

## CXLIX.

## TORNATA DEL 25 APRILE 1885

## Presidenza del Presidente DURANDO.

**Sommario.** — *Notizie relative alla malattia del Senatore Mamiani — Seguito della discussione del progetto di legge sulle Convenzioni ferroviarie — Dichiarazione del Ministro dei Lavori Pubblici — Discorso del Senatore Saracco, Relatore — Spiegazioni del Senatore Casaretto — Considerazioni del Ministro della Guerra — Parole del Senatore Consiglio per fatto personale — Chiusura della discussione generale — Osservazioni del Senatore Majorana-Catatabiano sull'ordine della votazione — Raccomandazione del Senatore Paternostro F. alla quale si associa il Senatore Majorana — Osservazione del Senatore Caracciolo di Bella — Risposte del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Questione sollevata dal Senatore Auriti — Risposta del Ministro — Replica del Senatore Auriti — Proposta del Senatore Canonico sul modo di votazione degli articoli, approvata — Approvazione della prima parte dell'articolo 1°.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 15 pom.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici; più tardi intervengono il Presidente del Consiglio, i Ministri delle Finanze, di Agricoltura, Industria e Commercio, della Guerra, della Marina e di Grazia e Giustizia.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, il quale viene approvato.

**Notizie relative alla malattia  
del Senatore Mamiani.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato il bollettino sullo stato di salute del nostro illustre Collega Senatore Mamiani, delle ore 10 di questa mattina:

« L'illustre infermo passò la notte meno tranquilla, questa mane alquanto più debole.

« *Firmati:* TASSI - MARCHIAFAVA ».

**Seguito della discussione del progetto di legge  
N. 175.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge: « Esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari ».

La discussione generale fu chiusa; i signori Ministri ebbero la parola, di modo che mi pare si possa passare alla discussione degli articoli, a meno che non voglia parlare il Relatore dell'Ufficio Centrale.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Prima che si passi alla discussione degli articoli, mi consenta il Senato, che io dia una concreta risposta a talune domande concrete che l'Ufficio Centrale ha rivolto al Governo colla sua Relazione.

La prima riguarda il dubbio sorto « se nella determinazione degli utili netti ai quali partecipa il Governo quando superino il 7.50 per cento del capitale in azioni (contratto Mediterranea, art. 24; Adriatica, art. 27; Sicula, art. 21) si debba comprendere tra gli introiti della Società il corrispettivo per l'impiego del materiale mobile ».

La seconda « se le Società abbiano diritto ad alcuna restituzione delle somme, che nel primo anno di esercizio debbono versare a dotazione dei fondi di riserva (contratti Mediterranea e Sicula, art. 12) ».

A questi due dubbi d'indole finanziaria, ha già risposto ieri incidentalmente il Ministro delle Finanze. Ma nondimeno pare al Governo opportuno di dichiarare nuovamente al Senato, come fece già per iscritto all'Ufficio Centrale, che i contraenti si trovano perfettamente d'accordo con noi nel ritenere che il compenso per l'uso del materiale mobile debba essere compreso fra gli introiti delle Società nel determinare il 7.50 per cento del capitale in azioni; e che le Società non abbiano alcun diritto alla restituzione di quelle somme che verseranno nei fondi di riserva, perchè sono versate a fondo perduto.

Il terzo dubbio è questo: « se sia piena ed intera nel Governo la facoltà di ordinare varianti ai progetti già approvati pei lavori affidati a prezzo fatto, e di approvare o no le varianti proposte dalle Società, senza che queste possano farne tema di contestazione da sottoporre agli arbitri ».

Anche su questo punto nessuna discussione può nascere, perchè tutte le parti contraenti convengono, essere il Governo interamente libero di approvare o no le varianti delle costruzioni di quelle linee, che ad esse venissero affidate. In ogni caso il Governo potrebbe includere lo schiarimento nei singoli contratti di costruzione che farà con le Società.

Rimane la quarta domanda relativa al diritto di prelazione sulle strade concorrenti per le quali il Governo avesse fatto una concessione di costruzione ed insieme di esercizio.

Le Società non possono far valere il loro diritto di prelazione se non assumendo assieme all'esercizio anche la costruzione di queste strade; e nella Camera elettiva il Governo ha dichiara-

rato che questa è la significazione da darsi all'art. 6 del Capitolato.

In questo articolo è detto che le Società hanno diritto di prelazione per l'esercizio delle linee che fossero concorrenti a quelle loro concesse; ma la prelazione è espressamente vincolata alla parità delle condizioni in confronto degli altri offerenti. Se le Società debbono offrire patti uguali a quelli offerti da altri, è quindi necessario che siano patti uguali in tutto e per tutto; onde, quando si tratta, non solo di concessione di esercizio ma anche di concessione di costruzione, la parità dei patti non vi sarebbe se le Società, oltre ad assumere l'obbligo di esercitare, non assumessero anche l'altro di costruire.

Così, a giudizio del Governo, si deve interpretare l'articolo; ma l'Ufficio Centrale del Senato chiede se anche le altre parti contraenti convengano in questa interpretazione. E qui è debito mio dichiarare che le altre parti contraenti interpretano l'articolo in modo alquanto diverso.

Non mi è facile, nè potrei ora dire quale interpretazione intendano di dargli; credono in massima che non si possa risolvere la questione in una maniera così assoluta ed astratta, e ritengono sia più opportuno risolverla caso per caso, quando l'occasione se ne presenti. Non tutte impugnano in via assoluta l'interpretazione del Governo, ma tutte si accordano nell'opinione di non risolvere la questione, con concetti generali e teorici, ma aspettare a esaminarla e deciderla nei singoli casi volta per volta.

L'Ufficio Centrale ha chiesto infine quali sono gli intendimenti del Governo circa i tre ordini del giorno con cui esso ha accampagnato l'approvazione della legge, e che riguardano: il primo, la precedenza da darsi, nella esecuzione delle opere di completamento, a quelle d'interesse militare; il secondo, la presentazione in allegato al bilancio di un prospetto dei prodotti e degli oneri dell'azienda ferroviaria; e il terzo la concessione dei nuovi mille chilometri di quarta categoria.

