ad ogni modo, può essere che io abbia frainteso, e non ho difficoltà ad ammetterlo.

Prego poi l'onorevole Lazzaro a voler ritenere che io non ho fatto quelle osservazioni con animo di portargli alcun rimprovero; creda pure che da parte mia non ho detto parola alcuna che lo potesse, in certo modo, ferire.

Quanto all'ordine del giorno, l'onorevole Lazzaro ha fatto allusione più volte a me ed all'onorevole Rosano. Egli dice che non c'è ragione di ammettere le riduzioni, o di togliere gli aumenti che alcuni vorrebbero, altri no. Ma io gli dico che se le mie riduzioni si riferissero alle merci che ha enumerate l'onorevole Lazzaro, forse egli avrebbe ben, ma io gli osservo che egli, in questo caso, è caduto in errore.

Sarò in errore io, ma non lo credo. Potrei invero fargli osservare che egli parla di aumento nelle uve fresche, quando invece c'è riduzione, parla

dell'aumento sui saponi, ed invece c'è una riduzione: e così dicasi di molti altri punti.

Fo poi riflettere all'onorevole Lazzaro che, in materia di tariffe, quando si domandano delle riduzioni sopra tutte, o molte derrate, si ottiene lo scopo contrario a quello che ci proponiamo domandando delle riduzioni più larghe, le quali assolutamente sono impossibili; sicchè per ottener molto, noi otterremo nulla.

A mia volta prego quindi l'onorevole Lazzaro ad abbandonare le sue molte voci, a ritirare il suo ordine del giorno, ed unirsi, non dico al mio, poichè non oso di domandare questo, ma a quello dell'onorevole Rosano, il quale fu sottoscritto da molti che appartengono all'opposizione. Anzi..

Presidente. Il fatto personale è esaurito, onorevole Brunetti.

Brunetti. .. per dar prova come io non tenga punto a che si voti il mio ordine del giorno, dichiaro, di ritirarlo e di associarmi a quello dell'onorevole Rosano.

Rosano. Domando di parlare per fatto personale.

Presidente. Accenni il fatto personale, onorevole Rosano.

Rosano. Lo accenno immediatamente. L'onorevole Lazzaro mi ha attribuito, ed ha attribuito ai miei colleghi, sottoscrittori del mio ordine del giorno, di essere ...

Lazzaro. No.

Rosano. Come no? se non ho ancora parlato; Ella si affretta troppo onorevole Lazzaro. Dicevo, dunque, di essere parzialmente teneri per certi prodotti dell'agricoltura. Ed ha detto che di fronte all'agricoltura, vi possono essere principii scientifici diversi, ma i partiti debbono essere tutti d'accordo.

Io dico e dichiaro all'onorevole Lazzaro che io ho richiamata l'attenzione, con il mio ordine del giorno, del Governo su *tutti* i prodotti agricoli, ma però, mi sono permesso di indicarne alcuni, pei quali io credo che debbano indiscutibilmente, esser diminuite le tariffe, da quelle che sono proposte, che non debbano perciò soffrire aumento di sorta. Ma perchè io non ho indicato *tutti* i prodotti agricoli contenuti nell'ordine del giorno dell'onorevole Lazzaro?

È naturale, perchè il punto di vista dell'onorevole Lazzaro è assolutamente diverso dal mio. L'onorevole Lazzaro tiene a far cadere la legge, io invece tengo a sostenerla; l'onorevole Lazzaro ha la convinzione, che a me piace di riconoscere leale, che la legge sia cattiva; io ho la convinzione, che l'onorevole Lazzaro vorrà del pari, riconoscere leale, che la legge sia buona; ecco la differenza; ecco la ragione per cui io non ho esteso il mio ordine del giorno a tutti i prodotti agricoli.

Di San Donato. Bravo!

Rosano. Bravissimo, onorevole Di San Donato, la ringrazio delle sua approvazione, la quale per me è un titolo di onore.

Di San Danoto. Io lo sapeva già.

Rosano. E mi felicito che Ella sapesse che io aveva questa convinzione ferma, serena incrollabile.

Di San Donato. L'ha pubblicato anche a Napoli.

Rosano. Vede adunque che io sono leale, e la ringrazio della sua interruzione.

E giacchè ho facoltà di parlare, onorevoli colleghi, tengo a riparare ad una mia dimenticanza, la quale non fu involontaria, ma volontaria.

Nello svolgere il mio ordine del giorno non mi sono occupato degli stracci e della carta; non me ne sono occupato per un atto di ossequio e di rispetto verso il mio egregio collega ed amico l'onorevole Grossi, il quale da quì a poco dovrà svolgere qualcosa che è perfettamente simile agli intendimenti del mio ordine del giorno; io ho voluto lasciare a lui, il quale rappresenta nel Parlamento la valle del Liri, l'onore di poter parlare di quella speciale industria.

Presidente. Onorevole Rosano, questo non è più fatto personale, sarebbe una violazione del regolamento.

Rosano. Dichiaro che ho finito.

Presidente. Passeremo ora allo svolgimento delle diverse proposte speciali di modificazione alla nomenclatura e classificazione delle merci, che sono: tre dell'onorevole Sanguinetti, due dell'onorevole Prinetti, una dell'onorevole Visocchi ed una dell'onorevole Grossi.

Onorevole Sanguinetti le do facoltà di parlare per isvolgere le sue proposte.

(*Conversazioni — L'onorevole Sanguinetti parla a voce bassa.*)

Facciano silenzio!

