

## CCCCXVIII.

## 2ª TORNATA DI MARTEDÌ 3 MARZO 1885

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Il ministro di agricoltura e commercio ed il deputato La Porta accettano un emendamento proposto dal deputato Picardi — Il deputato Picardi svolge un emendamento all'allegato E — Osservazioni del ministro di agricoltura e commercio — Il deputato Vacchelli discorre delle tariffe per la rete Sicula — Parlano il ministro di agricoltura e commercio, il deputato Picardi ed il relatore Curioni. — Il deputato Vacchelli presenta la relazione sul disegno di legge per l'approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali. — Il deputato Nervo svolge la seguente interpellanza: Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri della finanza e del commercio intorno agli intendimenti del Governo rispetto alla domanda dell'assemblea generale degli azionisti della Banca Nazionale nel regno autorizzante il Consiglio di amministrazione di quell'Istituto a chiedere la facoltà di esercitare il credito fondiario a termini della legge 8 gennaio 1865 — Risposta del ministro di agricoltura e commercio. — Osservazione del deputato Baccarini sulla votazione.*

La seduta comincia alle ore 2,40 pomeridiane  
**Di San Giuseppe**, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente seduta pomeridiana, che è approvato.

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

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

La discussione è rimasta sospesa nella seduta di ieri all'articolo 70 del capitolato della rete Sicula, l'articolo 69 essendo stato approvato quale fu proposto dal Governo e dalla Commissione.

Procederemo oltre nell'esame del capitolato, seguendo lo stesso sistema, dando cioè lettura degli articoli variati, e considerando quelli invariati come approvati.

" Art. 70 (*variato.*) Quando il prodotto lordo annuale di una nuova linea o di un tronco di linea collegato colla rete lungo non meno di 20 chilometri, raggiunga la somma di lire dodicimila (12,000) per chilometro di lunghezza virtuale, la linea o il tronco di linea sarà incorporato nella rete principale ed esercitata agli stessi patti e condizioni stabilite per questa, e cesseranno di avere effetto interamente le disposizioni degli articoli 66 e 69.

" Il prodotto iniziale di otto milioni e cinquecento mila lire (8,500,000) verrà aumentato in ragione di lire dodicimila (12,000) per ogni chi-

lometro di lunghezza virtuale di strada incorporata. »

L'articolo 71 è variato, e quindi ne do lettura.

“ Art. 71. Dopo che le linee di cui all'articolo 70 saranno incorporate nella rete principale ed il prodotto iniziale sarà per conseguenza aumentato del loro prodotto lordo, il prelevamento del 15 per cento verrà fatto a termini dell'articolo 19 del Contratto, per tutto il prodotto iniziale così aumentato; cesserà quindi di aver effetto la disposizione di cui all'articolo 69. »

L'articolo 72 è eguale al 77 delle reti Adriatica e Mediterranea meno gli articoli citati, che portano differente numerazione.

Gli articoli 73, 74, 75, 76, 77 e 78 sono eguali ai corrispondenti articoli delle reti Mediterranea ed Adriatica.

Articolo 79. Quest'articolo, essendo stato modificato nei due precedenti capitoli, lo deve essere anche relativamente alla rete Sicula; e così l'articolo 80.

Gli articoli 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 e 88 sono uguali agli articoli corrispondenti delle reti Mediterranea ed Adriatica, meno naturalmente le citazioni degli articoli. Inoltre all'articolo 88 è citata la rete Sicula, mentre negli altri capitoli sono citate le reti relative.

Gli articoli 89 e 90 uguali agli articoli 94 e 95 delle reti Mediterranea ed Adriatica, senza varianti.

“ **CAP. IX. Riconsegna delle linee, dei materiali ed accessori.** »

Articoli 91 e 92, uguali agli articoli corrispondenti, meno le citazioni delle reti Mediterranea ed Adriatica. Così per gli altri articoli 93, 94, 95, 96 e 97.

L'articolo 98 poi essendo stato modificato per le due reti precedenti, lo sarà anche per questa rete Sicula. Anzi ne do lettura, perchè ognuno abbia presente come debba essere modificato.

“ Art. 98. Il Governo consegnerà l'elenco del personale in attività di servizio sulla rete Sicula il giorno del cominciamento del contratto, colla indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

“ Il concessionario accetterà in servizio gli impiegati componenti detto personale, e ne regolerà la qualifica e lo stipendio in base alle classificazioni d'organico, che saranno da esso stabilite, *avuto riguardo alla natura ed importanza*

delle funzioni esercitate e, a parità di merito, all'anzianità che hanno nell'ultimo loro grado.

“ Se i nuovi ordinamenti portassero per alcuno degli impiegati una riduzione di stipendio, sarà conservata agli impiegati medesimi, oltre il nuovo stipendio, la differenza a titolo di assegno personale che rimarrà sottoposto alla ritenuta per la Cassa pensioni.

“ Il primo ruolo organico applicato al personale esistente, dovrà, prima della sua attuazione, essere comunicato al Governo, il quale dovrà constatare, se il ruolo medesimo è compilato in conformità alle prescrizioni del presente Capitolato.

“ Il concessionario con un regolamento che sarà, prima della sua attuazione, comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso sieno rispettati i patti del presente capitolo, determinerà le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati.

“ Gli ex impiegati del macinato, che abbiano l'idoneità necessaria, saranno, a parità di condizioni, preferiti negli impieghi del basso personale. »

Non essendovi osservazioni, quest'articolo 98 si intende approvato con queste modificazioni.

L'articolo 99 è eguale all'articolo 105 delle reti Mediterranea e Adriatica.

L'articolo 100 è uguale a quello 106 modificato della rete Mediterranea.

Così rimane approvato l'intero capitolo.

Passeremo ora agli allegati.

L'allegato *A* fu ieri approvato coll'aggiunta proposta dalla Commissione, vale a dire, che alla linea Castelvetro-Porto Empedocle si aggiunga: “ coi suoi prolungamenti per Canicatti e per Licata. »

Allegato *B*. “ Preventivo delle spese occorrenti per completamento e miglioramento delle linee. »

Se niuno chiede di parlare s'intende approvato.

L'allegato *C*, è già stato approvato, perchè eguale a quello della rete Mediterranea e dell'Adriatica. Pure eguale è l'allegato *D*, e parimenti l'allegato *E*, che così rimangono approvati.

È aggiunto un allegato *E bis*, che viene messo ora in discussione. “ Tariffe generali, nomenclatura e classificazione delle merci. »

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

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Queste tariffe interne per la rete Sicula costituiscono evidentemente una novità; epperò formano tema di discussione. All'allegato *E bis* diversi

colleghi, a capo dei quali è l'onorevole Picardi, hanno presentati degli emendamenti. Il Governo si è fatto un dovere di esaminarli insieme alla Commissione. Ed ecco quanto l'uno e l'altra esprimono in proposito di essi.

Con il primo emendamento, l'onorevole Picardi propone che le variazioni ai diversi articoli degli allegati *D* ed *E* nelle reti Mediterranea ed Adriatica siano applicabili ai corrispondenti articoli delle tariffe e condizioni per il servizio interno della Sicilia. Governo e Commissione accettano quest'emendamento e pregano la Camera che, nel votare le tariffe interne, dichiari espressamente che gli articoli modificati nelle reti suddette debbano egualmente intendersi modificati per le tariffe interne della rete Sicula.

Vi è un secondo emendamento all'articolo 68, il quale è uno di quelli variati. Esso consiste nell'applicare anche le disposizioni di quell'articolo alle casse scomposte e legate a fascio per uso di agrumi, e alle botti per l'agro concentrato. Governo e Commissione accettano egualmente questo secondo emendamento, il quale deve far parte dell'articolo 68.

Un terzo emendamento è presentato dagli onorevoli Picardi e colleghi relativamente al peso minimo per il *sommacco in foglia da limitarsi a quattro tonnellate per vagone*; ma evidentemente esso è assorbito dal quarto, il quale è accettato dal Governo.

Al quarto emendamento, Governo e Commissione acconsentono, e quindi propongono che a pagina 396 alla voce *carrube*, il peso minimo sia ridotto a *cinque tonnellate*; ma perchè questo emendamento possa avere regolare applicazione occorre aggiungere la indicazione della classe 6ª, serie *B*.

L'altro emendamento è che a pagina 433 alla voce *sommacco*, il peso minimo sia ridotto a quattro tonnellate; e ad esso, Governo e Commissione acconsentono pure.

In conclusione il Governo, d'accordo colla Commissione, accetta gli emendamenti dei quali ho fatto parola, e consente che siano fatte le corrispondenti modificazioni nell'allegato *E bis*.

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

**Picardi.** Io ringrazio l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di aver dichiarato di accettare il primo, il secondo ed anche il quarto emendamento, e ritenendo anch'io che possa giudicarsi superfluo il terzo lo ritiro, ed accetto altresì la diminuzione di classe per le carrube, come propone l'onorevole ministro.

**Presidente.** Viene quindi proposto il seguente emendamento:

*Tariffe e condizioni per i trasporti in servizio interno, allegato E bis e appendici:*

“ I sottoscritti propongono che gli articoli 2, 7, 15, 25, 55, 58, 63, 68, 69, 92, 95, 98, 109, e 146 dell'allegato *D*, e l'articolo 4 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali dell'allegato *E*, siano sostituiti agli articoli corrispondenti delle tariffe e condizioni per il servizio interno della Sicilia contenute nell'allegato *E bis*, e annesse appendici.

“ Picardi, Di Camporeale, Romeo, Finocchiaro, Fili-Astolfone, Bonajuto, Sciacca della Scala, Riolo, Corleo, Saporito, Cordova, Di Sant'Onofrio, Crispi, Pugliese Giannone, Pandolfi, Di Rudini, Damiani, Gallo, Di Pisa, Indelicato, Palizzolo, Di San Giuseppe, Figlia, Gangitano, De Saint-Bon, Maurigi. ”

Questo è accettato?

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

**Presidente.** Allora vorrà dire che converrà fare un'aggiunta, e che a tutti questi articoli dell'allegato *E*, comuni alle tre reti, sia aggiunto l'allegato *E bis* che riguarda la rete Sicula.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** L'aggiunta deve essere nel senso, che tutte le modificazioni agli allegati *D* ed *E* sieno applicate anche alla rete Sicula, allegato *E bis*.

**Presidente.** Ma devono essere sostituite od aggiunte?

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Sostituite, come per le altre reti.

**Presidente.** Il secondo emendamento che è stato accettato dal Ministero è il seguente:

“ I sottoscritti propongono che per la rete Sicula, dopo l'articolo 68 del regolamento per le tariffe, sia aggiunto l'articolo seguente:

“ Art. 68 bis. Le disposizioni dell'articolo 68 saranno applicate alle casse scomposte e legate a fascio per uso di agrumi, e alle botti per l'agro concentrato.

“ Picardi, Finocchiaro, Romeo, Fili-Astolfone, Bonajuto, Sciacca della Scala, Riolo, Corleo, Saporito, Cordova, Di Camporeale, Di Sant'Onofrio, Pugliese Giannone, Pandolfi, Di Rudini, Damiani, Gallo, Di Pisa, Crispi, Indelicato, Palizzolo, Di San Giuseppe, Figlia, Gangitano, De Saint-Bon, Maurigi. ”

Il terzo è stato ritirato perchè inutile.

Vi sono poi altre due proposte di modificazione, le quali sono accettate, e sono le seguenti:

“ 1° Che a pagina 396 alla voce “ carrube ” il peso minimo sia ridotto a 5 tonnellate.

“ 2° Che a pagina 433 alla voce “ sommacco ” il peso minimo sia ridotto a 4 tonnellate.