Il Governo dovrebbe forse riservarsi di rispondere dopo che i tre ordini del giorno saranno stati sviluppati dal Relatore; tuttavia fin d'ora posso dichiarare al Senato che il Governo è pronto ad accettarli tutti e tre. E quanto al terzo aggiungo che, malgrado le vivissime

istanze che gli furono fatte, il Ministero non ha preso nessunissimo impegno circa la concessione dei nuovi mille chilometri di quarta categoria, la quale dovrà essere fatta esclusivamente con concetti e criteri determinati dall'interesse pubblico.

È già stato da me ordinato, che di tutte le strade domandate sia fatto uno studio accurato, che sarà poi esaminato anche dai Consigli tecnici; e ciascuna sarà classificata secondo il suo carattere, e la sua importanza considerata non soltanto in relazione alle strade che sono già in esercizio, ma anche alle altre che sono da costruire, e tenendo conto altresì dei vantaggi che per le costruzioni già eseguite o già votate, hanno avuto le varie provincie del Regno.

Così la massima equità, la massima indipendenza, presiederà a queste concessioni; ed affinché il Governo possa essere sicuro dei suoi propri giudizi, non solo ho incaricato già gli uffici del Ministero di fare gli studi che ho detto, ma ho anche determinato d'incaricare una speciale Commissione di proporre al Governo i provvedimenti definitivi.

L'Ufficio Centrale del Senato chiede che questa Commissione venga nominata per decreto reale, ed il Governo è lieto di accogliere questa proposta, la quale in forma più solenne dimostrerà l'indipendenza e l'imparzialità con la quale il Governo procederà nella concessione dei mille chilometri, quando il Senato li approvi.

Senatore CASARETTO. Domando la parola per due dichiarazioni o spiegazioni.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetterà all'onorevole Casaretto, dopo che avrà parlato il Relatore.

Quindi ha la parola l'onorevole Saracco.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Gli eccellenti discorsi pronunziati in difesa della legge da uomini di singolare competenza ed autorità, quali gli onorevoli Brioschi, Cambray-Digny e Bertolè-Viale; la brillante e stringente orazione che udiste per bocca dell'onorevole Collega Deodati, e le considerazioni svolte con grande magistero di parola dai Ministri che presero parte alla presente discussione, rendono, voi facilmente lo comprendete, molto agevole il compito che spetta per consuetudine al Relatore dell'Ufficio Centrale. Potrò quindi rispar-

miare a me la fatica di mettere insieme un lungo discorso, il disturbo a voi di ascoltarlo, poichè con la mia fastidiosa prosa mi avvenne una prima volta di mettere a dura prova la pazienza del Senato; e ripetere le cose dette non piace, nè giova.

Sarò anche più breve per considerazioni personali, e più ancora, perchè gli argomenti che avrei dovuto svolgere furono trattati ieri con tale ampiezza, e con tanta efficacia di linguaggio dagli onorevoli Ministri del Commercio e dei Lavori Pubblici, che dove io non fossi costretto a parlare, avrei certamente preferito e desiderato tacere. Vedrò dunque di riassumere molto brevemente, e di rispondere, se saprò farlo, ad alcuni degli argomenti svolti dagli oratori che parlarono in senso contrario alla legge.

Ma prima di ogni cosa, io devo esprimere un sentimento di viva soddisfazione, perciocchè le cose dette ieri ed oggi dagli onorevoli Ministri mi fanno persuaso, che questa volta l'Ufficio Centrale si trova in perfetta comunione di pensieri, di desideri e di propositi col Governo, sia nell'intelligenza degli articoli della legge e dei contratti, sia ancora sul terreno pratico dell'applicazione della legge medesima.

Ed a nome dei miei Colleghi dell'Ufficio Centrale, e spero di poter dire di tutto il Senato, mi compiaccio ancora, e prendo atto molto volentieri delle dichiarazioni solenni fatte oggi dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, perciocchè il Senato avrà potuto acquistare il convincimento, che il Ministero intende prendere le misure necessarie, affinché non rimanga alcun dubbio, che le parti contraenti sono pienamente d'accordo nella intelligenza e nella interpretazione autentica di quelle parti dei contratti, che ad alcuni degli onorevoli Colleghi nostri parvero incerte ed oscure.

Discreti e prudenti, noi non abbiamo creduto di domandare, e non domandiamo al Ministero maggiori garanzie. La parola del Governo ci basta, e ci deve bastare, perchè dobbiamo stare sicuri, che nel momento opportuno si prenderanno gli opportuni concerti per togliere di mezzo qualunque dubbio, e che negli archivi di Stato rimarranno i segni visibili, e le prove rigorosamente autentiche di questi accordi intervenuti o che avverranno fra il Governo, e le altre parti contraenti.

Vengo adesso alla questione. Un grave, e meditato discorso ha pronunciato l'onorevole Senatore Finali per combattere il principio stesso della legge, o dirò meglio contro il sistema delle Convenzioni.

Antico consigliere della Corona, l'on. Finali, al quale io rendo amplissimo tributo di lode, perchè, ai tempi che corrono, la fedeltà ai principî è divenuta una merce molto scadente, l'onorevole Finali è rimasto fedele all'ombra della bandiera, sotto della quale si è stretta la convenzione di Basilea. Egli perciò non sa darsi pace che le ferrovie riscattate debbano ricevere un ordinamento diverso da quello, che era nel pensiero di coloro che aveano proposto e concluso il riscatto.

È facile intendere che sarei temerario, se credessi dir cose nuove, le quali avessero la virtù, non dirò di scuotere gli onesti e sinceri convincimenti, ma di spargere pure un seme di dubbio nella mente dell'on. Finali, onde esso si decidesse a serbare almeno la neutralità del giudizio.

Innanzi alla religione dei principî, io so bene che non c'è argomento che tenga fermo; e l'onorevole Finali col suo facile ingegno ha dimostrato ancora una volta, che la fede non conosce ostacoli, nè vede inciampi per via, che essa non creda di poter felicemente superare.

Egli teneva aperto avanti a sè l'augusto libro della legge 29 giugno 1876, la quale imponeva tassativamente l'obbligo al Governo « di presentare nella prossima Sessione legislativa, ed in ogni modo entro l'anno 1877, un progetto di legge per la concessione dell'esercizio di Stato alla industria privata »; ma la parola della legge non poteva far presa sull'animo suo, imperciocchè non vi ha precetto legislativo (egli disse) che possa mettere nelle mani di un Ministro la chiave miracolosa, che aiuti a risolvere il famoso problema della quadratura del circolo.