Onorevole Sanguinetti, se Ella alza la voce la comprenderò, altrimenti è impossibile.

Sanguinetti. La prima delle mie proposte è questa: che le merci che nelle tariffe vigenti sono assegnate alla quinta classe, debbano invece assegnarsi alla classe sesta. La ragione della proposta è questa. La quinta classe nuova ha un prezzo maggiore della quinta classe vigente: questa porta 7 centesimi per tonnellata-chilometro, la quinta classe nuova ne porta 8.

Ora, siccome una parte delle merci della quinta classe vigente, le quali danno il maggior prodotto ferroviario, sono lasciate nella quinta classe nuova,

evidentemente per tutte queste merci c'è aumento di tariffa, sia pure di un solo centesimo.

La seconda mia proposta consiste in questo, di togliere l'aumento del 50 per cento che avrebbero molte merci, che si vogliono considerare come voluminose nelle nuove tariffe, mentre non lo sono nelle tariffe vigenti.

Secondo le tariffe in vigore, il numero delle merci considerate come voluminose è di 36; secondo le tariffe nuove il numero delle merci considerate come voluminose è di 66. Quindi per 30 *voci* nuove si avrà un aumento effettivo, nel trasporto, del 50 per cento.

Io non so comprendere, per quale ragione, di fronte alle Società per l'esercizio delle ferrovie, si debbano considerare come voluminose, e quindi aggravare, delle merci, le quali, nel sistema ora in vigore, non sono considerate come tali.

Poche parole ho da dire riguardo alla terza proposta che ebbi l'onore di fare, e cioè che ad alcune merci, le quali assolutamente non possono subire una compressione di 200 chilogrammi a metro cubo, sia alla lettera *w* doppia, sostituita la lettera *v* semplice. Perchè, in sostanza, quando la compressione di 200 chilogrammi a metro cubo non si possa raggiungere, si aggraveranno le merci stesse di un aumento, nel prezzo di trasporto, del 50 per cento. Questo è evidente. È un aumento indiretto, che non appare dalle tariffe, ma che pure sarà reale. E si trovano in questa categoria i bozzoli sfarfallati in balle, quelli lavati e spogli della seta, i cascami di seta, di lana, di canapa, e di cotone; i gallettamini, le lane lavate e sudice, il lino greggio e pettinato, la canapa greggia e pettinata.

Ora, checchè ne dica l'onorevole Commissione, checchè ne dica il Governo, io posso assicurare che dalla maggior parte degli industriali lanieri, cotonieri e setaioli ebbi assicurazione formale che difficilmente si può arrivare ad una compressione di 150 chilogrammi a metro cubo.

Io, dunque o signori, vi domando che per queste merci speciali sia richiesta la sola compressione di 150 chilogrammi a metro cubo, e domando poco; quindi vorrei sperare che il Ministero e la Commissione non avranno difficoltà di accogliere la mia proposta.

Infine, o signori, vengo all'ultimo inciso della terza proposta.

Io credo che nella tabella siano avvenuti errori, come quello che concerne le damigiane vuote ed impagliate. Posso assicurarvi, nel modo più formale, per esperienze fatte da me, che mai, in nessun caso, si possono raggiungere, per le damigiane, 30 chilogrammi a metro cubo. Voi richiedete, per le damigiane, una compressione di 150 chilogrammi a metro cubo. La conseguenza sarà questa, che il prezzo del trasporto sarà aumentato del 50 per cento.

Volete aumentare la tariffa per le damigiane? Aumentatela pure; ma aumentatela espressamente; non ricorrete, per riuscire in tale scopo, ad un mezzo indiretto, ad una compressione impossibile.

Io ho creduto mio dovere di fare queste osservazioni.

Ne tengano conto, se lo credono, il Ministero e la Commissione; ma è bene si sappia che certi aumenti di tariffa non furono inscientemente approvati dalla Camera.

Presidente. Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Visocchi. Crede Ella, onorevole Visocchi, di svolgere ora la sua proposta, o vuol rimandarla a lunedì?

Voci. A lunedì! a lunedì!

Visocchi. Per parte mia crederei conveniente rimettere lo svolgimento della mia proposta a lunedì; però io sono agli ordini della Camera.

Presidente. Allora rimanderemo a lunedì il seguito di questa discussione.

Annunzio e svolgimento di una domanda d'interrogazione.

Presidente. È pervenuta alla Presidenza la seguente domanda d'interrogazione diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici:

" Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sulle cause del ritardo nel 17° riparto dei sussidi dello Stato ai comuni per le strade obbligatorie, e sull'epoca nella quale il detto riparto sarà per essere effettuato.

" Buttini. "

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Potrei dire all'onorevole Buttini che veramente ritardo non ci fu, perchè i riparti si fanno mano mano che si eseguiscono i pagamenti per le strade obbligatorie. Ci sono dei sussidi suppletivi, i quali verranno fatti fra un mese o due al più, il 17° reparto al massimo sarà fatto nel luglio e i pagamenti si faranno appena saranno pronti i bilanci.

Presidente. Onorevole Buttini, Ella ha facoltà di dichiarare se sia o no sodisfatto.

Buttini. L'onorevole ministro, con le sue dichiarazioni, ha già risposto alla mia interrogazione: comprendo che non potrebbe rispondermi nulla di più quand' anche la mia interrogazione venisse svolta regolarmente. Non credo perciò d'insistere ulteriormente; prendo però atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, riservandomi di ricordarle ed invocarle qualora, ciò che non credo, le promesse, che la Camera udì, non dovessero essere mantenute.