“ Picardi, Finocchiaro, Romeo, Fili-Astolfone, Bonajuto, Sciaeca della Scala, Riolo, Corleo, Saporito, Cordova, Di Camporeale, Di Sant'Onofrio, Pugliese Giannone, Pandolfi, Di Rudinì, Damiani, Gallo, Di Pisa, Indelicato, Palizzolo, Di San Giuseppe, Figlia, Gangitano, De Saint-Bon, Maurigi, Crispi. ”

Viene poi l'emendamento all'allegato E, tariffa speciale n° 5, pagina 455, Serie B:

“ Aggiungere dopo “ caratelli ” la parola “ Botti. ”

“ Sopprimere le parole “ della capacità fino a 100 litri. ”

“ Dopo le parole “ asse di legno ” aggiungere le parole “ montate o smontate a fascio.

“ Picardi, Visocchi. ”

Questo emendamento è anch'esso accettato, onorevole ministro?

**Grimaldi**, ministro di agricoltura e commercio. Non è accettato.

**Presidente**. Onorevole La Porta, ha facoltà di parlare.

**La Porta**. (Presidente della Commissione) Dichiaro a nome della Commissione, che gli emendamenti accettati dall'onorevole ministro, furono pure accettati dalla Commissione d'accordo col Governo.

**Presidente**. La ringrazio di questa dichiarazione; ma domando se la Commissione accetti l'emendamento Picardi e Visocchi.

**Picardi**. Chiedo di parlare.

**Presidente**. Ne ha facoltà.

**Picardi**. Questo emendamento non ha veramente una grande importanza, ma potrebbe in casi speciali ed eccezionali supplire ad un bisogno, in cui qualche commerciante potrebbe trovarsi. Sarebbe un emendamento che si reca ad una tariffa dei trasporti a grande velocità, mentre le merci e i recipienti vuoti il più delle volte, anzi quasi sempre, si spediscono a piccola velocità per fruire delle tariffe più vantaggiose.

L'emendamento che io propongo è dunque applicabile soltanto a casi estremamente eccezionali che sarebbero questi: un negoziante, per esempio, che abbia sotto carico una nave, e si trovi nella necessità di completare l'intero carico, potrebbe, in casi urgenti, trovarsi nella necessità di approfittare della grande velocità; ed il mio emendamento mira appunto a questo: che, in casi essenzialmente eccezionali, un negoziante possa approfittare della grande velocità per qualche bisogno che possa avere. Ritengo che questo emendamento, con questo carattere, e considerando che poi nella pratica attuazione non può portare nè grande disturbo, nè grande interesse, possa dalla Commissione e dal Governo essere accettato.

**Grimaldi**, ministro di agricoltura e commercio. L'emendamento, come è concepito, sarebbe applicabile alla tariffa speciale numero 5, sempre ed in ogni caso; invece lo svolgimento che vi ha dato l'onorevole Picardi tenderebbe a fare di questo emendamento solamente una cosa eccezionale. Ora siccome la tariffa speciale numero 5 è stata già votata per le tre reti, egli consentirà, che il Governo si limiti a dichiarargli, che terrà conto della raccomandazione che gli ha fatta, se e come sarà possibile.

**Picardi**. Accetto la dichiarazione dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio e ritiro il mio emendamento; e colgo anche questa occasione per rivolgere i miei ringraziamenti alla Commissione per avere anch'essa accettati gli altri tre emendamenti da me e dagli altri colleghi dell'isola presentati.

**Presidente**. Ora viene l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Picardi e da altri colleghi, che è il seguente:

“ La Camera confida che il Governo voglia estendere al servizio interno della rete Sicula il congegno delle tariffe locali con quei criteri onde sonosi stabilite per le reti continentali.

“ Conseguentemente lo invita affinché, pur conservando a km. 75 il termine della prima zona, e limitando sempre a centesimi 20 il dritto fisso, voglia applicare al servizio interno della rete Sicula le seguenti tariffe locali delle reti continentali:

“ 1. La tariffa locale n. 201 per cereali, legumi secchi e farine;

“ 2. La tariffa locale n. 203 per gli agrumi, mandorle e nocciuole sgusciate o no;

“ 3. La tariffa locale n. 205 per Polio;

“ 4. La tariffa locale n. 216 per gli zolfi

con la base di lire 0.07 per la prima zona e la proporzionale diminuzione per le zone successive;

“ 5. La tariffa locale n. 217 per il legname non nominato greggio segato o squadrato.

“ S'invita parimenti il Governo a volere anche come tariffe locali e sempre col dritto fisso di lire 0.20 applicare alla rete Sicula:

“ a) La tariffa speciale delle reti continentali n. 104 per gli alcool;

“ b) La tariffa speciale delle reti continentali n. 108 per il seme di lino con la riduzione del dritto proporzionale della seconda e successive zone in conformità di detta tariffa di numero 108;

“ c) La tariffa speciale delle reti continentali n. 118 per il sughero grezzo sulla base di lire 0.10, col vincolo di peso minimo a quattro tonnellate;

“ d) Una tariffa per le carrubbe sulla base di lire 0.05 per la prima zona con vincolo di peso limitato a cinque tonnellate;

“ e) Una riduzione del dritto proporzionale per il trasporto dei carboni nella seconda e successive zone;

“ f) L'applicazione ai detriti di zolfo o sterri di miniere della tariffa interna della rete Sicula n. 104 a piccola velocità concessa per il salgemma;

“ g) La riduzione a lire 0.03 del dritto proporzionale della prima zona per la pietra di lava grezza e per la pietra spaccata per muratura;

“ h) La conservazione della tariffa § B stabilita con decreto del 22 agosto 1884 per il sale marino.

“ Picardi, Finocchiaro, Romeo, Fili-Astolfone, Bonajuto, Sciacca della Scala, Riolo, Corleo, Saporito, Cordova, Di Camporeale, Di Sant'Onofrio, Pugliese Giannone, Di Rudini, Pandolfi, Damiani, Gallo, Di Pisa, Indelicato, Palizzolo, Di San Giuseppe, Figlia, Gangitano, De Saint-Bon, Maurigi, Crispi. „

L'onorevole Picardi ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

**Picardi.** Signori, nell'ascoltare anche oggi ripercuotersi in quest'Aula l'eco delle giuste lamentanze dell'industrie agricola e mineraria, potrebbe taluno pensare che io abbia smarrito il tema che trovasi oggi all'ordine del giorno della presente tornata.

Tale dubbio però non può sorgere nella mente di coloro che abbiano anche fuggevolmente fermato la loro attenzione alla proposta di cui l'ono-

revole presidente ha testè dato lettura. È un ordine del giorno che concordemente presentarono i deputati siciliani, i quali vollero altresì affidarmi l'onorevole incarico di svolgerlo e di sostenerlo. Esso riguarda principalmente prodotti agricoli e minerari.

Che l'agricoltura versì in grandi sofferenze mi sembrerebbe ozioso dimostrarlo dopo le larghe discussioni fatte da più mesi in quest'Aula su tale argomento. Solamente mi importa notare come le sofferenze dell'agricoltura non siano punto limitate alle zone che tuttora restano destinate a coltura intensiva, ma che esse si estendono anche alle regioni dove le colture intensive maggiormente verdeggiavano e fioriscono.

La condizione degli agricoltori in Italia diviene assai amara e richiede tutta l'attenzione e tutte le sollecitudini della Camera e del Governo.

Abbiamo veduto come parecchi oratori sono ricorsi a darci dei suggerimenti per opporre un argine ai mali sempre crescenti di quella industria; ed alcuni hanno detto che la trasformazione della coltura può essere la risorsa dei proprietari. Ma se egli è vero che la crisi agraria non si limiti solamente alla coltura estensiva, ma si estenda disgraziatamente anche alla coltura intensiva, io affermo che nella crisi agraria abbiamo a contare altresì le vittime delle successive trasformazioni.

Nessuno può negare come in disagio grandissimo trovinsi i coltivatori di gelsi e di cereali; nessuno può negare come disastrose siano divenute per molti proprietari le colture degli agrumi, e come il disastro sia talmente grave che non sia possibile metterne in dubbio l'esistenza, nè attenuarne l'importanza.

Molti hanno creduto di poter suggerire che si possa venire in soccorso degli agricoltori colla legge che, quando fu presentata, chiamavasi di perequazione fondiaria, e che ora la Commissione parlamentare ha, più sennatamente, intitolata col nome di riordinamento dell'imposta fondiaria: e dico più sennatamente, perchè la perequazione mi sembra una mèta che non è possibile di raggiungere; il tempo occorrente alle verificazioni sarebbe tanto lungo che quando si crederebbe di aver raggiunta la mèta, i mutamenti di valore dipendenti da cause intrinseche ed estrinseche sarebbero così gravi, che ai fini della pretesa perequazione dovrebbe come la tela di Penelope, ricominciarsi di nuovo il lavoro.

Però, comunque io mi ascriva fra coloro che desiderano che possa l'Italia avere un catasto geometrico e probativo, e spero che una catastazione geometrica e probativa insieme possa esser fatta,

pure, o signori, io non mi faccio illusione che si possa con una legge sul riordinamento dell'imposta fondiaria venire in soccorso dell'agricoltura, anche quando, come dicesi, essa miri a sgravare in parte la proprietà dalle enormi gravezze che la comprimono; perocchè nessuno metterà in dubbio che l'attuazione di un catasto geometrico e probatorio dopo che la legge sarà emanata, richiederà un lungo corso di tempo: non saranno sufficienti 30 anni, a mio avviso, per poter completare ed attuare l'esecuzione di questa legge. Vediamo che cosa è avvenuto per una legge consimile in Francia, e quanto tempo si è dovuto impiegare per completare le catastazioni presso quella energica nazione: sonosi impiegati circa cinquanta anni; e se noi poniamo le nostre speranze per sollevare le condizioni dell'agricoltura in una legge che non potrà avere esecuzione se non da qui ad altri 30 anni, mi sembra, signori, che ci collocheremo nella condizione di quel medico che, chiamato a curare un infermo minacciato da congestione cerebrale, si occupava piuttosto di curare l'erpete di cui vedeva i segni sul corpo dell'ammalato. Noi penseremmo alla malattia cronica, trascurando la malattia acuta.

Egli è perciò che io credo necessario di non lasciar trascorrere l'occasione dell'esame delle tariffe ferroviarie per venire in soccorso dell'agricoltura, molto più in una regione che è eminentemente agricola, e nella quale mancano affatto le industrie manifatturiere.

È con questo proposito che noi domandiamo che sia esteso anche alla Sicilia il congegno delle tariffe locali. Notate, o signori, che nulla di eccezionale, a nome della Sicilia si domanda; altro non si richiede che l'estensione anche alla Sicilia di quel congegno delle tariffe locali già dal Governo consentito per le reti continentali, e che con quei medesimi criteri onde nelle reti continentali sonosi le tariffe locali concepite e contrattate, si venga in soccorso della sicula agricoltura; perocchè noi domandiamo che siano, come tariffe locali, applicate anche all'isola non tutte le 29 tariffe locali che furono applicate al continente, ma solamente alcune, e limitate a 10 o 12 voci che riguardano i prodotti agrari e minerali più importanti che dall'isola si esportano.

Io, o signori, non vi tratterò lungamente su tutte le voci che sono comprese nell'ordine del giorno da noi presentato. Sarebbe un recare troppo grande fastidio alla Camera se per ogni singola voce volessi esporre le ragioni che ci determinarono a presentare quell'ordine del giorno; però vorrà la Camera consentirmi di parlare

di tre o quattro di queste voci che sono le principali, anche perchè io possa richiamare l'attenzione del Governo sulle condizioni nelle quali si trovano le industrie a cui queste voci si riferiscono.