Più tardi, fu creata una grande Commissione parlamentare, coll'incarico speciale, egualmente definito con legge, di studiare e riferire « quali fossero i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio ferroviario all'industria privata »; e quantunque di quella autorevolissima Commissione facessero parte uomini molto valorosi che appartengono a questo alto Consesso, i quali in ogni tempo, cogli atti e colle parole, aveano dimostrato di professare una

diversa opinione, la risposta fu unanime, che si dovesse far capo all'industria privata, e seguire nelle concessioni il metodo stesso, che troviamo esplicito praticamente nelle Convenzioni che si tratta oggi di approvare. Ma neanche a questo giudizio si piega l'on. Finali, il quale nella seduta di lunedì, ha esposto al Senato le ragioni intrinseche ed estrinseche di diverso ordine, che non credo necessario ripetere, le quali tolgono al suo sguardo, o diminuiscono alquanto l'autorità del giudizio, reso con tanta concordia di voto dalla Commissione parlamentare.

Niuno finalmente si nasconde, che nel volgere di questi ultimi anni il servizio ferroviario affidato alle mani del Governo lasciò molto, e poi molto a desiderare, ed anche il Senatore Finali lo sa e non lo nasconde. Ma egli non crede, che questa mala prova dell'esercizio governativo si possa invocare come un precedente serio e valido contro l'opinione da esso sostenuta, perchè qualche cosa ci ha dovuto entrare, e forse qualche interesse, privato o pubblico, si è mescolato in questa faccenda, per giungere al risultato desiderato dai più, che l'esercizio ferroviario in mano del Governo non comparisse in belle sembianze, nè avanti al Parlamento nè avanti al paese.

È chiaro adunque che non io, nè altri più valoroso di me, potrebbe accingersi al cimento di persuadere l'onorevole preopinante, e gli altri Colleghi, che partecipano alle opinioni del Senatore Finali, quando la parola della legge non basta, il giudizio dei savi non persuade, ed i responsi della esperienza, questa antica maestra degli uomini e delle cose, si infrangono avanti l'austerità dei principî. E tuttavia io sono sempre così ingenuo, che fino a questi ultimi giorni aveva vagheggiato la speranza, che nessuno sarebbe sorto in quest'Aula a risollevarlo dalle stanche ceneri questa travagliata questione: e non mi sarei immaginato, che l'on. Casaretto, distinto cultore delle discipline economiche, indotto dall'amore del bene pubblico, ma spinto particolarmente, come egli disse, dal bisogno di far fede innanzi ai suoi compaesani ed amici di quella indipendenza di carattere, di cui diede qui la più luminosa dimostrazione, avrebbe scelta questa via, per ottenere certi suoi fini, molto diversi, per ciò che io ne penso, da quelli ben più elevati, che stanno riposti nella mente dell'onorevole Finali.

Una cosa, infatti, mi era apparsa chiarissima, tanto chiara, che dovesse di un tratto balenare agli occhi ed alla mente di ciascuno, ed è, che in conseguenza delle modificazioni che furono introdotte nella legge, e nei contratti, dalla Camera elettiva, i fautori dell'esercizio governativo aveano perduto ogni diritto a dolersi, che lo Stato abbia tampoco vincolata la propria libertà di azione, abdicando in favore delle Società ad alcuna di quelle attribuzioni essenziali, che sono per loro natura imprescrittibili ed inalienabili.

Basta perciò ricordare quali sieno, o piuttosto quale sia il principale argomento sopra del quale si fondano le teorie dei nostri avversari. Essi dicono, che lo Stato è il naturale difensore della libertà e della indipendenza economica del paese, e che questa indipendenza non si acquista, ed avendola non si mantiene, se il Governo non è padrone ed arbitro di stabilire i prezzi dei trasporti delle merci, in una parola, se non è libero di maneggiare e rimaneggiare le tariffe ferroviarie a suo grado e talento.

Mi permetto qui, prima di andar oltre, di rammentare ai miei onorevoli Colleghi, che essi si trovano, sgraziatamente, in compagnia d'uomini di diversa scuola, coi quali non credo che amino generalmente di trovarsi in comunione di principî. L'onorevole Casaretto si trova questa volta in pieno accordo con Proudhon, il grande avversario dell'Ente Stato, il quale ha sempre sostenuto che l'esercizio delle ferrovie non costituisce un servizio commerciale, ma un servizio pubblico, quindi gratuito, e che perciò lo Stato non ha diritto a pretendere altro compenso fuor quello, che rappresenta le spese di manutenzione e di esercizio delle sue ferrovie. Ed io, dico il vero, amo meglio discutere con questi uomini che parlano in nome di un principio e di una teoria sociale, anzichè con altri i quali, pur professando principî assolutamente diversi ed opposti, in sostanza domandano di arrivare per altre vie, ed in nome di interessi particolari, ad un medesimo risultato. Dai primi io mi difendo assai più facilmente, che non dai secondi, perchè tutti gli interessi si trovano facilmente collegati per la difesa sociale, ma è molto più difficile difendersi da uomini di principî moderati che, senza volerlo, si fanno complici nei casi singoli di certe dottrine, che si traggono dietro le più disastrose conseguenze.

Orbene, due cose sono egualmente vere, che basterà mettere in evidenza, perchè debbano, come per incanto, cessare queste ed altrettali querele sui danni che il commercio e le industrie dovranno sentire, in conseguenza di queste Convenzioni.

Il primo fatto è questo, che già in dipendenza del presente disegno di legge si sono sanzionati provvedimenti di non lieve importanza, che io devo brevemente ricordare.

Un primo ribasso di tariffe di cui vi parlava ieri il Ministro del Commercio, venne proposto dal Governo, che nel parer suo, deve condurre ad una perdita nei prodotti lordi delle ferrovie di 1,600,000 lire.

Poi, in conseguenza delle variazioni proposte dalla Commissione della Camera dei Deputati, ed accettate dai contraenti, fu acconsentito un altro ribasso sopra le due reti continentali, che deve produrre una seconda perdita di 1,400,000 lire: ed ecco che col nuovo sistema di tariffe si ebbe un primo ribasso calcolato in tre milioni, anzi di 3,571,000 lire, poichè si deve prendere conto di altre lire 571,000 che si perdono per lo stesso titolo sulla rete sicula.