Annunzio di due domande d'interrogazione e di interpellanza.

Presidente. Annunzio ora due domande di interpellanza e di interrogazione dirette all'onorevole ministro degli affari esteri.

La prima è così concepita:

" Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri se e quale intima comunanza di vedute e di azione nel Mar Rosso esista fra il Governo del Re ed il Governo inglese.

" Di Camporeale. "

La seconda è la seguente:

" Il sottoscritto desidera di domandare all'onorevole ministro degli affari esteri, quando egli intenda di pubblicare documenti o far dichiarazioni le quali valgano a rassicurare il paese intorno alla posizione ed all'azione nostra nell'Africa Orientale ed ai nostri rapporti con la Gran Brettagna e con la Turchia.

" Brunialti. "

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler comunicare queste due domande d'interpellanza e di interrogazione al suo collega il ministro degli affari esteri.

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Mi farò un dovere di comunicare al mio collega il ministro degli affari esteri queste due domande d' interpellanza e di interrogazione.

Proposta di aggiornamento

Colaianni. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Colaianni ha facoltà di parlare.

Colaianni. Credo che mi renderei interprete del desiderio di molti amici, se non di tutta la Camera, proponendo di far vacanza domani; poichè penso che una serie di sedute così sterminata, come l'attuale, non si sia mai verificata; e credo che anche negli Uffici della Camera vi sia un lavoro eccessivo.

Zanardelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zanardelli.

Zanardelli. Parmi che effettivamente a questa proposta si possa consentire; poichè per noi deputati c'è fino ad un certo punto l'obbligo di assistere a tutte le sedute. Io mi rendo conto delle condizioni in cui si trova il personale. Abbiamo lunghe sedute tutti i giorni, e in molti giorni della settimana sedute mattutine e pomeridiane. Basta andare per poco nell'ufficio di revisione per vedere quanto grande sia il cumulo di lavoro. In 25 anni che mi trovo alla Camera, non ho mai veduto un lavoro simile.

Una volta, sul finire della Sessione, *motus in fine velocior,* si tenevano due sedute al giorno ma ora si è cominciato fin dal principio; per la qualcosa credo che una vacanza sia una necessità, non per noi, ma per il personale della Stenografia e della Revisione.

Presidente. Ringrazio gli onorevoli Zanardelli e Colaianni di questa loro proposta, e li ringrazio in nome del personale della Camera, che ha proprio bisogno di un giorno di riposo. Credo che la Camera vorrà accettare questa proposta.

(*Sì, sì.*)

(*È approvata.*)

Lunedì seduta pubblica alle ore 2.

La seduta è levata alle ore 7.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1° Votazione per la nomina di due membri della Commissione generale del bilancio.

2° 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)

3° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

4° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

5° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

6° Responsabilità dei padroni ed imprenditori pei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

7° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

8° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

9° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

10° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato *F* della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

11° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

12° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiarie. (86) (*Urgenza*)

13° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

14° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

15° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

16° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

18° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

19° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

20° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

21° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

22° Istituzione della riserva navale. (198)

23° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

24° Disposizioni sul divorzio. (87)

25° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)

26° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

27°-28° 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)

29° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

30° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271) (*Urgenza*)

31° Spese straordinarie da inscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

32° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

33° 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).

PER LE LINEE DELLA RETE MERIDIONALE

Stato comparativo tra le Tariffe attuali e quelle proposte nelle Convenzioni.

1887

TAVOLA I.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLATA 100	200	300	400	500
Cereali	Piccole partite (1)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24. 50	29. 50
	8 tonnellate. . (2)	Attuale	5. »	10. »	12. »	16. »	20. »
		Nuova	5. 25	10. »	12. 50	16. »	20. »
Farine	Piccole partite (1)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24. 50	29. 50
	8 tonnellate. . (2)	Attuale	5. »	10. »	12. »	16. »	20. »
		Nuova	5. 25	10. »	12. 50	16. »	20. »
Legumi secchi	Piccole partite (1)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24. 50	29. 50
	8 tonnellate. . (2)	Attuale	5. »	10. »	12. »	16. »	20. »
		Nuova	5. 25	10. »	12. 50	16. »	20. »
Vino	Piccole partite (3)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35. 50
	6 tonnellate. . (4)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	6. »	12. »	16. »	20. »	24. »
Olio d' oliva	Partite piccole (5)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	10. »	19. »	27. 50	35. 50	42. 50
	6 tonnellate. . (6)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	6. »	12. »	16. 50	20. 50	24. 50
Uva fresca *(a)*	Partite piccole	Attuale	25. »	50. »	75. »	100. »	125. »
		Nuova	22. »	42. »	58. »	74. »	88. »
	8 tonnellate. . (7)	Attuale	113. 25	150. »	225. »	272. »	305. 61
		Nuova	85. 68	153. »	213. 18	268. 26	314. 16
Olive in natura *(b)*	Partite piccole (8)	Attuale	25. »	50. »	75. »	100. »	125. »
		Nuova	22. »	42. »	58. »	74. »	88. »
	8 tonnellate. . (9)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	5. 50	9. 50	13. 50	17. 50	21. 50
Sanza vergine *(c)*	8 tennellate. . (10)	Attuale	5. »	9. »	13. 50	18. »	22. 50
		Nuova	5. »	9. »	12. 50	15. 50	18. 50

(1) Tariffa speciale n. 75. — (2) Tariffa locale n. 201. — (3) Tariffa speciale n. 75. — (4) Tariffa locale n. 204. — (5) Tariffa speciale cumulativa n. 3. — (9) Tariffa locale n. 203. — (10) Tariffa speciale serie *F*.