Parlerò in primo luogo degli agrumi. Si è detto, e da parecchi, che nella trasformazione solamente può l'agricoltura trovare una risorsa. Io non nego che le trasformazioni abbiano giovato e possano giovare, ma è a por mente che le trasformazioni non possono farsi dovunque e che anche per esse si è di soventi esposti a delle eventualità qualche fiata rovinose.

In taluni luoghi, o per ragioni climatologiche, o per ragioni telluriche, le trasformazioni sono assolutamente impossibili; in altri è la mancanza di una irrigazione conveniente che le rende impossibili.

Sicchè nelle trasformazioni non possiamo trovare un rimedio che assolutamente sollevi le condizioni sufficientemente tristi in cui trovansi gli agricoltori. Noi abbiamo altresì che non tutte le trasformazioni sono in ogni posto possibili; poichè ciascuna trasformazione suppone un ceto di consumatori; diguisachè non è possibile, per esempio, convertire i campi in praterie, dove manca il bestiame che possa consumarne i prodotti.

Noi abbiamo che le trasformazioni richiedono del tempo, e costituiscono per sè stesse un'alea molto grave, della cui riuscita o della cui mala sorte il proprietario non si accorge che in epoca grandemente lontana: e soventi dopo diecine di anni di lavoro, e ingenti capitali investiti, si accorge che la trasformazione è stata causa di rovina. Qualche volta la stessa trasformazione è stata colpita successivamente da diverse sciagure che si sono succedute, le une sopra le altre, con rendere più amara la condizione del proprietario.

Ciò è avvenuto per gli agrumi. Gli agrumai erano la coltivazione che maggiormente si propagava nell'Isola, perchè la più remuneratrice, mentre oggi si comincia ad abbandonare abbattendo gli agrumeti con tante cure piantati e migliorati, al modo stesso come si era prima abbandonata la coltura dei gelsi. Io personalmente frequento la campagna, e queste convinzioni che manifesto alla Camera non le attingo nè da letture, nè da studi, ma dalla osservazione costante che fo da 30 anni, passando una terza parte dell'anno sui campi; e posso assicurare che il desiderio vivo, i tentativi incessanti e l'iniziativa privata per la trasformazione dei campi non sono mai mancati nell'Isola, che anzi è stata sovrabbondante e molteplici le trasformazioni compiute, specialmente

nei territori nei quali la proprietà è maggiormente ripartita.

Ma in quale condizione si è trovata una delle più grandi trasformazioni agrarie, che siasi attuata con la propagazione dell'industria degli agrumi? L'industria degli agrumi che progrediva, che era largamente remuneratrice, fu 15 anni addietro colpita tanto generalmente quanto irrisoriabilmente da una malattia che distrusse assolutamente tutti gli agrumeti.

I proprietari pertinaci nei loro propositi, hanno tutti riprodotto e quasi raddoppiato la coltura degli agrumi. Ma ora una novella sciagura è venuta a colpirla; cioè il ribasso oltremodo sensibile dei prezzi, non ostante che la esportazione dei frutti di agrumi nel corso di un decennio sia pressochè raddoppiata.

Frattanto mille e duecento limoni che dieci anni fa si vendevano da 20 a 25 lire, oggidì non trovano compratori che a prezzi i quali secondo le qualità variano da 3 a 8 lire.

Ma quale è la causa di questo ribasso dei prezzi? Si ritiene da taluni che la produzione sovrabbondante ne sia stata la causa. Ma essa non è la sola; essa ha potuto in parte contribuirvi, ma questo aumento di produzione, era in gran parte, compensato dall'aumento delle consumazioni: perchè le strade ferrate che si costruivano nel nuovo mondo facevano in ciascun anno maggiormente internare questa derrata. Sicchè l'aumento della produzione non aveva recato grande disturbo a quella industria. I veri e grandi disturbi sono provenienti dalla trasformazione della marina mercantile. Non vi meravigliate, o signori; è stata la trasformazione della marina mercantile, che ha prodotto un gran danno all'industria degli agrumi. Dapprima gli agrumi viaggiavano coi legni a vela; e perchè un carico potesse giungere nell'America, occorrevano due o tre mesi di navigazione, ed alla fine i frutti giungevano in gran parte marciti, quantunque si spedissero le sole qualità migliori e i frutti più resistenti. Ora la sola trasformazione della marina mercantile ha raddoppiato la produzione in un modo che era impossibile prevedere.

A questo si è aggiunta anche la trasformazione di questo commercio: perchè, prima, quando il commercio si faceva per mezzo dei legni a vela, era necessario che i commercianti provvedessero con anticipazioni i loro depositi nelle proporzioni necessarie per sostenere il loro commercio, conservando i frutti nei propri magazzini entro i quali anche un'altra parte ne veniva a deperire, e a marcirsi; mentre, giungendo oggidì in Ame-

rica, con soli quindici giorni di traversata, si cominciarono a spedire anche i frutti meno resistenti e di meno pregevole qualità; e giungendovi periodicamente col giorno fisso e preannunziato, parecchi carichi di frutti in ciascuna settimana, le provviste anticipate più non si fanno; ciascuno si provvede alla giornata; e sui posti dove gli agrumi sono sbarcati in concorrenza con quelli che partono dalla Grecia e dalla Spagna, l'offerta di quei frutti è divenuta oltre modo sovrabbondante; sicchè il prezzo di essi è grandemente diminuito.

Il fatto, o signori, è tanto grave, che, per iscongiurarlo, parecchi proprietari di agrumeti a Palermo hanno cercato di costituirsi in società, credendo che la cupidigia di guadagno negli speculatori possa esser la causa del ribasso dei prezzi, al fine di spedire, per conto proprio, questi frutti in lontane regioni nella speranza di ritrovare consumatori più generosi. Io ammiro i conati di questi operosi agricoltori che per disperazione si convertono anche in commercianti; ma temo che non riusciranno a conseguire l'intento che si propongono di assicurare. Però quei tentativi se, da un canto, vi prozano quanto sia tenace la operosità degli uomini che a questa industria si sono dedicati, dall'altro vi dimostrano la esistenza e la importanza del male che deploriamo. Se è questa, o signori, la condizione deplorabile in cui questa derrata si trova, non vi sembrerà strano che si domandi che si venga in soccorso di tale industria, con l'introduzione d'una tariffa locale per l'isola che sia identica alla tariffa locale convenuta per le reti continentali; affinchè si possano rendere più facili e meno costosi i trasporti per queste merci.

Non voglio chiudere il mio dire su questa voce senza dare una risposta ad un suggerimento che forniva giorni sono il mio amico, onorevole Damiani: egli suggeriva l'impianto d'industrie per la fabbricazione dell'acido citrico cristallizzato; ma questo prodotto non offre larga consumazione. In tutta Europa non credo che esistano più di cinque o sei fabbriche; ed una di esse è in Messina impiantata dai signori Aveline. Però il consumo dell'acido citrico cristallizzato è così ristretto, che per sostenerne l'industria vi si è dovuto aggiungere la fabbricazione dell'acido tartarico; e ciò non ostante la bontà dei prodotti della fabbrica Aveline premiati in due ultime esposizioni. Se nulla si è ommesso per far progredire la industria degli agrumi, per quanto poteva dipendere dall'iniziativa privata; se non pertanto l'industria è in grandissima sofferenza, io oso sperare che il

Governo vorrà prendere tutto l'interesse che l'imperiosità della circostanza richiede, perchè sia con una tariffa locale appagato il desiderio dei Siciliani, affine di rendere più mite il trasporto degli agrumi.

Un'altra dell'industrie che principalmente alimentano il commercio siciliano, è quella degli zolfi. Anche questa industria trovasi gravemente colpita; i prezzi sono andati giù, e le cause del ribasso, a mio avviso, sono queste: dapprima gli zolfi avevano solamente la concorrenza dello zolfo che traevasi dalle piriti, ma oggidì sono sopravvenute altre circostanze per ribassare la condizione e il valore venale del minerale; oggidì abbiamo che anche nell'Arcipelago Greco sonosi scoperte delle miniere di zolfo, le quali si sono cominciate ad attivare estraendosi zolfi di eccellente qualità. Ma la più importante cagione del ribasso del prezzo degli zolfi ha la sua origine in un altro fatto: cioè nel progresso delle scienze chimiche.

La più grande massa dello zolfo conosce ognuno che s'impiega per la fabbricazione dell'acido solforico; e questo prodotto veniva in larghissime proporzioni consumato per la fabbricazione della soda artificiale.

Orbene; con i progressi delle scienze chimiche si è pervenuti a rinvenire nuovi metodi per la fabbricazione della soda.

Oggidì nuovi processi chimici hanno sperimentato e dimostrato la possibilità di ottenere la soda artificiale dal cloruro di sodio, facendo a meno della larga consumazione dell'acido solforico che facevasi nei tempi scorsi. Ed è questa una delle ragioni per cui l'industria di quelle miniere deve richiamare l'attenzione del Governo, come ha già dovuto richiamare anche l'attenzione della Commissione incaricata di studiare il riordinamento delle tariffe doganali, poichè il commercio degli zolfi minaccia di decadere, e di decadere con una progressione sufficientemente allarmante. E per convincervi, o signori, che non siano queste delle esagerazioni che noi mettiamo innanzi per ottenere una tariffa locale che sia più mite per il commercio degli zolfi, vi basti notare un fatto, la cui esistenza solo vi dimostra quanto imperiosa sia la necessità di venire in soccorso di quest'industria.

Vedendosi ribassato grandemente il prezzo degli zolfi, si è creduto di poter mettere un argine al ribasso di questi prezzi con la costituzione di una Società, che contemporaneamente si è creata tanto in Palermo che in Catania.

Questa Società, riunendo un forte capitale, ha assunto il proposito di comprare il minerale dai

piccoli proprietari, che non avrebbero i mezzi e la possibilità di trattenerlo lungamente nei depositi, e che avrebbero dovuto così sollecitare le offerte, e rendere più tenaci i compratori.

Le Società costituite in tal guisa, e riunendo nei propri depositi una buona parte degli zolfi disponibili si lusingano di potere dettare la legge, invece di riceverla, nello smercio del minerale. Io ammiro le intenzioni di questi proprietari di zolfo. Ma io non mi illudo, e non credo che i loro conati possano perdurare e assicurare felici risultati. L'interesse del danaro impiegato e le spese di deposito e di custodia cominceranno ad aumentare sensibilmente ed a gravare le spese di produzione della merce che essi si sono affrettati ad accumulare, lo stato dei loro depositi comincerà a pesare, e se non verrà la reazione istantanea e rovinosa, certamente ritornerà l'equilibrio del mercato nelle condizioni in cui lo mantengono i bisogni dell'estero, trattandosi di una derrata che quasi interamente all'estero si consuma.

Queste mie convinzioni sono tanto profonde, che non ho trascurato un'occasione che mi si offriva per porgere ai coltivatori delle miniere un aiuto: e come componente la Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge sul credito agrario proposi che i benefici di quella legge anche all'industria delle miniere fossero estesi.

La Commissione accettò la mia proposta, e se non sorgeranno obiezioni da parte del Governo quella legge potremo, io spero, votarla per il credito agrario e minerario insieme.

Egli è per questa serie di considerazioni che io richiamo, anche su questa derrata, l'attenzione del Governo perchè voglia essere benevolo nell'accordare anche all'isola il congegno delle tariffe locali, e volere nel congegno di esse comprendere pure questa importantissima derrata ammettendo per il servizio interno dell'isola la stessa tariffa locale accettata per le reti continentali.