Ma la Camera elettiva volle andare più oltre, e coll'articolo 7 della legge accordò al Governo la facoltà, e quando si dice facoltà si dice dovere, di fare ulteriori ribassi, per cui lo Stato dovrà perdere niente meno di un milione e forse più. Aggiungete questo milione ai primi tre e mezzo, e voi trovate che il primo risultato di questa legge si traduce in una perdita nei prodotti lordi delle nostre ferrovie, che arriva a quattro milioni e mezzo. Perdita sensibile per la finanza, che si risolve a tutto vantaggio dell'industria e del commercio; ed io spero, anche un po', a beneficio della povera e derelitta agricoltura.

Ma questo non doveva bastare ancora, e come già avvertiva ieri l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, piacque aggiungere uno, anzi due articoli nel corpo della legge, che impongono l'obbligo al Governo di istituire per decreto reale un Consiglio speciale, con incarico di esaminare le tariffe ferroviarie e le modificazioni che si reputasse utile introdurre; e ciò, noti bene il Senato, prima ancora che siasi fatto un primo esperimento delle nuove tariffe. E finalmente, con l'articolo nono si volle, che il decreto reale re-

lativo alla costituzione del Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie debba, dopo due anni, essere presentato al Parlamento, perchè sia convertito in legge.

Qui è proprio il caso di riconoscere coll'on. Casaretto, che il Governo in questa circostanza fece come Pilato; ma non è già per lasciare libertà d'azione alle Società in materia di tariffe, che il Governo pensò di lavarsene le mani, sì piuttosto, perchè gli piacque lasciare aperta a due battenti la porta maestra che condurrà necessariamente a nuovi e maggiori sgravi nelle tariffe ferroviarie.

La qual cosa mi richiama alla mente le parole, che nella seduta di ieri pronunciava l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. Io non mi sarei atteso, diceva egli, di dover sorgere in difesa di queste disposizioni di legge, alcune delle quali furono approvate contro la volontà del Governo, perchè non fossero abbastanza chiare ed aperte, nel senso della maggiore libertà lasciata al Governo ed al Parlamento nella materia delle tariffe ferroviarie. Io mi attendeva piuttosto, così si esprimeva l'onorevole Ministro, che altri sorgessero a domandarmi ragione, perchè il Governo avesse consentito ad accettare modificazioni tali nei contratti, e negli articoli della legge, onde si può argomentare, che oggi o poi, il tema delle tariffe verrà chiamato di bel nuovo in discussione, e converrà che il Governo si metta in guardia per difendere la causa della finanza italiana.

L'onorevole Ministro aveva perfettamente ragione, poichè io sono appunto uno di coloro, che non hanno veduto di buon occhio questa concessione fatta dal Governo. E se per una strana ipotesi io avessi avuto l'onore di sedere sopra quei banchi, non avrei consentito mai ad accogliere somiglianti proposte. Imperocchè, le disposizioni di legge che ho dovuto ricordare aprono il campo a nuove ed infinite dispute, delle quali è impossibile prevedere quali saranno per essere l'ultime conseguenze, che ricadranno molto probabilmente sulla finanza nazionale. Io vorrei parlare così sommessamente che pochi m'intendessero, perchè fuori di qui si potrà fare strazio dei miei giudizi, ma sento il dovere di dichiarare apertamente, che non ho quell'ampia fede che altri mostrano di avere nella onniscienza dei Par-

lamenti, e non ammetto i miracoli della grazia parlamentare, quando si tratta di esaminare e risolvere questioni tecniche che richiedono speciali cognizioni, e soprattutto la serenità della mente che garantisce l'imparzialità del giudizio. Gli interessi delle singole località si confondono volentieri, ed in perfetta buona fede, cogli interessi generali del paese, e si coalizzano più spesso, gli uni cogli altri, per ottenere la vittoria, che si risolve generalmente in danno della cosa pubblica, ossia della finanza nazionale. Forse io vedrò un po' scuro, ammaestrato dalla esperienza quotidiana, ma non vi nascondo, che ricordo, e medito molte volte sopra le gravi parole di un illustre uomo di Stato francese, il Tocqueville, il quale lasciò scritto nella sua aurea storia della democrazia in America, che ai giorni nostri non si deve già temere che il potere esecutivo presuma soverchiare l'azione e l'autorità dei Parlamenti, ma vuolsi por mente ad infrenare gli istinti e le tendenze dei Parlamenti, i quali mirano apertamente a spiegare la propria autorità in molte delle cose che non sono di loro competenza, e devono essere lasciate nelle mani del potere esecutivo, responsabile com'è della cosa pubblica davanti al paese.

Confesso adunque, che, malgrado il contrario parere di carissimi amici che siedono nell'altra Camera, uomini sinceramente devoti alla causa della grande patria italiana, dei quali niuno vi ha che non apprezzi l'ingegno ed il carattere elevatissimo, io non avrei facilmente consentito, che appena condotta a termine la grande opera, intrapresa da così lunghi anni, della unificazione delle tariffe ferroviarie, venisse di un tratto-riconosciuta la convenienza di riprendere in esame la stessa materia, così laboriosamente preparata sotto la direzione del Governo. Non provo tuttavia veruna difficoltà a dare il mio voto ai ricordati articoli di legge, perchè ho fede che i responsi del Consiglio incaricato dell'esame delle tariffe ferroviarie, creato ad immagine del Consiglio speciale dell'Impero germanico, per tener dietro al movimento economico del paese, e suggerire le riforme che di volta in volta si renderanno necessarie, serviranno di guida alle deliberazioni del Parlamento; il quale riconoscerà l'alta convenienza di attendere e seguire, in questa parte, il consiglio degli uomini savi ed esperti, chiamati a

vagliare con equa lance gli interessi generali del paese, e punto disposti a ribassi di tariffe, come mezzo per giungere ad uno sgravio di imposte.

Non bisogna dimenticare quello che ricordava ieri, molto opportunamente, l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, che i contribuenti italiani sopportano un carico annuo di 175 milioni, come differenza passiva di bilancio fra l'interesse della spesa di costruzione, e riscatto delle ferrovie, e la somma dei proventi annuali dell'esercizio; ed il Parlamento non vorrà per fermo, che si scenda inconsideratamente sulla via di nuovi ribassi di tariffe, se il beneficio introdotto a vantaggio dei pochi dovesse condurre ad aggravare fuor misura la misera condizione del contribuente italiano.