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					*OSSERVAZIONI*
600	700	800	900	1000 e oltre	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	
24. »	28. »	32. »	36. »	40. »	
24. »	28. »	31.50	34.50	37.50	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	
24. »	28. »	32. »	36. »	40. »	
24. »	28. »	31.50	34.50	37.50	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	
24. »	28. »	32. »	36. »	40. »	
24. »	28. »	31.50	34.50	37.50	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
41. »	46.50	51.50	56. »	60. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
28. »	31. »	34. »	37. »	40. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
28.50	32. »	35.50	39. »	42.50	
150. »	175. »	200. »	225. »	250. »	(*a*) L'uva in piccole partite si spedisce ordinariamente a grande velocità. I prezzi controindicati perciò sono quelli della grande velocità per spedizioni fino a 100 chilogrammi (Tariffa speciale n. 3). Le spedizioni poi a vagone completo hanno luogo a piccola velocità accelerata, i prezzi della quale sono quelli indicati. Tali prezzi sono calcolati per un vagone completo carico di 8 tonnellate.
102. »	114. »	126. »	136. »	146. »	
366. »	395.50	420.53	472.50	485.49	
354.96	391.68	426.36	461.04	494.70	
150. »	175. »	200. »	225. »	250. »	(*b*) Anche le olive, allorchè sono in partite di poca entità, si trasportano a grande velocità. Similmente quindi si sono riportati i prezzi della speciale n. 3, per spedizioni fino a 100 chilogrammi. Tanto le olive come l'uva fresca godono di una maggiore riduzione quando sono spedite in partite di 500 chilogrammi.
102. »	114. »	126. »	136. »	146. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
25.50	29.50	33. »	36.50	40. »	
27. »	31.50	36. »	40.50	45. »	(*c*) La sanza vergine alla rinfusa non può spedirsi che a vagone completo, e quindi non si indicano i prezzi delle piccole partite.
21.50	24.50	27.50	30. »	32.50	

speciale n. 75. — (6) Tariffa locale n. 205. — (7) Tariffa speciale cumulativa n. 50 a piccola velocità accelerata. — (8) Tariffa

TAVOLA II.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLATA 100	200	300	400	500
Cotone greggio *(a)*.	Piccole partite (1)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	6 tonnellate. . (2)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	8. »	13.50	19. »	24. »	28.50
Fichi secchi, agrumi, mandorle *(b)*.	Piccole partite (3)	Attuale	25. »	50. »	75. »	100. »	125. »
		Nuova	22. »	42. »	58. »	74. »	88. »
	Speciale n. 50 8 tonnellate	Attuale	113.25	150. »	225. »	272. »	305.61
		Nuova	85.68	153. »	213.18	268.26	314.16
	Piccola velocità 8 tonnellate (4)	Attuale	5. »	10. »	15. »	20. »	25. »
		Nuova	5.50	9.50	13.50	17.50	21.50
Carbone fossile	Piccole partite (5)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	6. »	11.50	17. »	22. »	26.50
	8 tonnellate. . (6)	Attuale	5. »	10. »	12. »	16. »	20. »
		Nuova	5. »	8. »	11. »	14. »	16.50
Formaggi	Piccole partite (7)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	6 tonnellate. . (8)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	8. »	14.50	20. »	25. »	30. »
Tessuti di cotone e lino	Piccole partite (9)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80. »
		Nuova	14. »	27. »	39. »	51. »	62. »
	5 tonnellate (10)	Attuale	16. »	32. »	48.30	64. »	80. »
		Nuova	12. »	22. »	30. »	37.50	44.50
Filati di cotone e lino.	Piccole partite (9)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52. »
	5 tonnellate. . (10)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	11. »	19. »	26. »	32.50	39. »
Paste da vermicellaio *(c)*.	Piccole partite (11)	Attuale	25. »	50. »	75. »	100. »	125. »
		Nuova	22. »	42. »	58. »	74. »	88. »
	500 chilogram.	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	7. »	12.50	18. »	23. »	27. »
	6 tonnellate. . (12)	Attuale	6. »	12.00	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7. »	12.50	18. »	23. »	27. »

(1) Tariffa speciale n. 75. — (2) Tariffa speciale n. 107, serie *G*. — (3) Tariffa n. 3, grande velocità. — (4) Tariffa locale cumulativa n. 102. — (9) Tariffa speciale n. 75. — (10) Tariffa speciale cumulativa n. 107. — (11) Tariffa n. 3.