Quanto ai cereali, non ripeterò, o signori, quello che largamente in occasione della discussione agraria si è detto: ed io non posso che plaudire, e con tutta la potenza dell'animo mio, a quanto l'onorevole ministro delle finanze questa mattina affermava, assicurandoci di essere il Governo deciso a respingere qualunque concetto di gravare con dazi di confine la importazione dei cereali. L'Italia non ha frumento a sufficienza per provvedere ai propri bisogni per la gran copia delle trasformazioni agrarie già compiute. Più della metà del frumento, che noi consumiamo, viene dall'estero perchè l'Italia non può provvedere a se stessa. Però, mentre l'Italia ritira dall'estero co-



piosa quantità di frumento per la propria consumazione, è a notare anche un altro fatto, che nel tempo stesso una quantità, assai minore di quella che s'importa, ma pure una quantità discreta di frumento, viene esportata dall'Italia per l'estero.

Ed il fatto si spiega agevolmente. Le qualità superiori che sono maggiormente ricercate all'estero, si esportano dalla Sicilia e da altre regioni d'Italia per il continente europeo, principalmente in Francia, mentre le qualità che si possono avere ad un prezzo minore che vengono dalla Russia sono consumate in Italia. Quale sarebbe la conseguenza di un dazio protettore all'introduzione? Quella di impedire l'esportazione, e di rendere più caro il prezzo di un genere che è assolutamente di prima necessità.

Ma l'Italia è anche esportatrice di frumenti e di frumenti di qualità migliori, che comparativamente hanno un valore intrinseco maggiore dei frumenti che s'importano.

Accetto quindi l'opinione di tutti coloro che hanno combattuto l'idea di gravare l'importazione dei cereali; plaudo sinceramente ai propositi del Governo, ma in pari tempo, ed anche per temperare le conseguenze dei dazi protettori che la Francia e la Germania hanno già decretato, io credo necessario di richiamare anche su questa voce l'attenzione del Governo per decidersi a voler rendere con tariffe locali, più facile il movimento e la circolazione dei cereali nell'interno dell'isola, sia per l'esportazione che per l'importazione.

Dirò finalmente una parola intorno alla tariffa locale che si richiede per gli alcool. La grande quantità di alcool che si consuma in Italia viene ordinariamente dall'America e dall'Austria-Ungheria; è là che si fabbricano gli alcool a più buon mercato. Tuttavia in Italia si sono cominciate ad istituire delle fabbriche per estrarre l'alcool dalle fecole e dalle vinaccie; ma la fabbricazione interna dell'alcool si trova di fronte alla concorrenza estera. L'alcool che ci viene dall'estero ha dei vantaggi in confronto a quello che si fabbrica in Italia, perchè il primo importandosi temporaneamente, per i pochi giorni nei quali è necessario, per far le miscele, ed essere quindi rispedito all'estero mescolato coi vini che si esportano, non ha bisogno di sostenere per lungo periodo di tempo degli esiti per la tassa, mentre più lunghi sono i depositi che occorre di fare per la garanzia del pagamento della tassa che grava sulla fabbricazione interna degli alcool.

Quindi, se vogliamo difendere gli alcool dalla

concorrenza straniera, è necessario di stabilire delle agevolazioni anche colle tariffe locali.

Io non parlerò degli altri articoli di minore importanza che sono indicati nell'ordine del giorno che abbiamo presentato; solamente ricorderò come l'onorevole ministro di agricoltura e commercio nella seduta, se non erro del 21 o 22 dicembre affermava, discorrendo delle tariffe, come con suo rincrescimento egli avesse osservato che le Camere di commercio del Regno non avevano risposto agli inviti loro fatti dal Governo per manifestare i provvedimenti che il commercio sentiva bisogno di vedere presi nel rimaneggiamento delle tariffe.

Ebbene io gli ricordo come la Camera di commercio di Reggio di Calabria già da parecchi anni aveva fatta una relazione pregevolissima per dimostrare la decadenza in cui trovasi l'industria degli agrumi, che è una decadenza sempre progrediente. Ultimamente poi le Camere di commercio di Sicilia, anche in conseguenza delle dichiarazioni fatte nel dicembre ultimo dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio ed avvalendosi della facoltà loro accordata dalla legge, hanno riunito un congresso, nel quale, dopo aver lungamente discusso su tutti gl'interessi dell'isola, concordemente sono venute ad un voto, che è appunto quello che noi abbiamo tradotto in un ordine del giorno, chiedendo che il congegno delle tariffe locali accordate al continente voglia essere esteso anche all'isola, e che le stesse tariffe stabilite sul continente per le 10 o 12 voci, cui il voto delle Camere di commercio si riferisce, vogliano essere estese all'isola.

Signori, accettando questo voto, accettando l'ordine del giorno da noi proposto, voi favorite ad un tempo gli interessi del commercio e quelli dell'agricoltura che sono assolutamente convergenti nelle regioni dell'isola maggiore d'Italia. Voi favorite al tempo stesso gl'interessi dei proletarii, perchè a mio avviso questi interessi non sono stati mai in opposizione.

Ed io voglio confidare che la prosperità di quella regione sia nel cuore degli uomini che stanno al Governo quanto sta nell'animo mio; e con questa sicurezza voglio sperare che l'ordine del giorno da noi proposto verrà benevolmente accolto. (*Bene!*)

**Presidente.** L'ordine del giorno svolto dall'onorevole Picardi ha due parti; tocca due argomenti. L'uno si riferisce alle tariffe locali, l'altro alle tariffe speciali dell'allegato E.

Ora, per ciò che si riferisce alle tariffe locali, io debbo avvertire che non si può aprire una di-

scussione, perchè le tariffe locali non sono comprese nel presente disegno di legge.

Però nulla osta che l'onorevole Picardi, come gli altri oratori, accennino anche a questo argomento in via di raccomandazione o per altro motivo.

**Picardi.** Onorevole presidente, io sapeva benissimo che le tariffe locali non venivano in discussione davanti alla Camera, perchè non fanno parte della legge.

L'ordine del giorno che noi abbiamo presentato è tutto per le tariffe locali. Esso fu diviso in due parti, perchè è informato a questo concetto: talune di queste tariffe sono nel continente applicate come tariffe locali, talune altre vi sono stabilite come tariffe speciali. Ma noi domandiamo questo, che le locali e le speciali da noi indicate siano applicate alla Sicilia come tariffe locali, sicchè l'intero ordine del giorno riguarda l'applicazione di tariffe locali, perchè, tuttochè noi ci riferiamo anche a talune delle tariffe speciali delle reti continentali, pure domandiamo anche di queste l'applicazione come tariffe locali. Quindi l'ordine del giorno fu diviso in due parti, onde potesse servire di guida più chiara e precisa tanto alla Commissione che al Governo, che dovevano esaminarlo. Ma, ripeto, esso è informato ad un solo concetto, quello cioè di avere tutte queste riduzioni nella forma di tariffe locali. Ed è perciò che abbiamo presentato, non un emendamento alla legge, ma un ordine del giorno, per invitare il Governo a voler applicare le chieste tariffe, come tariffe locali.

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

**Vacchelli.** (*Della Commissione*) Gli studi che si sono venuti facendo in quest'ultimi anni intorno alle tariffe ferroviarie in generale, e intorno alle speciali disposizioni per le quali potessero meglio corrispondere ai bisogni di ogni plaga d'Italia, ottennero una prima applicazione in Sicilia, nel maggio 1883. In allora si cominciò ad accordare agli zolfi una considerevole diminuzione invece di 12 centesimi alla tonnellata che pagavano si ridussero a 10, e così pure altre diminuzioni furono applicate ad altre voci non poche, e venne introdotto in Sicilia il sistema belga, colla zona di 75 chilometri.

Successivamente quando il Governo ha presentato la convenzione per l'esercizio della rete Sicula proponeva di applicare senz'altro alla rete Sicula le tariffe quali sono stabilite per le reti continentali.

Per effetto di questa proposta il Governo ab-

bandonava una somma notevole di prodotti lordi della rete Sicula, una somma che, in confronto al prodotto del 1882, saliva ad oltre mezzo milione di lire e cioè a 571,000 corrispondente al 7 per cento all'incirca del prodotto totale.

Questa diminuzione però non si riferiva a tutte le voci, non era che un saldo fra aumenti e diminuzioni; mentre per talune merci, come per lo zolfo, rappresentava un'ulteriore diminuzione, perchè si discendeva da 0.10 a 0.07 nella prima zona, e più giù nelle zone successive, invece per altre merci delle categorie settima, ottava, nona e decima col vincolo del peso, e parecchie altre di altre categorie, si veniva ad attuare un aumento in confronto delle tariffe vigenti, e si aveva poi un aumento per tutte le merci senza vincolo di peso al di là dei 75 chilometri. Poichè il nuovo progetto portava le zone non più a 75 chilometri, come erano state applicate nel 1883, ma a 100 chilometri come sono stabilite per il continente.

La vostra Commissione, postasi a studiare questa questione, non volendo turbare uno stato di cose che, per le tariffe applicate nel 1883, aveva incontrato abbastanza favore presso le popolazioni, è venuta nella risoluzione di riordinare le tariffe sicule mantenendo la diminuzione delle 571 mila lire, come era proposta dal Governo, per l'insieme dei prodotti lordi della rete Sicula, ma in modo che non fosse un saldo fra un complesso di aumenti e di diminuzioni fra le diverse voci, ma invece una serie di sole diminuzioni senza che nessuna voce soffrisse aumenti.

Naturalmente, per riuscire a questo scopo, e volendosi nel tempo stesso mantenere la zona di 75 chilometri, si è dovuto accontentarsi per lo zolfo di una diminuzione minore della proposta. Lo zolfo che, come abbiamo veduto, da 0.12 era disceso a 0.10 alla tonnellata, lo proponiamo a centesimi 8.5 invece dei 7, scritti nel primo progetto del Governo; ed, in compenso di questa minore diminuzione dello zolfo, si sono tolti tutti gli aumenti, e si sono ripristinate le diminuzioni per zone di 75 in 75 chilometri.

E pareva alla Commissione che lo studio fosse riuscito abbastanza soddisfacente, poichè si ottenne lo scopo di non fare aumenti, e di fare molte diminuzioni, nelle merci che più ne avevano bisogno, conservando nello stesso tempo il concetto dell'unità fra le tariffe Sicule e le tariffe continentali, poichè pei viaggiatori la tariffa è prettamente eguale, per la grande velocità è pure eguale, soltanto che, mentre la tariffa diminuisce per zone di 100 chilometri nella rete continentale, nella

rete Sicula diminuisce alla zona di 75, ma sempre con tassa uguale nelle singole zone delle diverse reti.

Anche per le merci a piccola velocità ci avviciniamo di molto all'unificazione, perchè la nomenclatura è uguale, uguale il sistema delle classi, uguale la graduale diminuzione.

Necessariamente ha dovuto variarsi alcun poco la classificazione, poichè, se ciò non si fosse fatto, non avremmo potuto mantenere le tariffe che già esistevano più basse in Sicilia per alcune voci in confronto di quelle stabilite per la rete continentale nelle attuali convenzioni.

Ora l'onorevole Picardi e gli altri egregi colleghi che hanno firmato l'ordine del giorno domandano che alla Sicilia si applichi il congegno delle tariffe locali; in massima nessun dubbio che anche alla Sicilia si devono applicare tariffe locali, ma non le tariffe locali del continente. Il concetto di tariffa locale esprime in sè che si tratta di tariffa applicabile ad un dato luogo in relazione a quegli speciali bisogni. E difatti delle varie tariffe che sono citate nell'ordine del giorno presentato, non ve ne è una che sia applicabile nemmeno a metà della rete continentale, qualcuna sarà applicabile, ad una parte considerevole delle linee; ma questa non giunge mai alla metà, anzi nemmeno al terzo dell'intera rete Continentale.