Ma, checchè sia di ciò, io faccio ritorno alle cose dette più innanzi, e mi permetto ripetere che non è giusto, nè assennato il rimprovero, che gl'interessi delle industrie e dei commerci sieno stati sacrificati con le nuove Convenzioni, peggio ancora, che le tariffe ferroviarie sieno immobilizzate a beneficio delle Società esercenti; mentre la verità è questa, che già per opportunità delle Convenzioni si sono consentite non ispregevoli riduzioni nei prezzi di trasporto delle merci, ed il Parlamento si è riservata piena ed intera libertà di rimaneggiare, quasi a giorno fisso, tutta la materia delle tariffe ferroviarie.

Ma qui, o signori Senatori, io debbo ancora mettervi in guardia contro le seduzioni, ed i lenocini della parola degli onorevoli Finali e Casaretto. Chi ricorda le cose dette da questi onorevoli Colleghi sarebbe indotto a credere, che nei diversi paesi di Europa prevalga oggimai la tendenza di porre nelle mani del Governo l'esercizio delle ferrovie, talchè si può facilmente presumere, che a poco a poco gli Stati più inciviliti cercheranno di mettersi al possesso, ovvero sia, di poter disporre liberamente di questo poderoso stromento della ricchezza nazionale. Noi soli, diceva l'onor. Casaretto, vogliamo andare a rovescio di tutti gli altri, e battiamo una via che condurrà alla decadenza economica del paese.

L'obbietto era troppo grave, perchè io potessi intralasciare di correre alla ricerca del vero, e quantunque non sia avvezzo a riporre una fede illimitata nelle pubblicazioni statistiche che ci mandano d'oltre alpi e d'oltre mare,

volli, com'era mio dovere, consultare i documenti più accreditati, che mi venne fatto di esaminare. Orbene, dalle notizie così raccolte ho imparato, che nell'anno 1880 il nostro pianeta contava 330 mila chilometri di ferrovie, e che sopra questi 330 mila chilometri, appena 24 mila, ossia 1 sopra 14, erano esercitati direttamente dai Governi delle diverse nazioni. Scendendo poi a vedere quel che avvenisse in Europa, ho trovato che la proporzione è molto diversa, ma tenendo conto eziandio delle più recenti costruzioni, si può ritenere, che sopra sei chilometri di ferrovie che solcano il territorio di questa vecchia Europa, non ve n'ha che uno esercitato direttamente a conto di Stato, gli altri cinque sono posti alla dipendenza dell'industria privata.

Non mi pare adunque, che fino ad ora calzi gran fatto l'esempio di ciò che si fa negli altri paesi, e l'Italia si troverà ancora in buona compagnia, se penserà a liberarsi dalle distrette dell'esercizio governativo. In sostanza, a chi ben guarda, non si presentano che due paesi dove sia in onore il principio dell'esercizio di Stato, il Belgio e la Germania; e però il Senato mi concederà che ne discorra brevemente.

Parliamo prima del Belgio. Il Belgio ha esercitato nel 1883 2895 chilometri di ferrovie, le Compagnie private ne hanno esercitato 1472. Ciò vuol dire, che anche in quel paese, del quale si discorre generalmente come fosse infeudato ad una teoria, il numero dei chilometri di ferrovie esercitati dall'industria privata, posti in confronto con quelli esercitati dal Governo, sta ancora nella ragione di uno a due, ossia di uno sopra tre.

Ma non è di ciò che io intendo principalmente parlare; vi è dell'altro, che domanda di essere particolarmente ricordato.

Chi dicesse, per esempio, che in quel paese tutto il mondo è contento, perchè le ferrovie di proprietà dello Stato sono esercitate sotto la direzione del Governo, direbbe cosa non vera, e mostrerebbe di non conoscere le tendenze contrarie che mirano a farsi strada in quel paese. E notate bene, che le tariffe nel Belgio sono molto basse, più basse di quel che non sieno altrove, all'infuori soltanto delle tariffe dell'Alsazia e Lorena.

Io tengo sotto gli occhi un documento ufficiale di data recentissima, perchè è del feb-

braio di quest'anno, vale a dire la relazione sul bilancio del Ministero delle strade ferrate, delle poste e dei telegrafi, presentata alla Camera dei Deputati del Belgio dalla sua Sezione Centrale, o come si direbbe da noi, dalla Commissione permanente di Finanza. Or bene, volete sapere, o Signori, quale fu la proposta che fu discussa prima di ogni altra, per espresso mandato degli Uffici della Camera dei Deputati? Essa è semplicemente questa: se convenisse abbandonare all'industria privata l'esercizio delle ferrovie di proprietà dello Stato.

Parecchi membri dell'Ufficio Centrale sostennero che lo Stato farebbe opera savia, quando si decidesse ad abbandonare l'esercizio delle sue ferrovie ad una Compagnia, perciocchè il Tesoro ne ricaverebbe un beneficio molto considerevole. L'abbandono dell'esercizio ufficiale, essi dissero, metterebbe fine a questo errore economico che consiste « *à faire par tous à l'aide de l'impôt des services, dont tous profitent peut-être à quelque degré, mais fort inégalement. Il reveillerait l'initiative individuelle, et restreindrait la tendance au fonctionarisme, dangereuse pour la liberté civile d'une nation, comme pour la stabilité du Gouvernement* ». È nella cittadella, dove si custodiscono le più belle tradizioni del sistema che procurò a quel piccolo, ma ricco paese, il beneficio dei trasporti a buon mercato, che somiglianti parole si sono intese, e non furono da alcuno sconfessate....!

Vero è bensì, che la maggioranza dell'Ufficio Centrale, senza esaminare il valore degli argomenti che stanno a favore dell'una o dell'altra opinione, si pronunciò per la continuazione dello stato attuale di cose, « perchè nelle condizioni odierne del Belgio, l'abbandono completo dell'esercizio delle ferrovie all'industria privata, troverebbe difficoltà pratica, pressochè insormontabile ». Ma tanto gli uni come gli altri espressero l'avviso, che il pubblico non ci avrebbe nulla a perdere, se lo Stato concedesse all'industria privata l'esercizio delle sue ferrovie secondarie, sulla base delle tariffe che sono in vigore sopra il rimanente della rete. E mentre prevalse l'opinione, che convenga lasciare in mano del Governo l'esercizio delle grandi linee d'interesse internazionale, furono tutti di un medesimo parere, che molte e serie economie si debbano introdurre nell'esercizio delle ferrovie lasciate a mani dello Stato, perchè si era

veduto alla prova che le Compagnie spendono meno e guadagnano più.