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					OSSERVAZIONI
600	700	800	900	1000 e oltre	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	(a) L'aumento che presentano i prezzi delle piccole partite sono compensati dai ribassi che si verificano sulle attuali linee Alta Italia e Romane. — Del resto, sarà sensibilmente attenuato per l'addizionamento della distanza.
49. »	55. »	60. 50	65. 50	70. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	I lievi rialzi sui trasporti a vagone completo sono di poca conseguenza in vista dell'esiguità del numero di tali spedizioni che hanno luogo sulla rete Meridionale. Trattandosi poi di merce che si importa, si provvederà con tariffe d'importazione molto più basse.
32. 50	36. »	39. »	42. »	45. »	
150. »	175. »	200. »	225. »	250. »	(b) In generale la frutta, gli agrumi, ecc., in spedizioni di piccolo peso, si trasportano a grande velocità. Anche per tali merci quindi si indicano i prezzi della grande velocità.
102. »	114. »	126. »	136. »	146. »	
366. »	395. 50	420. 53	472. 50	485. 49	A vagone completo, gli agrumi specialmente, si spediscono colla speciale n. 50, e si riportano perciò i prezzi di tale tariffa calcolati per un vagone carico di 8 tonnellate.
354. 96	391. 68	426. 36	461. 04	494. 70	
30. »	35. »	40. »	45. »	50. »	Del resto, anche a piccola velocità, come rilevasi di contro, i prezzi sono notevolmente ribassati.
25. 50	29. 50	33. »	36. 50	40. »	Le piccole partite a piccola velocità pagano con la tariffa n. 75 nella terza classe, cioè per tonnellata lire 12, 23, 33, 43, 52, 60, 67.50, 74, 80, 85 per le 10 zone da 100 a 1000 chilometri.
					Attualmente lire 7, 14, 21, 28, 35, 42, 49, 56, 63, 70, 77, ecc. Ma vuolsi notare che tali spedizioni sono a piccola velocità ed a piccole partite.
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
30. 50	34. 50	38. »	41. 50	45. »	
24. »	28. »	32. »	36. »	40. »	
19. »	21. 50	24. »	26. 50	29. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
49. »	55. »	60. 50	65. 50	70. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
34. 50	38. 50	42. 50	46. 50	50. »	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
72. »	81. »	88. 50	95. 50	102. 50	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
51. »	56. 50	61. 50	66. »	70. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
60. »	67. 50	74. »	80. »	85. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
45. »	51. »	56. »	61. »	65. »	
150. »	175. »	200. »	225. »	250. »	
102. »	114. »	126. »	136. »	146. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	(c) La pasta da vermicellaio in piccole quantità si trasporta quasi sempre a grande velocità. — Anche qui per conseguenza si riportarono i prezzi della speciale n. 3, per spedizioni fino a 100 chilogrammi.
31. »	35. »	38. »	41. »	44. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
31. »	35. »	38. »	41. »	44. »	

n. 203 — (5) Tariffa speciale, n. 75. — (6) Tariffa speciale n. 122, serie *B*. — (7) Tariffa speciale n. 75. — (8) Tariffa spe-
(12) Tariffa locale n. 202.

TAVOLA III.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLAT 100	200	300	400	500
Regolizia (radice di *(a)*	6 tonnellate. . (1)	Attuale	5. »	10. »	15. »	20. »	25. »
		Nuova	5. 50	10. 50	15. »	19. »	23. »
Regolizia (sugo di	Piccole partite (1)	Attuale	14. »	28. »	42. »	56. »	70. »
		Nuova	14. »	27. »	39. »	51. »	62. »
	5 tonnellate. .	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	11. »	21. »	30. »	38. »	45. 50
Paglia	Piccole partite (2)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24. 50	29. 50
	6 tonnellate. . (3)	Attuale	5. »	10. »	15. »	20. »	25. »
		Nuova	5. 50	9. 50	13. »	16. 50	20. »
Semi oleosi *(b)*	Piccole partite (4)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	10. »	19. »	27. 50	35. 50	42. 50
	8 tonnellate. . (5)	Attuale	5. »	10. »	12. »	16. »	20. »
		Nuova	6. 50	11. »	15. »	19. »	22. 50
Legname da costruzione *(c)*	8 tonnellate. . (6)	Attuale	3. 75	7. 50	11. 25	15. »	18. 75
		Nuova	6. »	11. »	15. »	18. 50	21. 50
Materiali da costruzione, come pietre, calce, lava greggia, ecc. *(d)*	8 tonnellate. . (7)	Attuale	4. »	8. »	11. 25	15. »	18. 75
		Nuova	4. »	8. »	12. »	15. »	18. »
Tufi terrosi *(e)*	8 tonnellate. . (7)	Attuale	4. »	8. »	11. 25	15. »	18. 75
		Nuova	4. »	8. »	12. »	15. »	18. »
Macchine agrarie *(f)*.	5 tonnellate. . (8)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	6. »	10. »	14. »	18. »	21. 50
Attrezzi agrari	Piccole partite (9)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	10. »	19. »	27. 50	35. 50	42. 50
	8 tonnellate. . (10)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7. »	12. »	16. »	20. »	24. »
Botti e tini vuoti	Qualunque peso (11)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80. »
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52. »

(1) Tariffa locale n. 208. — (2) Tariffa speciale n. 75. — (3) Tariffa speciale cumulativa n. 108, serie *F.* — (4) Tariffa special
— (8) Tariffa speciale cumulativa n. 117. — (9) Tariffa speciale n. 75. — (10) Tariffa speciale cumulativa n. 116. — (11) Ta