È poi anche facile persuadersi che in una rete piccola minore è il bisogno delle tariffe locali, perchè si fanno tariffe locali quando si devono trattare diversamente alcune linee da altre; ma qui abbiamo, un gruppo piccolo di linee di 600 chilometri soltanto, in condizioni quasi analoghe; è quindi naturale che sia minore il bisogno delle tariffe locali.

Tuttavia la Commissione ammette che tariffe locali si possano e si debbano istituire anche per la Sicilia; e nei capitolati è appunto ciò preveduto, anzi ordinato, che si debbano mano mano stabilire tutte quelle tariffe che sono consigliate dai bisogni del traffico. Ma davanti alle varie proposte, che sono state presentate, la Commissione non può a meno dal fare osservare che per ciò che concerne lo zolfo non si potrebbe fare molto nel senso desiderato dai proponenti, perchè, come abbiamo detto, nel congegno e nell'equilibrio finanziario, con cui è stata combinata la nuova tariffa, noi abbiamo dovuto fare assegnamento sopra una minore diminuzione nella tariffa di questa voce per togliere gli aumenti che esistevano nell'altre, in confronto delle tariffe ora vigenti.

Se si innovasse profondamente sopra lo zolfo, ne verrebbe turbato l'equilibrio finanziario del

contratto; e la Commissione ritiene impossibile che il Governo possa fare molto cammino sopra questa via, tanto più sapendosi che lo zolfo rappresenta poco meno della metà di tutte le merci che si trasportano a piccola velocità nella Sicilia.

Ad ogni modo la Commissione, trattandosi di un ordine del giorno, che tende a raccomandare di soddisfare nel miglior modo che sarà possibile ai desideri che sono stati esposti, in relazione anche a questa voce, non vuole certamente opporsi ad una' accettazione in massima; e se oltre i vantaggi notevoli, che nessuno vorrà disconoscere essersi già ottenuti colle proposte della Commissione, poichè da 12 centesimi siamo discesi ad 8 e mezzo, qualche cosa d'altro si potesse fare, la Commissione ne sarebbe ben contenta.

Delle altre tariffe locali, che sono state domandate, talune senza dubbio crediamo che il Governo vorrà accettare; e la Commissione raccomanda in ispecial modo la conservazione della tariffa B locale stabilita con decreto del 22 agosto 1884 per il sale, la formazione di una tariffa speciale per le mandorle, nocciole ed altri frutti secchi, di una tariffa locale per il legname greggio, e raccomanda come articoli importanti per l'industria agricola, i cereali e gli agrumi, i quali però, coll'applicazione della nuova tariffa vengono già avvantaggiati passando dalla terza alla quarta classe.

Ad ogni modo gli agrumi sono uno degli articoli che meritano maggiori sollecitudini da parte del Governo e da parte della rappresentanza nazionale.

E così pure crediamo di dover raccomandare all'attenzione del Governo, anche le proposte che riguardano gli oli, il sughero e il carbone. Come sa l'onorevole Picardi e gli altri onorevoli colleghi, la Commissione ha già presentato un articolo, che non è stato votato ancora dalla Camera, ma che è però qui stampato e che discuteremo fra poco; per il quale il Governo è autorizzato a modificare, in base all'articolo 44 del capitolato, le tariffe, valendosi all'uopo, fino al mezzo per cento del prodotto lordo iniziale. È riferendoci a questa speciale disposizione, che noi esprimiamo la nostra raccomandazione nei termini che ho indicato, relativamente all'ordine del giorno dell'onorevole Picardi e degli altri onorevoli colleghi che vi hanno apposta la loro firma.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Esprimo il pensiero del Governo sull'ordine del

giorno presentato dall'onorevole Picardi ed altri colleghi.

Come egli ha detto, quest'ordine del giorno è tutto riferibile a tariffe locali, sebbene comprenda due parti: infatti, con la prima si chiede l'applicazione al servizio interno della rete Sicula di talune tariffe locali delle reti continentali: con la seconda, l'applicazione, come tariffe locali della rete Sicula, di alcune tariffe speciali continentali: ma, in sostanza, l'una parte e l'altra, come lo stesso onorevole Picardi dichiarava, si riducono ad applicare alla rete interna della Sicilia, come tariffe locali, talune tariffe locali e speciali ammesse nelle reti continentali.

Egli, nello svolgere l'ordine del giorno, consentì col presidente, che trattandosi di tariffe locali, esse non possano formare oggetto di discussione, e quindi di modificazione alcuna al contratto ed alla legge che l'approva. Però disse, e giustamente, che l'ordine del giorno esprime non altro che l'esposizione dei bisogni e desiderii dell'isola, che come raccomandazioni vengono espressi al Governo.

Egli, nel discorrere, rammentò le parole che io proferii il 22 dicembre, quando dissi che mi era rivolto a parecchie Camere di commercio per avere i loro lumi e chiarimenti in ordine alle tariffe, allorchè questo lavoro si preparava, e nulla ebbi.

E una delle prove della mia affermazione è precisamente questa, che il congresso delle Camere di commercio ed arti di Sicilia, il quale fece un accurato lavoro sulle tariffe sicule, non si riunì prima del gennaio 1885; cosicchè nel dicembre 1884 e molto meno quando il lavoro delle tariffe si faceva, poteva tenersi presente il risultato dei voti e dei desiderii delle Camere di commercio di Sicilia.

Io non voglio indagare, (mentre siamo alla coda di questa purtroppo lunga discussione), perchè le Camere di commercio (non parlo solo di quelle dell'isola, ma di altre Camere di commercio d'Italia) si siano fatte vive nel gennaio 1885 per esprimere i loro voti sulle tariffe ordinarie, speciali, locali, e non si siano fatte vive prima, quando la loro azione poteva essere più efficace. In ogni modo il Governo non si crede perciò meno dispensato dal dovere di esaminare i voti e i desiderii espressi dal congresso delle Camere di commercio di Sicilia e prima dalla Camera di commercio di Messina.

E tanto più il Governo crede debito di occuparsene, inquantochè nella deliberazione del Congresso trova con abbastanza equanimità trattata la questione delle tariffe, e non disconosconsi i vantaggi che queste apportano. Si domandano ul-

teriori concessioni, si esprimono ulteriori desiderii, si fanno ulteriori voti; ma si conviene in fondo che le tariffe sicule furono dal Governo e dalla Commissione esaminate con ogni cura.

Non ripeterò i criteri che prevalsero sia nella proposta governativa, sia nella proposta successiva che ora è dinnanzi alla Camera; criteri che determinarono il congegno delle tariffe interne dell'isola.

Era evidente che le tariffe delle reti Mediterranea e Adriatica, non potevano esser trasportate, senza alcuna variazione, ai commerci dell'interno dell'Isola, perchè vi si opponevano molteplici ragioni.

Rammento soltanto che la Camera di commercio di Messina nella sua deliberazione del dicembre 1884 faceva le seguenti considerazioni:

“ Dal progetto ministeriale rileviamo che le tariffe sicule, meno quelle dello zolfo, venivano aumentate sensibilmente. Lo zolfo solo da centesimi 10 per tonnellata-chilometro, veniva ridotto a centesimi 7. La base di percorrenza per le differenziali vi era stabilita di cento in cento chilometri. La Commissione parlamentare modificava queste tariffe indicando la base di percorrenza per le differenziali con zone di 75 chilometri: per la piccola velocità, che abbraccia il vero nucleo dei trasporti siciliani, lascia in vigore la tariffa del 16 maggio 1883: e finalmente aumenta lo zolfo da centesimi 7 per tonnellata-chilometro proposto dal Ministero a centesimi 8 e mezzo.

“ Non possiamo non esser sorpresi come la Commissione, mentre accenna con ogni studio a soddisfare le giuste esigenze dei trasporti nello interesse di tutti i centri percorsi dalle reti del continente italiano, non sia benevola verso quelli dell'isola nostra, per la quale vuole conservare lo stesso regime di tariffe attualmente in vigore, e che tanto nuoce per la sua esorbitanza allo sviluppo dei nostri commerci e dei nostri movimenti.

“ Le tariffe alla piccola velocità saranno per noi quali sono state fino ad oggi, meno dello zolfo che si aumenta di un centesimo e mezzo per tonnellata-chilometro sulla proposta ministeriale. ”

Cosicchè conviene che nelle nuove tariffe non si è proposto alcun aumento, e per gli zolfi l'attuale tariffa a centesimi 10 è ridotta a centesimi 8 e mezzo.

Il congresso delle Camere di commercio riconosce giusto il criterio della Commissione e del Governo nel ridurre a 75 chilometri, come l'avevano domandato quasi tutte le Camere di commercio

siciliane, le zone di percorrenza per le tariffe differenziali; e domanda che ciò sia mantenuto.

Ora il voto delle Camere di commercio sicule, che qui ha avuto un valente sostenitore nell'onorevole Picardi, si traduce in ciò, che pur approvando il criterio adottato per le zone, vengano estese al commercio interno dell'isola le talune tariffe locali continentali.

A me non è dato in questo momento esprimere, voce per voce, su queste tariffe, il parere del Governo. Temerei emettere dei giudizi azzardati. Tanto più che qui, nel momento, non potrei dire le conseguenze economiche e finanziarie derivanti dall'applicazione di tutte queste tariffe locali, o di ciascuna di esse. Cosicché io non intendo ora far distinzioni fra l'una e l'altra delle merci o derrate a cui queste tariffe si riferiscono, e dichiaro in nome del Governo che, nei limiti del possibile, sarà tenuto conto del desiderio delle Camere di commercio di Sicilia, ed applicate quelle tariffe locali del continente che le condizioni speciali del traffico siciliano consentono di applicare.

Credo che queste mie dichiarazioni possano appagare l'onorevole Picardi e gli altri sottoscrittori di quest'ordine del giorno. E ciò tanto più, perchè le mie dichiarazioni sono state precedute dall'accettazione fin d'ora di altri emendamenti da loro presentati; lo ché serve a provare le nostre buone intenzioni.

L'onorevole Picardi ha poi parlato dei prodotti agricoli e della quistione agraria. Non è ora il momento da parte mia di esprimere apprezzamenti, che avrò agio e debito di fare in altra vicina occasione.

Dichiaro solamente che, come ho già avuto occasione di dire a proposito delle tariffe continentali della rete Mediterranea, così ripeto adesso, che i prodotti dell'agricoltura non possono che meritare uno speciale riguardo nei trasporti ferroviari. Di questa dichiarazione l'onorevole Picardi e gli altri colleghi vogliano prendere atto; e se desiderano che la Camera ne prenda atto, come si è fatto per le altre reti, io non ho alcuna difficoltà di accettare un ordine del giorno in questo senso.

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

**Picardi.** Mi giova anzitutto far notare come più che modeste siano state le domande presentate dal Congresso delle Camere di commercio dell'isola.

Non tutte le tariffe locali che sono convenute per il continente, sono domandate per l'isola. Per il continente si sono convenute ben 29 tariffe locali che abbracciano circa un centinaio di voci:

l'isola non domanda tariffe locali che solamente per 10 o 12 voci. Quindi, ripeto, è ben limitata la domanda da noi presentata.

Faccio ancora notare all'onorevole Vacchelli che se da un lato, tenendo conto della ristretta periferia della regione in cui si svolgono queste ferrovie insulari, si è la prima zona limitata a 75 chilometri pure sul continente parecchie delle tariffe locali o speciali riducono la percorrenza della prima zona anche a 50 chilometri.

Eppure neanche questo l'isola ha domandato; essa ha detto: lasciate pure per la prima zona 75 chilometri, ma anche alla zona di 75 chilometri applicate quelle tariffe locali che avete convenuto per il continente.