Difatti la rete dello Stato, lunga di 2895 chilometri, aveva prodotto nel 1883 un'entrata lorda di 40 mila lire al chilometro, contro una spesa di 24, con un beneficio netto di 16 mila lire per chilometro, talchè il coefficiente della spesa era salito alla ragione di 59,98, ossia al 60 % in cifra tonda. Ed invece, le Compagnie, che pure sopportano tanti carichi che non pesano sulle ferrovie dello Stato, avevano realizzato un guadagno netto di lire 12,441,000, sopra sole 27,324,000 di entrata lorda, perchè erano riuscite a contenere le spese dell'esercizio nella misura di 54,57 %.

Se adunque, come diceva l'onorevole Finali, in Olanda si è cominciato a dubitare e si dubita della bontà del sistema di appalto dell'esercizio delle ferrovie, che noi abbiamo preso ad imitare, non mi pare che nel Belgio regni grande entusiasmo sui risultati dell'esercizio affidato agli agenti del Governo, e sarei tentato a rispondere all'onorevole Finali: *passerai mon séné, et je prendrai votre rhubarbe.* (ilarità).

Mi consenta ancora il Senato di dire qualche cosa intorno alle ferrovie germaniche.

Prima di tutto, io piglio volentieri questa opportunità, per mettere in chiaro alcuni punti di fatto che ieri apparvero avvolti in qualche oscurità.

Il numero totale dei chilometri di ferrovie, che possiede l'Impero germanico è di 34,916, diciamo 35,000 chilometri a cifra tonda.

Ventimila appartengono alla Prussia, mille duecento quaranta all'Impero, proprietario delle ferrovie dell'Alsazia e Lorena, diecimila novecento cinquantuno appartengono agli altri Stati secondari. Viceversa poi, ve ne hanno settemila chilometri nella stessa Prussia e duemila e cinquecento chilometri negli altri Stati dell'Impero germanico, che appartengono a Società private. Sta vero pertanto, che anche in Germania, una quarta parte, ed anche più, delle linee ferroviarie, appartiene a private Società, e specialmente in Prussia i privati ne possiedono la parte principale, eguale alla metà dei chilometri di ferrovie che appartengono allo Stato.

Ma questo poco monta sapere. Desidero piuttosto mettere in avvertenza i miei Colleghi, che

il vero movente dell'aspra lotta combattuta in Germania sul terreno ferroviario, che neanche il gran Cancelliere è riuscito a vincere secondo il cuor suo, e secondo le proposte fatte agli Stati confederati, il vero, il principale movente di quell'aspra lotta non è stato certamente quello di servire in prima linea gl'interessi economici della Germania.

Io non vorrei svegliare la suscettibilità di quelli, fra i nostri onorevoli Colleghi, i quali mi potrebbero a buon diritto rispondere, che oggi il gran Cancelliere si serve mirabilmente delle ferrovie che tiene in poter suo, per dirigere il movimento economico della Germania in quella maniera che più gli conviene, e magari in senso protezionista, che non è giunto ancora ad acquistare diritto di cittadinanza in Italia. Ma non era questo l'alto fine a cui mirava in quei giorni la politica del gran Cancelliere, e nella Relazione sul progetto di legge col quale egli si era proposto di spossessare tutti gli Stati delle loro ferrovie, per metterle in potere dell'Impero germanico, voi non troverete una sola parola, che accenni alla tutela della economia nazionale.

Niuno, per fermo, crederà che la ragione economica, e particolarmente gl'interessi militari e strategici, non abbiano avuto una larga influenza sopra questi tentativi del principe di Bismarck, ma la ragione principale che gli pose in mano le armi, gli era imposta dalla fiducia di poter combattere il particolarismo sul terreno delle ferrovie, e giungere per questa via a consolidare più efficacemente l'unità della patria.

Bisogna risalire ai primi tempi della creazione dell'Impero germanico, e rendersi conto dell'attitudine presa dagli Stati minori del sud, e del centro, che non volevano lasciarsi assorbire nell'Impero germanico. Nel bel mezzo della lotta, che ferveva in quel paese, la Camera dei rappresentanti del Wurtemberg avea preso la seguente risoluzione:

« Le Gouvernement devra refuser son consentement à tout projet d'une pareille acquisition, et s'opposer en particulier à la cession de la propriété, ou de la exploitation des chemins Wurtembergois à l'Empire allemand ».

Era già questa una considerazione, che doveva spingere il gran Cancelliere ad insistere, come esso solo può fare, nella difficile impresa in cui

si era cacciato, per battere in breccia il particolarismo dei piccoli Stati. Ma un altro e più potente oppositore, si era trovato nel Governo della Baviera. Il Sovrano di questo paese avea detto che sopra due cose non avrebbe mai ceduto.

L'una era, che non intendeva veder cambiata l'uniforme del suo esercito; l'altra, che non avrebbe mai ceduto ad altri le sue ferrovie. Onde avvenne che i Deputati della Baviera pigliarono, a loro volta, una solenne risoluzione concepita nei termini seguenti:

« Le Gouvernement bavarois sauvegardera son droit constitutionnel sur les chemins-de-fer de la Bavière; il ne songe pas à une cession de ses chemins à l'Empire allemand; en outre il s'opposera par tous le moyens, que la Constitution de l'Empire met à sa disposition, à la centralisation entre les mains de l'Empire allemand des chemins-de-fer situés hors de la Bavière ».

Innanzi a così fiere opposizioni, era ben naturale che sorgesse più vivo nell'animo del Gran Cancelliere il proposito di schiacciare il particolarismo tedesco, che si trincerava nelle sue ferrovie, coi provvedimenti diretti all'alto fine di cementare l'unità della patria tedesca. Ma noi, la mercè di Dio, non sentiamo questo bisogno, nè per l'oggi e neppure per l'avvenire, ed è col maggior conforto dell'animo, che vediamo approssimarsi il giorno, in cui le nostre grandi reti ferroviarie si troveranno divise in due linee longitudinali, senzachè una voce sia sorta a manifestare il più leggiero sospetto, che una parte d'Italia potesse avvantaggiarsi a scapito di altre parti del nostro paese.