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					OSSERVAZIONI
600	700	800	900	1000 e oltre	
30. »	35. »	40. »	45. »	50. »	(*a*) La radice di regolizia si spedisce comunemente a vagone completo, e quindi si omettono i prezzi delle piccole partite.
26.50	30. »	33.50	37. »	40. »	
84. »	98. »	112. »	126. »	140. »	
72. »	81. »	88.50	95.50	102.50	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
53. »	59.50	65. »	70. »	75. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	
30. »	35. »	40. »	45. »	50. »	
23. »	26. »	29. »	32. »	35. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	(*b*) I prezzi dei semi oleosi risultano aumentati; però tali aumenti vengono in gran parte attenuati per effetto del cumulo delle distanze nella considerazione che la maggior parte dei trasporti hanno luogo dal sud al nord, come, per esempio, da Lecce a Milano (chilometri 1015), mentre colla tariffa attuale si pagano lire 46.66, colla nuova se ne pagheranno sole 40.52, e quindi lire 6.14 in meno per ogni tonnellata.
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
24. »	28. »	32. »	36. »	40. »	
26. »	29.50	33. »	36.50	40. »	
22.50	26.25	30. »	33.75	37.50	(*c*) Anche i legnami da costruzione presentano un aumento, largamente compensato però dalle notevoli diminuzioni sulla rete Alta Italia nella quale soltanto il movimento di tale merce supera di più del doppio quello complessivo delle altre reti; anche se non vuolsi calcolare la riduzione ulteriore derivante dalla riunione delle distanze.
24.50	27.50	30. »	32.50	35. »	
22.50	26.25	30. »	33.75	37.50	(*d*) Le spedizioni di simile natura hanno quasi sempre luogo a vagone completo. — Si omettono quindi i prezzi delle piccole partite.
21. »	24. »	26. »	28. »	30. »	
22.50	26.25	30. »	33.75	37.50	(*e*) Come sopra.
21. »	24. »	26. »	28. »	30. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	(*f*) Come sopra.
25. »	28.50	31.50	34.50	37.50	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
27.50	31. »	34. »	37. »	40. »	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
60. »	67.50	74. »	80. »	85. »	

n. 75. — (5) Tariffa speciale cumulativa n. 108, serie *E.* — (6) Tariffa speciale cumulativa n. 118, serie *E.* — (7) Tariffa locale n. 212. riffa speciale cumulativa n. 75, classe 3ª.

TAVOLA IV.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLATA 100	200	300	400	500
Amido e amidone *(a)*	Piccole partite (1)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52. »
	5 tonnellate. . (2)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	11. »	18.50	25. »	31. »	37. »
Sapone	Piccole partite (3)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35.50
	6 tonnellate. . (4)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7.50	13. »	17.50	22. »	26. »
Ortaglie *(b)*.	Piccole partite (5)	Attuale	25. »	50. »	75. »	100. »	125. »
		Nuova	22. »	42. »	58. »	74. »	88. »
	8 tonnellate. . (6)	Attuale	113.25	150. »	225. »	272. »	305.61
		Nuova	85.68	153. »	213.18	268.26	314.16
Carubbe.	Piccole partite (7)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24.50	29.50
	8 tonnellate. . (8)	Attuale	5. »	10. »	15. »	20. »	25. »
		Nuova	5.50	9.50	13.50	17.50	21.50
Patate.	Piccole partite (9)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24.50	29.50
	8 tonnellate. . (10)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	5.50	9.50	13.50	17. »	20.50
Tartaro greggio.	Piccole partite (11)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	6 tonnellate. . (12)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	9. »	15.50	21. »	26. »	31. »
Pomidoro (conserva di.	Piccole partite (13)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80. »
		Nuova	14. »	27. »	39. »	51. »	62. »
	5 tonnellate. . (14)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80. »
		Nuova	12. »	22. »	30. »	37.50	44.50
Tartaro depurato o raffinato	Qualunque peso (15)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80. »
		Nuova	14. »	27. »	39. »	51. »	62. »

(1) Tariffa speciale n. 75. — (2) Tariffa speciale cumulativa n. 107. — (3) Tariffa speciale n. 75. — (4) Tariffa speci
n. 75. — (8) Tariffa locale n. 203. — (9) Tariffa speciale n. 75. — (10) Tariffa speciale n. 103, serie *D*. — (11) Tariffa speci
speciale n. 75, classe 2ª.

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					OSSERVAZIONI
600	700	800	900	1000 e oltre	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
60. »	67. 50	74. »	80. »	85. »	(a) Difficilmente le spedizioni di amido in partite minime hanno luogo a piccola velocità.
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
42. »	47. »	52. »	56. »	60. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
41. »	46. 50	51. 50	56. »	60. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
30. »	34. »	38. »	41. 50	45. .	
150. »	175. »	200. »	225. »	250. »	
102. »	114. »	126. »	136. »	146. »	(b) Anche per le ortaglie valgono gli stessi criteri esposti per le frutta, agrumi, ecc. Quindi per le piccole partite si indicano i prezzi della grande velocità, e per i vagoni completi, quelli della speciale n. 50.
366. »	395. 50	420. 53	472. 50	485. 49	
354. 96	391. 68	426. 36	461. 04	494. 70	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
34. »	38. 50	42. 50	46. 50	50. »	
30. »	35. »	40. »	45. »	50. »	
25. 50	29. 50	33. »	36. 50	40. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
34. »	38. 50	42. 50	46. 50	50. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
24. »	27. »	30. »	32. 50	35. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
49. »	55. »	60. 50	65. 50	70. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
35. 50	40. »	44. 50	48. 50	52. 50	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
72. »	81. »	88. 50	95. 50	102. 50	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
51. »	56. 50	61. 50	66. »	70. »	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
72. »	81. »	88. 50	95. 50	102. 50	

cumulativa n. 106. — (5) Tariffa speciale n. 75. — (6) Tariffa speciale n. 50 a piccola velocità accelerata. — (7) Tariffa speciale n. 75. — (12) Tariffa speciale n. 123. — (13) Tariffa speciale n. 75. — (14) Tariffa speciale cumulativa n. 102. — (15) Tariffa