E notate, o signori, che le tariffe locali convenute sono informate a criteri che io lodo, ma che non sono i veri criteri tecnici delle tariffe locali, ed è perciò che nell'ordine del giorno da noi presentato si diceva: "le tariffe locali informate ai medesimi criteri onde sono informate le tariffe locali del continente. "

Difatti, riuscirebbe assai strano che un prodotto congenere, come è quello degli agrumi, il quale si trova in così grande sofferenza, dovesse sul continente viaggiare con una tariffa più mite, tuttochè destinato esclusivamente per l'esportazione, e per l'isola dovrà circolare con una tariffa diversa e più grave.

Non credo che questa disparità possa il Governo consentire.

Quindi io, ringraziando l'onorevole ministro di agricoltura e commercio della solenne dichiarazione che egli ha fatto innanzi alla Camera, e sperando di essere appagato dai fatti come ora sono appagato delle sue promesse, e sperando del pari che, sciogliendo prontamente le promesse fatteci, egli lascerà sodisfatte anche le Camere di Commercio delle quali noi abbiamo espresso i voti, consento, dopo ciò, anche a nome dei miei colleghi, di convertire il nostro ordine del giorno in un'accettazione delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio, sicuro che egli adempirà le promesse che ha fatto.

**Presidente.** Dunque l'onorevole Picardi, a nome anche dei suoi colleghi, prende atto delle dichiarazioni del Governo, ritira il suo ordine del giorno e vi sostituisce il seguente:

"La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, passa all'ordine del giorno. "

Il Ministero l'accetta?

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio**  
L'accetto.

**Presidente.** Lo pongo a partito.

(È approvato.)

Così rimane approvato l'allegato *E bis* della rete Sicula unitamente alle due appendici dell'allegato stesso. Prima di porre a partito il terzo paragrafo dell'articolo 1 del disegno di legge con tutte le modificazioni al contratto, capitolato ed allegati che riguardano la rete Sicula, ne darò nuovamente lettura:

“ 3º Il contratto 12 giugno 1884 stipulato fra i ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, nell'interesse dello Stato, ed i signori Francesco Lanza Spinelli, principe di Scalea, conte Alberto Miglioretti, Nunzio Consoli-Marano della ditta Pietro Marano e qual procuratore della Banca di depositi e sconti di Catania, Matteo Maurogordato rappresentante la Ditta Rodocanacchi, figli e C., commendatore Domenico Gallotti, e l'ingegnere cavaliere Giovanni Marsaglia, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Sicula, colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1884 (allegato III); ed a condizione che:

*Agli articoli 3 e 15 del contratto siano sostituiti i seguenti:*

“ Art. 3. La Società prenderà il nome di *Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia* e stabilirà la sede dell'Amministrazione centrale nella città che verrà designata nello statuto sociale.

“ Qualora la sede dell'Amministrazione centrale non fosse nella capitale del regno, la Società avrà obbligo di istituirla, per tutti i suoi rapporti col Governo, un ufficio permanente di rappresentanza.

“ Qualora però la sede della sua amministrazione centrale non fosse in Palermo, la Società dovrà istituire in questa città la direzione generale dell'esercizio, e conservare inoltre la direzione di esercizio esistente in Messina.

“ Essa sarà rappresentata per tutti i suoi rapporti legali dal direttore generale, la cui nomina dovrà essere approvata dal Governo con decreto reale.

“ In caso di assenza od impedimento del direttore generale si provvederà alla rappresentanza della Società, a forma di quanto sarà disposto nello statuto sociale. ”

“ Art. 15. Le tariffe e le condizioni generali dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

“ Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge e quelle dell'allegato *E* se non per decreto reale.

“ Ogni variazione tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati *D* ed *E* quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

“ Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico.

“ Fino a che le nuove tariffe locali non saranno introdotte, continueranno ad essere applicate quelle presentemente in vigore sulle singole reti.

“ Sulle basi poi delle tariffe di cui ai suddetti allegati, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto con amministrazioni ferroviarie, quanto con Società di navigazione, specialmente per quanto riguarda il servizio cumulativo tra la rete Sicula e le reti continentali attraverso lo stretto di Messina.

“ Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

“ Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravazza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato.

“ Nel caso opposto di diminuzione o soppressione delle vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia, lo Stato verrà dalla Società compensato del vantaggio che a questa fosse effettivamente derivato. ”

*Nell'allegato A alla linea:*

“ Castelvetro-Porto Empedocle, ”  
*sia sostituita la seguente:*

“ Castelvetro-Porto Empedocle co' suoi prolungamenti per Camicati e per Licata. ”

*All'articolo 40 del capitolato sia sostituito il seguente:*

“ È in facoltà del Governo di modificare al di sotto dei limiti massimi stabiliti le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali.

“ Qualora il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate, il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso. La sistemazione dei conti fra il Governo ed il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

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

“ Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario, a senso del capoverso precedente, si sia ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 2 e mezzo per cento all'anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo e il concessionario, o per mezzo del collegio arbitrale di cui all'articolo 106, qual parte dell'eccedenza si sia conseguita per effetto dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

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

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

Agli articoli 17, 35, 78, 79, 80, 98, 100 del capitolato, siano sostituiti i corrispondenti articoli modificati del capitolato per la rete Mediterranea coi numeri 21, 39, 83, 84, 85, 103, 106.

E negli allegati *D*, *E* ed appendice n° 1 dell'allegato *E* siano introdotte tutte le modificazioni citate nel precedente paragrafo 1, relative ai medesimi allegati della rete Mediterranea.

*Nell'allegato E bis e appendici siano introdotte le seguenti modificazioni:*

“ 1ª — Gli articoli 2, 7, 10, 25, 55, 58, 63, 68, 69, 92, 95, 98, 109 e 146 dell'allegato *D*, e l'articolo 4º delle condizioni generali per l'ap-

plicazione delle tariffe speciali dell'allegato *E* siano sostituiti agli articoli corrispondenti delle tariffe e condizioni per il servizio interno della Sicilia contenute nello stesso allegato *E bis* e annesse appendici. „

2ª — *All'articolo 68 di questo allegato sia fatta l'aggiunta seguente:*

“ Le disposizioni del presente articolo sono applicate alle casse scomposte e legate a fascio per uso di agrumi, e alle botti per l'agro concentrato. „

3ª — *Nella nomenclatura e classificazione delle merci.*

“ Alla voce *carrubbe* aggiungere nelle colonne delle tariffe speciali peso minimo 5, classe 6, serie *B*.

“ Alla voce *sommacco* il peso minimo sia ridotto a 4 tonnellate. „

S'intenderanno altresì approvate per la rete Sicula, oltre che tutte le modificazioni di cui ho dato lettura, anche tutte quelle introdotte nei capitolati, nei contratti, e negli allegati delle altre due reti Mediterranea ed Adriatica. (*Bene!*)

Con questa intelligenza, pongo a partito l'approvazione del terzo comma dell'articolo 1.

(*È approvato.*)

Ora, prima di addivenire alla votazione del complesso dell'articolo 1, do facoltà di parlare all'onorevole relatore per quel lavoro di coordinamento che è dal regolamento consentito.

**Curioni, relatore.** Innanzi tutto a pagina 66 del contratto per la rete Mediterranea, linee complementari di seconda categoria, invece di dire linea Cuneo-Nizza, si dovrà dire Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

**Presidente.** All'allegato *A*.

**Curioni, relatore.** Precisamente.

All'articolo 39 del capitolato per la rete Mediterranea, invece di dire: “ il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle attenuazioni di tariffe e condizioni „ si dirà: “ di quelle modificazioni di tariffe e condizioni di trasporto. „

All'articolo 106 del capitolato, per la suddetta rete, invece di dire: “ Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto ma le parti dovranno d'accordo ecc. „ dire: “ Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo ecc. „ come era nell'articolo 106,

quale era proposto dalla Commissione e quale fu votato.

**Presidente.** Dunque sta bene: invece di *do- vranno, potranno.*

**Curioni, relatore.** Alle tariffe e condizioni dei trasporti, articolo 55 (Bozzoli, Avvertenza) invece di dire soltanto: " Ai bozzoli lavati e spogli della seta e a quelli sfarfallati in balle compresse in ragione di 150 chilogrammi per metro cubo, „ si dica: " Ai bozzoli lavati e spogli della seta, ai bozzoli doppi o dopponi di scarto, e a quelli sfarfallati in balle compresse in ragione di 150 chilogrammi per metro cubo. „

**Presidente.** Ho preso nota anche di questa correzione.

**Curioni, relatore.** All'articolo 69, delle tariffe e condizioni dei trasporti, (*carico e scarico,*) capoverso indicato colla lettera b,) invece di " nel termine fissato pel ritiro delle merci; „ leggasi: " nel termine fissato pel ritiro delle merci; „

All'articolo 146 (*Termine e decorrenza della prescrizione*) al sesto comma, dove è detto " Si prescrivono del pari *contro* il termine... „ si deve dire: " Si prescrivono del pari *entro* il termine. „

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, alla *voc:* " Bozzoli sfarfallati in balle; „ si sostituirà: " Bozzoli sfarfallati, e bozzoli doppi o dopponi di scarto in balle; „ e invece di " Alla nota apposta alla *voce* Seta greggia e manifatturiera, categoria 7, „ si leggerà: " Alla nota apposta alla *voce* Seta greggia e manifatturata, categoria 7.

All'avvertenza c) della tariffa speciale n. 4. — Grande velocità, invece di " Ai bozzoli sfarfallati, „ si deve dire " Ai bozzoli sfarfallati, ai bozzoli doppi o dopponi di scarto. „

Al numero 11 delle concessioni speciali dei trasporti e al secondo capoverso, invece di " Riduzione del 75 per cento sul prezzo dei biglietti di prima, seconda e terza classe, tanto pel viaggio di andata a Roma, quanto per il viaggio di ritorno, „ si dirà: " Riduzione del 75 per cento sul prezzo dei biglietti di prima, seconda e terza classe, tanto pel viaggio di andata a Roma e ai porti d' imbarco, quanto pel viaggio di ritorno. „

E così ho terminato, tralasciando, per non eccessivamente annoiare la Camera, le citazioni di alcuni evidenti errori di stampa che sicuramente saranno corretti.

**Presidente.** Per la rete Adriatica non ci sono variazioni?

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Non ce ne sono.

**Presidente.** Quindi, se non ci sono obiezioni, la Presidenza s'intenderà autorizzata ad introdurre le semplici modificazioni di dicitura testè accennate dal relatore.

*Voci.* Sì, sì!

**Presidente.** Rimarrà dunque così stabilito.

Ora si dovrebbe votare il complesso dell'articolo primo; ma occorre prima che almeno sia ristampato e distribuito agli onorevoli deputati.

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** Sì, sì, è meglio coordinarlo prima.

**Presidente.** Se la Camera lo crede, la Presidenza potrà fare il lavoro di coordinamento delle tre parti dell'articolo primo, farlo poi ristampare e distribuirlo dimani in principio di seduta agli onorevoli deputati. Così gli onorevoli deputati potranno votare il complesso dell'articolo, avendo sott'occhio tutte le tre parti coordinate.

Se non sorgono obiezioni, s'intende rimandata la votazione dell'articolo primo a domani in principio di seduta.

(*Rimane così stabilito.*)

### Presentazione di una relazione.

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

**Vacchelli.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge numero 297 " Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali. „

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

Se la Camera consentisse, si potrebbe proseguire l'esame e la discussione degli altri articoli, lasciando sospeso l'articolo 1º, che sarà stampato, come ho già annunziato, affinchè tutti l'abbiano sott'occhio, e posto ai voti domani in principio di seduta.

*Voci.* Sì! sì!