L'onorevole Casaretto ha parlato degli interessi militari, ma io mi guarderò bene di rientrare in questo argomento, dopo che l'onorevole Senatore Bertolè-Viale, ne ha discusso con la sua potente e lucida parola per dimostrare, come lo ha fatto egregiamente, che non esistono i timori ed i pericoli, e non valgono gli esempi addotti dall'onorevole Casaretto a conforto della propria opinione. Mi permetta soltanto di ricordare, che nella stessa Francia, dove sanguina ancora il cuore della nazione per gli inulti rovesci del 1870, il Ministro della Guerra, allorchè si discutevano le Convenzioni del 1883, così rispondeva al Deputato Clemenceau: « In tempo di pace noi ci troviamo

benissimo, e di pieno accordo colle Compagnie: se venga il caso di guerra, il Governo penserà ad impadronirsi di tutte le ferrovie ». Ed io credo che, se in Italia scoppiasse una guerra, il Ministro Ricotti farebbe bravamente lo stesso.

Del rimanente, dirò anch'io con l'onorevole Bertolè, datemi un paese come la Germania, datemi un uomo, non dispiaccia all'illustre Presidente del Consiglio che io dica anche questo, che si trovi all'altezza del Gran Cancelliere di Germania, e forse sarei disposto anch'io a cangiare di parere. Ma, come avvertiva molto opportunamente l'onorevole Deodati, conviene soprattutto prendere norma e consiglio dall'ambiente in cui si vive, ed io porto nell'animo il profondo convincimento che sarebbe grave iattura per il nostro paese, se in questa, come in molte cose, l'Italia presumesse di modellare la sua condotta sulla falsariga della politica autoritaria che domina sovrana nell'Impero germanico.

Nè manca un'altra ragione storica, che impone alla Germania questa linea di condotta, a cui essa non era in grado di sottrarsi.

Io vi ho detto che l'Impero germanico possiede ed esercita la linea ferroviaria dell'Alsazia e Lorena, di una estensione di 1240 chilometri. Ora, è ben noto che questa linea fu ceduta alla Germania in forza del trattato di Francoforte, e tutti sanno che la Francia fu costretta a comperarla dalla Società che la possedeva, per farne un dono alla sua fortunata nemica, che ne prese immediatamente possesso. Ma nel riguardo della finanza l'Impero germanico non fu egualmente fortunato. Nel 1872, il prodotto netto dell'intera rete, ragguagliato al capitale di costruzione, non oltrepassò il 2.12 per cento; discese nel 1873 a 0.98; risali nell'anno successivo a 1.91, per discendere a 0.91 nel 1875, mentre nel 1876 per effetto dei mutamenti introdotti nelle tariffe, salì a 2.83.

Ecco i brillanti risultati che si sono manifestati sotto l'impero delle tariffe ferroviarie applicate alle ferrovie dell'Alsazia e Lorena! Io non so se queste siano le tariffe che vadano maggiormente a sangue di alcuni fra i nostri onorevoli Colleghi; ma, dove essi desiderassero conoscere, quali sieno gli effetti che si fecero sentire nei prodotti di quella rete ferroviaria, in conseguenza delle diminuzioni introdotte nei prezzi di trasporto, basterà sapere

che negli anni antecedenti la Compagnia francese che la esercitava nel proprio interesse, avea realizzato una somma di prodotto netto corrispondente ad un interesse del 6, ed anche del 7 per ogni centinaio di lire impiegate nelle spese di costruzione.

Di questi esperimenti io non so se il Ministro delle Finanze sia disposto a farne qualcuno, ma presumo di no.

Lasciamo dunque questo tema, e riconosciamo una buona volta, che non si può e non si deve seguire altra via, diversa di quella che risponde alle presenti necessità, politiche e finanziarie, che sono proprie del nostro paese.

Penso piuttosto di dover rispondere ad alcune osservazioni svolte dagli oratori che parlarono contro il presente disegno di legge, col proposito di dimostrare, che i patti concordati colle Società sono soverchiamente onerosi per lo Stato.

L'onorevole Casaretto non sa persuadersi, che le spese di esercizio delle nostre ferrovie possano salire a tale proporzione, che non solo non trova riscontro nei risultati della gestione governativa della rete del Piemonte, ma dimostra sgraziatamente, che non vi è paese al mondo, che eserciti le sue ferrovie a condizioni così disastrose, come avviene appresso di noi; nessuno pertanto, diceva l'oratore, aggiusterà fede alle nostre parole, quando si saprà che noi appaltiamo l'esercizio delle nostre ferrovie, e ci teniamo paghi di ricevere dalle Società concessionarie un corrispettivo ragguagliato al 72  $\frac{1}{2}$  % del prodotto lordo per le reti continentali, ed al 97 per la rete Sicula. Questo 3 % di netto che lo Stato ricaverà dalle ferrovie della Sicilia, che pure fruttano da 11 a 12 mila lire a chilometro, prenderà l'aspetto di una elemosina, più che di una ragionevole partecipazione dei proventi, e comunque si giungesse a dimostrare che il Governo spende molto più per l'esercizio di queste ferrovie, l'onorevole Casaretto è di avviso, che il paese non crederà a queste affermazioni, e giudicherà severamente la condotta del Governo e del Parlamento.

Io non mi soffermerò lungamente ad esaminare il valore dei dati statistici che riassumono le notizie ufficiali sul costo di esercizio della rete ferroviaria del vecchio Piemonte.

In quest'Aula siamo appena in tre, l'onore-

vole Presidente del Consiglio, l'onorevole Casaretto ed io, che in quei tempi preadamitici, come li chiama l'onorevole Depretis, eravamo seduti sui banchi posti al confine dell'estrema Sinistra....

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Dell'estrema Sinistra di allora! (Ilarità).

Senatore SARACCO, *Relatore*. Certo, di allora! (Nuova ilarità). Ora io credo, che a quei tempi fossimo tutti concordi nel riconoscere la grande abilità di linguaggio e l'arte impareggiabile, vinta appena dai logismografi del tempo nostro, con la quale il Direttore generale delle ferrovie piemontesi sapeva raggruppare le cifre, per magnificare i risultati della gestione governativa. Non è pertanto senza molte riserve e circospezioni, che si possono accogliere i numeri esposti dagli onorevoli Casaretto e Finali, e dopo le spiegazioni fornite ieri dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, non mi sembra necessario insistere maggiormente su questo argomento. Permetta piuttosto il Senato che io mi indugi alquanto nello studio dei fatti di data più recente, che si impongono maggiormente alla nostra attenzione.