TAVOLA V.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLAT				
			100	200	300	400	500
Solfuro di carbonio	Piccole partite (1)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80.
		Nuova	14. »	27. »	39. »	51. »	62.
	5 tonnellate. . (2)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80.
		Nuova	11. »	18.50	25. »	31. »	37.
Glucosa liquida	Piccole partite (3)	Attuale	14. »	28. »	42. »	56. »	70.
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52.
	8 tonnellate. . (4)	Attuale	14. »	28. »	42. »	56. »	70.
		Nuova	9. »	15. »	20. »	24.50	29.
Foglie di formentone	Piccole partite (5)	Attuale	14. »	28. »	42. »	56. »	70.
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24.50	29.5
	6 tonnellate. . (6)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30.
		Nuova	5.50	9.50	13. »	16.50	20.
Conserve alimenari sotto aceto	Qualunque peso (7)	Attuale	16. »	32. »	48. »	64. »	80.
		Nuova	14. »	27. »	39. »	51. »	62.
Viti grosse di ferro, di ghisa, con relative madreviti	Piccole partite (8)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60.
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52.
	5 tonnellate. . (9)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60.
		Nuova	8. »	14.50	20. »	25. »	30.
Agro o **Sugo** di limone, di cedro, di arancio, ecc.	Qualunque peso (10)	Attuale	14. »	28. »	42. »	56. »	70.
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52.
Pesci marinati e carpionati	Piccole partite (11)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60.
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	6 tonnellate. . (12)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60.
		Nuova	8. »	14.50	20. »	25. »	30.
Acque minerali	Piccole partite (13)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60.
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	6 tonnellate. . (14)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60.
		Nuova	7.50	13. »	17.50	22. »	26.

(1) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (2) Tariffa speciale cumulativa n. 109, serie *B*. — (3) Tariffa speciale cumulati
lativa n. 108, serie *F*. — (7) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (8) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (9) Tariffa speci
(12) Tariffa speciale cumulativa n. 102, serie *E*. — 13) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (14) Tariffa speciale cumulati

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					OSSERVAZIONI
600	700	800	900	1000 e oltre	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
72. »	81. »	88.50	95.50	102.50	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
42. »	47. »	52. »	56. »	60. »	
84. »	98. »	112. »	126. »	140. »	
60. »	67.50	74. »	80. »	85. »	
84. »	98. »	112. »	126. »	140. »	
33.50	38. »	42. »	46. »	50. »	
84. »	98. »	112. »	126. »	140. »	
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
23. »	26. »	29. »	32. »	35. »	
96. »	112. »	128. »	144. »	160. »	
72. »	81. »	88.50	95.50	102.50	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
60. »	67.50	74. »	80. »	85. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
34.50	38.50	42.50	46.50	50. »	
84. »	98. »	112. »	126. »	140. »	
60. »	67.50	74. »	80. »	85. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
34.50	38.50	42.50	46.50	50. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
30. »	34. »	38. »	41.50	45. »	

. 75. — (4) Tariffa speciale cumulativa n. 105, serie *D*. — (5) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (6) Tariffa speciale cumu-umulativa, n. 117, serie *B*. — (10) Tariffa speciale cumulativa n. 75, classe 3ª. — (11) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — 104, serie *E*.

TAVOLA VI.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLATA 100	200	300	400	500
Corteccie per tinta macinate	Piccole partite (1)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	12. »	23. »	33. »	43. »	52. »
	5 tonnellate. . (2)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	10. »	17. »	23. »	28. »	33. »
Carta ordinaria da scrivere	Piccole partite (3)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	8 tonnellate. . (4)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	7.50	12.50	17. »	21. »	25. »
Carta grossolana da involgere	Piccole partite (5)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35.50
	8 tonnellate. . (6)	Attuale	6. »	12. »	18. »	24. »	30. »
		Nuova	6.50	11. »	15. »	18.50	22. »
Lavori in getto, figure ed ornamenti, di terra cotta, ecc.	Piccole partite (7)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	6 tonnellate. . (8)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	8. »	13.50	18. »	22.50	26.50
Stuoie e **stuoini** per pavimenti, ecc.	Piccole partite (9)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
	4 tonnellate. . (10)	Attuale	12. »	24. »	36. »	48. »	60. »
		Nuova	9. »	15.50	21. »	26. »	31. »
Sacchi di tela vuoti	Qualunque peso (11)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	10. »	19. »	27.50	35.50	42.50
Canne palustri	Piccole partite (12)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24.50	29.50
	6 tonnellate. . (13)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	5.50	9.50	13. »	16.50	20. »
Lavagne od **Ardesie** levigate	Piccole partite (14)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35.50
	8 tonnellate. . (15)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35. »
		Nuova	7. »	12. »	16. »	20. »	24. »

(1) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (2) Tariffa speciale cumulativa n. 110, serie *D.* — (3) Tariffa speciale cumulativa
cumulativa n. 112, serie *D.* — (7) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (8) Tariffa speciale cumulativa n. 113, serie *D.* —
n. 75. — (12) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (13) Tariffa speciale cumulativa n. 108, serie *F.* — (14) Tariffa speciale