**Presidente.** Sta bene: allora aprirò la discussione sugli articoli successivi.

### Svolgimento di un'interpellanza dell'onorevole Nervo al ministro del commercio.

**Presidente.** Onorevole Nervo, Ella aveva presentata una domanda d'interpellanza, che potrebbe intanto svolgere, se crede.



**Nervo.** Sono a disposizione dell'onorevole presidente.

**Presidente.** La domanda d'interpellanza presentata dall'onorevole Nervo è così concepita:

“ Il sottoscritto chiede di interpellare gli onorevoli ministri delle finanze e del commercio intorno agli intendimenti del Governo rispetto alla domanda dell'assemblea generale degli azionisti della Banca Nazionale del regno, autorizzante il Consiglio d'amministrazione di quell'Istituto, a chiedere la facoltà di esercitare il credito fondiario a termini della legge 8 gennaio 1885. ”

Onorevole ministro, accetta che lo svolgimento di questa interpellanza si faccia subito?

**Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.** Non ho difficoltà.

**Presidente.** Onorevole Nervo, Ella ha facoltà di parlare.

**Nervo.** Poichè l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio acconsente a rispondere fin d'ora a questa mia interpellanza, io svolgerò brevemente i motivi per cui ho creduto di presentarla.

La lunga discussione che ebbe luogo fin qui sulla questione agraria ha già provato alla Camera quanto sia grande e grave la preoccupazione dei rappresentanti del paese riguardo all'ordinamento del credito, e particolarmente, riguardo al credito agrario e fondiario. Ora è noto, che è sottoposto alle deliberazioni della Camera un disegno di legge per la riforma del credito agrario, e speriamo che la Camera potrà occuparsene quanto prima; per altra parte è già stata riconosciuta la necessità di fare intanto qualche cosa al fin di rendere la legge del 1867 più efficace nelle sue risultanze definitive a favore della proprietà fondiaria come dell'agricoltura.

Alcuni mesi fa la Camera, come è ben noto ai miei onorevoli colleghi, ha approvato un disegno di legge per modificare la presente legislazione sul credito fondiario. Con quella legge, promulgata, credo, l'8 gennaio di quest'anno, il Governo è stato autorizzato a lasciare costituire Società anonime per l'esercizio del credito fondiario, purchè abbiano un capitale sociale versato di almeno 10 milioni. Lo scopo di quel provvedimento è stato questo, di completare l'azione degli attuali Istituti di credito fondiario, i quali erano limitati fino ad ora alla loro cerchia giurisdizionale amministrativa, e non potevano svolgere le operazioni di credito con quei benefici che si poteva aspettare il paese. Con quest'ultima legge si dà facoltà a questi Istituti di estendere le loro opera-

zioni indistintamente in tutte le provincie del regno.

Ora, la facoltà data al Governo di autorizzare la costituzione di Società anonime, per isvolgere anche nel nostro paese le operazioni di credito agrario, può certamente essere feconda di buoni risultati, se queste Società si costituiranno in modo solido, e si organizzeranno con tali modalità atte a promuovere lo svolgimento delle operazioni di credito fondiario, che possano avere speciale attinenza colle grandi operazioni agricole industriali, le bonifiche, i canali d'irrigazione, i dissodamenti, e via dicendo. Tale è la situazione di cose creata con quest'ultima legge, di cui ho testè fatta menzione.

Ora, per chi ha seguito con l'interessamento che la questione merita lo svolgimento che ha preso nel nostro paese il credito agrario ed il credito fondiario, non ha potuto non portare la sua più seria attenzione sopra la deliberazione presa ultimamente dall'assemblea generale degli azionisti della Banca Nazionale, deliberazione colla quale il Consiglio di amministrazione di quel benemerito e forte Istituto di emissione sarebbe stato autorizzato a chiedere la facoltà di esercitare il credito fondiario in tutte le provincie del regno.

Ora dinanzi ad una simile deliberazione è naturale che chi si preoccupa della necessità di completare l'ordinamento del credito fondiario nel nostro paese non si faccia alcuna domanda in proposito. Prima di tutto io mi sono chiesto se, a termini degli statuti approvati per legge che regolano l'ordinamento della Banca Nazionale del regno, quel grande Istituto possa intraprendere le funzioni di credito fondiario senza averne speciale autorizzazione anche per legge: imperocchè nei suoi statuti non è contemplata questa facoltà, quantunque vi siano facoltà tali per cui quell'istituzione ha potuto partecipare parecchie volte a grandi operazioni finanziarie nel paese rendendo molti e seri benefici al Tesoro dello Stato, operazioni però che a mio avviso se potevano essere consigliate da grandi bisogni delle finanze italiane, non potevano però essere considerate come una regolare esplicazione del principio a cui si deve informare l'organismo di un grande Istituto di emissione, il cui principale attributo, come i miei onorevoli colleghi ben sanno, deve essere quello di innalzare lo sconto all'altezza di un servizio pubblico, e di non far affari di credito immobiliare. Fatta questa osservazione, io mi chiedo se la Banca Nazionale potrebbe assumere le funzioni di credito fondiario senza una speciale approvazione per legge.

Imperocchè a mio avviso sarebbe necessario che Governo e Parlamento discutessero la questione da tutti i punti di vista, finanziario, economico ed agricolo; affinchè se è vera la tendenza di quello Istituto a beneficiare il paese con agevolare il credito fondiario, essa possa essere accettata ed autorizzata per legge, per dare così al paese una seria garanzia che le operazioni di questa nuova istituzione possano divenire utili all'agricoltura ed alla proprietà fondiaria.

Un secondo dubbio mi è nato ed è questo: data la possibilità di accordare alla Banca questa facoltà per legge, quale è il fondo di garanzia che verrà destinato alle operazioni di credito fondiario?

È noto ai miei onorevoli colleghi che gli Istituti di credito fondiario devono destinare alla garanzia delle operazioni di credito fondiario una parte del loro patrimonio.

Ora, io domando: quale sarebbe il fondo che la Banca Nazionale destinerebbe a questa garanzia speciale?

Qualcuno mi fece supporre che sia intenzione di quello stabilimento di attribuire a questa garanzia una parte delle sue riserve. Ma qui sorge naturalmente la domanda: se, data la grande proporzione che ha assunta l'emissione dei biglietti della Banca Nazionale in rapporto al capitale sociale versato, si potrà diminuire la garanzia della massa di rispetto, a cui il pubblico ha diritto, e si potrà permettere che una parte di essa sia attribuita alla garanzia delle operazioni di credito fondiario.

Noi non dobbiamo dimenticare, onorevoli colleghi, che il paese riceve i biglietti di quella Banca come moneta, nella fiducia che la garanzia pel rimborso di questa carta sia mantenuta nella proporzione voluta; d'onde la necessità, di non menomare per nulla quella garanzia.

Ora io trovo in ciò un primo ostacolo che vorrei veder risolto in modo conveniente dall'onorevole ministro del commercio, se egli ha potuto ed avuto occasione di meditare sopra ciò che dovrà fare il Governo quando la domanda della Banca Nazionale gli venga presentata.

Ad un'altra obiezione dà luogo l'annuncio della deliberazione dell'assemblea degli azionisti della Banca Nazionale.

Noi abbiamo, come la Camera ben sa, otto Istituti di credito fondiario, di cui sei nelle provincie continentali. Questi Istituti, dal 1867 in poi, hanno prestato più di 380 milioni alla proprietà fondiaria, e quindi hanno emesso delle cartelle

fondarie, che hanno oggidì un corso diverso a seconda del credito che ogni Istituto ispira, e dei mezzi di cui dispone; tanto che, per alcuni, le cartelle hanno superato la pari.

Ora, se un grande Istituto della potenza della Banca Nazionale, entra a funzionare come credito fondiario in tutte le provincie del regno, in qual condizione saranno posti gli Istituti attuali di credito fondiario, rispetto al valore delle loro cartelle?

A me sembra che l'apparizione di un nuovo Istituto di credito fondiario della potenza ed organizzazione della Banca Nazionale non possa a meno di reagire sopra il valore delle cartelle degli Istituti attuali in modo da togliere ad essi la possibilità di continuare ad estendere le loro operazioni.

Ora, o signori, questo mi preoccupa in modo specialissimo, perchè in fatto di credito agrario e fondiario più l'istituto che si esercita è vicino a coloro che ne abbisognano e meglio si svolgono le sue operazioni e più benefica diventa la sua influenza. Anche sotto questo aspetto l'assunzione del credito fondiario per parte della Banca Nazionale potrebbe mettere in posizione direi secondaria e non troppo favorevole gli Istituti che ora funzionano.

Per conseguenza, riepilogando, io prego il ministro di dire quali siano gli intendimenti del Governo su questi tre punti:

1° Se alla Banca Nazionale, a termini dei suoi statuti e della convenzione colla quale questi statuti furono approvati, possa essere concessa la facoltà di esercitare il credito fondiario senza una legge speciale;

2° Se la Banca Nazionale possa essere autorizzata ad utilizzare la sua massa di rispetto senza pregiudizio della garanzia che deve continuare a mantenere per la circolazione fiduciaria;

3° In quali condizioni questa nuova istituzione metterebbe, dal punto di vista giuridico ed economico, gli attuali Istituti di credito, i quali, in 17 anni di operazioni, hanno acquistato dei diritti, hanno fatto molte operazioni e creati numerosi interessi che devono essere garantiti.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** All'interrogazione dell'onorevole Nervo posso rispondere in modo breve e preciso. Prima di tutto bisogna circoscriverla nei suoi veri confini. Non è il caso di parlare di credito agrario, poichè

la deliberazione dell'assemblea degli azionisti parla esclusivamente del *credito fondiario*; e non è lecito confondere l'una cosa con l'altra.

Mettiamo da parte del pari le operazioni finanziarie, dello quali ha parlato l'onorevole Nervo; poichè le operazioni finanziarie degli Istituti di emissione sono regolate per legge, la quale deve essere rispettata; e non è il caso ora di occuparsene.

Limite dunque la risposta alla facoltà di esercitare il credito fondiario, poichè mi pare che, in conclusione, a questo è circoscritta l'interrogazione dell'onorevole Nervo.

Ora, è vero che l'assemblea degli azionisti della Banca Nazionale del regno d'Italia ha data facoltà al Consiglio di amministrazione di chiedere l'autorizzazione al Governo dell'esercizio del credito fondiario a termini della legge del gennaio 1885. Però il Consiglio di amministrazione, fino al momento in cui parlo, non si è radunato per esercitare questa facoltà e quindi molto meno ha fatto domanda al Governo. Per ora dunque nulla esiste di ufficiale.

Mi domanda l'onorevole Nervo: quale sarà l'intendimento del Governo quando verrà questa domanda? Mi permetta che io non gli risponda, perchè, a seconda come sarà concepita la domanda, sarà il caso di esaminarla e di vedere se gli statuti della Banca le consentano questa facoltà. Sarà allora il caso di esaminare tutte le questioni che egli ha accennate nello svolgere la sua interrogazione. Nel momento attuale nulla dunque posso dirgli, nulla debbo dirgli, perchè io stesso non saprei quale sarà la risoluzione del Governo, quale il suo intendimento.

Del resto posso assicurarlo di una cosa sola, che, siccome con la legge del gennaio 1885 può sorgere qualunque Istituto di credito fondiario purchè abbia le condizioni da essa volute; ed anzi uno dei benefici di quella legge che abbiamo difeso con l'onorevole Nervo ed abbiamo fatto trionfare in Parlamento fu appunto quello di togliere le zone agli Istituti esistenti e di ammetterne la creazione di nuovi, inaugurando così un regime di libertà in materia di credito; così qualunque domanda mi potrà venire (indipendentemente da quella della Banca Nazionale sulla quale ripeto la riserva che ho fatto), quando sia conforme alle disposizioni della legge, non esito ad accoglierla.

Il Governo non deve guardare al detrimento possibile degli Istituti esistenti, ma soltanto al pubblico interesse; poichè, se la legge col fecondo principio della libertà ha voluto creare una con-

correnza, appunto per poter avere il danaro a miglior mercato e per rendere più accessibile il capitale alla terra, il Governo non può fare a meno, quando le condizioni di quella legge sieno eseguite, di approvare con lieto animo la creazione di qualunque Istituto.

Non dimentichi l'onorevole Nervo la benefica azione che in materia di credito può avere la concorrenza.

In ogni modo, questo sia detto in termini generali e per rispondere all'ultima parte dell'interrogazione dell'onorevole Nervo. Per la prima e precipua parte di essa vale quello che ho detto poc'anzi, cioè, che ancora domanda ufficiale non c'è stata; e, quando verrà, sarà esaminata, in base alla legge del credito fondiario ed agli statuti della Banca, e il Governo prenderà quella risoluzione che sia più conforme all'interesse pubblico. E se l'onorevole Nervo vuol esserne informato, e privatamente, o con una nuova interrogazione, sarò sempre a sua disposizione.

I criteri da lui esposti, le sue osservazioni mi varranno unicamente come tema di studio e di esame se e quando mi perverrà ufficialmente la domanda della Banca.

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

**Nervo.** La risposta datami dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio mi persuade che io ho male interpretato la sua buona disposizione di rispondere immediatamente alla mia interpellanza.

La risposta che l'onorevole ministro mi ha favorito mi dimostra che egli non ha avuto ancora tempo, in mezzo alle occupazioni di questi giorni, di informarsi della questione; e quindi, con l'abilità che gli è propria, mi ha fatto delle dichiarazioni che sono, come direbbero i francesi: acqua benedetta di corte; ma non si è espresso in modo da dare affidamento che la questione nei suoi tre principali aspetti venga risolta in un modo piuttosto che in un altro.

Dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro ho compreso che egli interpreta la legge ultima sul credito fondiario nel senso che se un Istituto di emissione domanda la facoltà di esercitare il credito fondiario, egli crede che, date le debite garanzie, non si possa negare quella facoltà.

Ora io aveva domandato se, data la natura dell'Istituto che fa questa domanda, il quale non è una Società con 10 milioni di capitale versato, destinato esclusivamente al credito agrario; ma un grande Istituto di emissione, il cui gran potere

finanziario, la cui grande fiducia (meritata con la grande prudenza che ha sempre manifestato nel fare le sue operazioni) è continuamente utilizzata dal Tesoro in una proporzione tale, che toglie sino a questo Istituto il modo di favorire come si dovrebbe l'industria e il commercio del paese; se date queste circostanze si possa ad occhi chiusi accogliere la domanda che fosse per presentare.

Ora, lo ripeto, le dichiarazioni fatte dall'onorevole Grimaldi mi lasciano il dubbio, che, se verrà presentata quella domanda, l'onorevole ministro del commercio crederà di poterla accettare, e quindi con un altro decreto reale (come quello di cui abbiamo parlato pochi giorni addietro io e l'onorevole Zeppa, che interpreta illegalmente le legge sul corso forzoso per l'aumento delle emissioni) di dar forma concreta a questo nuovo ordinamento.

Io non credo che ciò si possa fare; per conseguenza domando all'onorevole nostro presidente: quando si è svolta una interpellanza e che la risposta dell'onorevole ministro non sodisfa, che si deve fare?

**Presidente.** Si presenta una risoluzione, e poi la Camera decide quando debba essere discussa.

**Nervo.** È quello che io mi riservo di fare.

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

**Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio.** L'onorevole Nervo ha domandato al presidente che cosa si debba fare quando il ministro risponde ad una interpellanza, e la risposta non sodisfa l'interpellante. Io alla mia volta gli propongo un quesito: che cosa deve fare un ministro quando un deputato lo interPELLA su di un fatto futuro per il quale non c'è nulla di ufficiale, per il quale non esiste domanda? Può dire i suoi intendimenti su semplici ipotesi?

Ma il ministro deve dare i suoi provvedimenti su fatti concreti. Io mi sono sforzato di dire che non intendo pregiudicare la questione; che non la posso pregiudicare; che ancora manca la base; che il Consiglio di amministrazione non ha fatto ancora alcuna istanza. Dunque, si tratta di una facoltà data al Consiglio di amministrazione, il quale può anche non esercitarla, o rinviarne l'esercizio a quel tempo che crederà. La domanda deve pervenire ufficialmente al Governo, e questo allora soltanto ha il dovere di esaminarla.

Non è esatto che io, sol perchè ho avuto altre occupazioni, non abbia avuto il tempo di esaminare la questione; non l'ho esaminata, perchè non

avevo nè il diritto, nè il dovere di farlo. Vuole l'onorevole Nervo, che ora gli dica quali saranno gli intendimenti del Governo, quando mi verrà presentata la domanda? Ma mi parrebbe di tediar la Camera; essa ha fatto tanto e ha tanto da fare per discutere sui provvedimenti che le sono proposti, che occuparla anche con delle ipotesi, mi parrebbe un po' troppo.

L'onorevole Nervo deve, anzi, trovar giusta la mia riserva sulla risoluzione che il Governo intenderà dare alla questione; vuol dire che, quando sarà il momento opportuno o quando egli lo crederà, potrà rinnovare la sua interrogazione, la sua interpellanza. Ed io, come sempre, risponderò subito e nel modo più chiaro. Dico: *nel modo più chiaro*; ma parmi che per l'onorevole Nervo io non riesca chiaro abbastanza: poichè egli non si contenta delle mie dichiarazioni, che pure sono così giuste e corrette. Egli mi faccia piovere interpellanze, ogni giorno; ma una sola cosa gli raccomando: me le faccia piovere a tempo! (*Si ride*)

**Presidente.** Onorevole Nervo,...

**Nervo.** Son d'accordo con l'onorevole ministro nell'ammettere che ora egli non possa rispondermi in modo categorico; ma io gli ho chiesto se, dati gli statuti della Banca Nazionale, data la legge che questi statuti ha approvato, possa essere accordata a quell'Istituto la facoltà di fare operazioni di credito fondiario; parmi che a questa domanda avrebbe potuto rispondere.

**Presidente.** Permetta, onorevole Nervo: È o non è sodisfatto delle risposte del ministro?

**Nervo.** Siccome l'onorevole ministro si dichiara disposto a darmi delle spiegazioni un'altra volta, io mi permetterò di chiedergli questo favore: cioè, che si impegni, quando gli venga presentata quella tal domanda, a farla conoscere alla Camera.

**Presidente.** Onorevole Nervo: il regolamento non consente questa procedura. O, Lei si dichiara sodisfatto, o, se vuole, presenti una risoluzione, e la Camera deciderà se e quando debba discuterla.

**Nervo.** Mi riservo di rinnovare l'interpellanza.

**Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio e la costruzione delle strade ferrate.**

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

**Baccarini.** Il nostro egregio presidente ha annunciato che, dovendosi stampare tutto intero, colle modificazioni introdottevi dalla Camera, l'articolo primo del disegno di legge, si sarebbe

potuto, se nessuno faceva opposizione, procedere alla discussione degli articoli seguenti. Ed io stavo per chiedere di parlare, quando è sorto l'onorevole Nervo per isvolgere una interpellanza; quindi sono stato zitto, perchè quella interpellanza non pregiudicava per nulla la discussione degli articoli della legge sulle ferrovie.

Ora però, senza ch'io intenda di fare nessuna proposta, quando in ciò che sto per dire non convengano la Camera ed il nostro egregio presidente, volendo percorrere anche l'ultima stazione della *via crucis*, che ho impresso da tanto tempo, io mi permetto di fare una proposta.

La buona stella d'Italia ha tante volte ispirato al Parlamento fruttuose risoluzioni, sì che io confido gliene ispirerà sempre; e gli ispirerà anche quella di respingere questo disegno di legge così nocivo, a mio avviso, agli interessi del paese.

Fra gli altri miracoli, può darsi anche quello che la Camera respinga l'articolo primo.

Evidentemente, se questo articolo fosse respinto, sarebbe inutile discutere quelli che succedono, in quanto concernono l'esercizio; e la Camera si dovrebbe limitare a discutere gli articoli che riguardano le costruzioni, perchè essi non hanno una relazione necessaria con quella parte del disegno di legge che si attiene all'esercizio.

Pertanto io mi permetto di pregare l'onorevole nostro presidente di considerare se non sia meglio addirittura di rimandare a domani la discussione degli altri articoli, non perchè non sia costante consuetudine della Camera che si possa tener sospeso un articolo, ma perchè qui si tratta dell'essenza della legge, ed in secondo luogo perchè l'articolo primo potrebbe dare occasione a lunga discussione. È vero che sono state approvate le tre singole convenzioni nelle loro rispettive disposizioni, sulle quali certo nessuno potrebbe ritornare, ma l'insieme dell'articolo potrebbe dar luogo a considerazioni di un altro ordine, a considerazioni di ordine generale.

**Presidente.** Io non posso convenire nel suo concetto, onorevole Baccarini, perchè la discussione sull'insieme dell'articolo ha già avuto luogo ed ha preceduto quella sugli allegati.

**Baccarini.** Dichiaro che per conto mio non domanderò di parlare, ma ad ogni modo io non posso a meno di sottoporre all'onorevole presidente, se, data l'importanza dell'articolo che contiene tutta l'essenza della legge, non sia conveniente per lo meno di rimandare anche la discussione degli articoli che seguono.

**Presidente.** Io ripeto che la discussione sull'articolo è esaurita, perchè, ha preceduto quella delle

diverse parti di esso. Ciò premesso, non posso per altro negare che l'osservazione dell'onorevole Baccarini è giusta, perchè evidentemente, se la Camera non accettasse l'articolo primo, sarebbe resa inutile l'approvazione dei successivi.

Per la qual cosa, se la Camera crede di rimandare la discussione a domani, sarà compilato, stampato e distribuito l'articolo primo ed in principio di seduta se ne darà lettura.

Che cosa dicono il Governo e la Commissione?

*Una voce al banco della Commissione.* Se ne sono sospesi tanti degli articoli!

**Presidente.** Il Governo?...

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Il Governo se ne rimette interamente alla Camera.

**Presidente.** E la Commissione?

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*) Anche la Commissione se ne rimette alla Camera.

**Presidente.** Allora interpellò la Camera.

*Voci a sinistra.* Decida il presidente.

**Presidente.** Come la Camera ha udito, è stata fatta la proposta di rimandare a domani il seguito della discussione, perchè si possa avere sott'occhio tutto l'articolo primo completo e coordinato prima di votarlo. Se dipendesse da me, proporrei come ho già proposto alla Camera di rimandare a domani il seguito della discussione.

*Voci.* Sì! sì! sì!

**Presidente.** Allora domani alle due seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 5.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani.*

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

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

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

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

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

- 6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)
- 7° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)
- 8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)
- 9° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato *F* della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)
- 10° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)
- 11° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)
- 12° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)
- 13° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)
- 14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)
- 15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)
- 16° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)
- 17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)
- 18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)
- 19° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)
- 20° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)
- 21° Istituzione della riserva navale. (198)
- 22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)
- 23° Disposizioni sul divorzio. (87)
- 24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)
- 25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)
- 26°-27° Convalidazione di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)
- 28° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)
- 29° Abolizione dell'erbatico e pascolo nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di pascolo e boscheggio nella provincia di Torino. (271)
- 30° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)
- 31° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)
- 32° Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)
- 33° Disposizioni sulla vendita dei beni comunali incolti. (269)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

---

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