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					*OSSERVAZIONI*
600	700	800	900	1000 e oltre	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
60. »	67.50	74. »	80. »	85. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
38. »	42.50	47. »	51. »	55. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
28.50	32. »	35.50	39. »	42.50	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
41. »	46.50	51.50	56. »	60. »	
36. »	42. »	48. »	54. »	60. »	
25.50	28.50	31.50	34.50	37.50	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
30.50	34.50	38. »	41.50	45. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
72. »	84. »	96. »	108. »	120. »	
35.50	40. »	44.50	48.50	52.50	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
49. »	55. »	60.50	65.50	70. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
23. »	26. »	29. »	32. »	35. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
41. »	46.50	51.50	56. »	60. »	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	
27.50	31. »	34. »	37. »	40. »	

n. 75. — (4) Tariffa speciale cumulativa n. 112, serie *C*. — (5) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (6) Tariffa speciale (9) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (10) Tariffa speciale cumulativa n. 111, serie *D*. — (11) Tariffa speciale cumulativa cumulativa n. 75. — (15) Tariffa speciale cumulativa n. 121, serie *H*.

TAVOLA VII.

MERCANZIE	Condizioni di carico	Tariffe in confronto	PREZZI PER TONNELLATA 100	200	300	400	500
Potassa e **Soda** caustica	Partite piccole (1)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35.50
	8 tonnellate. . (2)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	7. »	12. »	16. »	20. »	24. »
Terre cotte in forma di utensili per cucina. .	Partite piccole (3)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35.50
	6 tonnellate. . (4)	Attuale	5. »	10. »	15. »	20. »	25. »
		Nuova	6. »	10. »	14. »	18. »	21.50
Pece minerale e colofonia	Partite piccole (5)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	8. »	15. »	22. »	29. »	35.50
	8 tonnellate. . (6)	Attuale	10. »	20. »	30. »	40. »	50. »
		Nuova	6. »	10. »	14. »	18 »	21.50
Bestiame cavallino *(a)*	Vagone completo (7)	Attuale	45.20	90.40	135.60	135.60	169.5
		Nuova	42.84	83.64	122.40	161.16	197.8
Bestiame bovino, suino ed ovino *(b)*	Vagone completo (8)	Attuale	45.20	90.40	135.60	135.60	169.5
		Nuova	38.76	76.50	110.16	143.82	175.4
Id. id. di 1ª classe *(c)*.	2 capi . . . . (9)	Attuale	16.96	33.92	50.88	67.84	84.8
		Nuova	15.30	30.60	45.90	61.20	76.5
Id. id. di 3ª classe *(d)*.	qualunque numero (9)	Attuale	2.83	5.66	8.49	11.32	14.1
		Nuova	2.244	4.488	6.732	8.976	11.2
Cavalli in vagoni-scuderia *(e)*	2 capi . . . . (10)	Attuale	45.20	90.40	135.60	180.80	226.
		Nuova	44.88	89.76	134.64	179.52	222.4
Sacchi vuoti di ritorno *(f)*	Qualunque peso (11)	Attuale	7. »	14. »	21. »	28. »	35.
		Nuova	7. »	13. »	19. »	24.50	29.5

(1) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (2) Tariffa speciale cumulativa n. 109, serie *D*. — (3) Tariffa speciale cumulativa n. n. 119, serie *B*. — (7) Tariffa speciale cumulativa n. 52, piccola velocità accelerata. — (8) Tariffa speciale comulativa n.

ALLA DISTANZA DI CHILOMETRI					*OSSERVAZIONI*
600	700	800	900	1000 e oltre	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
41. »	46.50	51.50	56. »	60. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
27.50	31. »	34. »	37. »	40. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
41. »	46.50	51.50	56. »	60. »	
30. »	35. »	40. »	45. »	50. »	
25. »	28.50	31.50	34.50	37.50	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
41. »	46.50	51.50	56. »	60. »	
60. »	70. »	80. »	90. »	100. »	
25. »	28.50	31.50	34.50	37.50	
203.40	237.60	271.20	305.10	339. »	(*a*) I prezzi sono per vagone. Si verificano degli aumenti, ma questi verranno di molto ridotti per esser stata tolta la limitazione del numero dei capi da potersi caricare in un vagone, e per esser stata ribassata la tariffa dei custodi-bestiame.
234.60	270.30	306. »	336.60	367.20	
203.40	237.60	271.20	305.10	339. »	(*b*) Come sopra.
207.06	237.66	268.26	298.86	329.46	
101.76	118.72	135.68	152.64	169.60	(*c*) I prezzi sono per spedizione.
91.80	107.10	122.40	137.70	153. »	
16.98	19.81	22.64	25.47	28.30	(*d*) I prezzi sono per capo.
13.464	15.708	17.52	20.96	22.44	
271.20	316.40	361.60	406.80	452. »	(*e*) I prezzi sono per spedizione.
269.28	314.16	359.04	403.92	448.80	
42. »	49. »	56. »	63. »	70. »	(*f*) È da notarsi, oltre il ribasso della presente tariffa, che il vantaggie apportato ai sacchi vuoti, ridonda quasi nella totalità a favore del commercio dei cereali.
34. »	38.50	42.50	46.50	50. »	

— (4) Tariffa speciale cumulativa n. 113, serie *E*. — (5) Tariffa speciale cumulativa n. 75. — (6) Tariffa speciale cumulativa piccola velocità accelarata. — (9) Tariffa generale, art. 80. — (10) Tariffa ganerale, art. 81. — (11) Tariffa speciale cumulativa n. 75.