Vuolsi innanzi tutto mettere in sodo questo punto sostanziale, che le spese di esercizio delle reti continentali non arrivano già al 72.50 %, come ha supposto l'onorevole Casaretto, ma in realtà rimangono al di qua del 66, comprese le somme che si devono prelevare sui prodotti lordi dell'esercizio, per alimentare i fondi di riserva. È vero bensì, che dagli introiti annuali si dovrà in avvenire sottrarre la parte che rappresenta il compenso dovuto alle Società, per la cessione dell'uso del materiale mobile di loro proprietà, cosicchè il prodotto netto per lo Stato si ridurrà al 27.50 %; ma poichè nel momento presente lo Stato esercita le sue ferrovie con materiale proprio, la conclusione è questa, che attualmente i due gruppi di ferrovie appaltate alle Società continentali sopportano, in media, una spesa di esercizio che arriva appena al 66 %, e non più.

Quante volte adunque si vuol scendere ai confronti, ed ai dati comparativi fra i corrispettivi che si accordano alle Società, e le percentuali d'esercizio delle ferrovie italiane, o straniere, non si deve dire che spendiamo 72.50,

ma solamente 66 per ogni centinaio di lire del prodotto lordo delle nostre strade ferrate.

Ciò premesso, vediamo come si annunziassero le cose nel tempo passato.

Ho sotto gli occhi una Relazione ufficiale presentata nel 1880 dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'alta Italia, dalla quale risulta che sopra cinquanta linee in servizio, dieci erano passive, e le spese di puro esercizio di altre tredici, escluse le spese generali di amministrazione, aveano superato questa media del 66 %, che sembra tanto eccessiva.

Tengo parimenti sott'occhi un altro documento che fa parte degli atti del Senato, cioè una Relazione dettata dal nostro illustre Torelli (al quale mando un carissimo saluto a nome di tutti voi), che porta in allegato un quadro poco edificante, poichè ne risulta che in confronto di 8395 chilometri di strade ferrate in esercizio, le linee passive ne comprendevano 1949, ossia il 23 % di tutte le reti in esercizio. Questi documenti io non li metto fuori per opportunità di discussione. Di qui a poco ne produrrò degli altri di data più recente, e di maggiore importanza; ma di qui l'onorevole Casaretto dovrebbe già persuadersi, che effettivamente l'esercizio delle ferrovie nel nostro paese costa molto, e non è da par suo supporre, o pretendere, che private Compagnie assumano l'obbligo di esercitare queste medesime ferrovie a condizioni assai meno onerose per lo Stato.

L'onorevole Casaretto vi diceva, che il paese non crederà né al Governo, né al suo Parlamento, quando si sentirà dire, che sui proventi della rete Sicula lo Stato piglierà un miserabile tre per cento dei prodotti lordi di quelle ferrovie. In realtà, prenderà di più, perchè dai prodotti lordi preleva eziandio il canone dovuto alla Società a compenso dell'uso del materiale rotabile di sua proprietà; ma che ne possiamo noi, se nel 1882 le spese di esercizio della rete Sicula andarono, al di là del 115 %, e se nello stesso anno le spese della rete Calabro-Sicula esercitata dalla Società delle ferrovie Meridionali, della complessiva lunghezza di 1500 chilometri, risultarono di lire 5,000,000 superiori all'entrata annuale?

Non lo crederanno, ripete l'onorevole Casaretto.

Ma a chi dunque si ha da credere, di grazia?

Non si dovrà aggiustar fede ai documenti governativi, e dovremo credere a quattro mitingai che abusano stranamente della impunità che accompagna i loro atti e le loro parole?

Ma, onorevole Casaretto, ella che conosce molto bene le condizioni della nostra finanza, ella mi insegna che nel bilancio della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, siamo usi da molto tempo ad iscrivere fra le passività annuali una somma di 4,800,000 lire, per coprire la differenza fra le entrate e le spese delle Calabro-Sicule, e che in fatto la deficienza annuale arriva più spesso a sei o sette milioni. Se si aggiunge di poi, che in meno di cinque o sei anni, il Tesoro ha dovuto sopportare un'altra spesa di quaranta milioni almeno, per mantenere in condizioni di esercizio questa disgraziata rete ferroviaria, e non siamo punto sicuri che gli stessi bisogni non si riprodurranno per gli anni avvenire, io non comprendo davvero, che uomini di buona fede possano ancora meravigliarsi, e nutrire il sospetto, che le percentuali concordate colle Società non sieno in esatto rapporto colle spese effettive, che per un lungo periodo di anni hanno figurato e figurano nei conti del Tesoro.

Un altro dubbio ha sollevato l'onorevole Casaretto. Egli non è ben sicuro che le spese di esercizio siansi vagliate con sufficiente precisione, ed io non mi attenderò a dileguare questi sospetti dall'animo suo, poichè non conosco le ragioni del dubbio manifestato. Questo so, che i fatti da me discorsi si sono prodotti e riprodotti per un lungo periodo di 5, 6 o 7 anni a carico del contribuente italiano, e però ne debbo concludere che questi fatti esprimono la verità, e non si possono impunemente sconfessare.

Esaurito questo tema, l'onorevole Casaretto si adoperò a dimostrare, con grande lusso di citazioni e di esempi tratti da diverse parti del mondo, che non vi ha paese dove le spese dell'esercizio ferroviario sieno calcolate in così alta misura, come quella che ha servito di base per determinare il corrispettivo accordato alle tre Società concessionarie dell'esercizio. Io non posso, nè devo seguirlo per questa via, e ne ho dette le ragioni nella Relazione dell'Ufficio Centrale.

Ma poichè l'onor. preopinante si è soffermato a discorrere di proposito delle ferrovie francesi,

ed ha esposto alcuni numeri che vogliono essere intesi con molta discrezione, procurerò di parlarne ancor io con la maggior brevità, coi dati stessi che ricaverò dalla pubblicazione ufficiale del Picard, *Les Chemins de fer français*. E mi applicherò particolarmente a registrare pochi, ma significantissimi numeri che completeranno le notizie fornite dall'onor. Casaretto, intorno ai risultati dell'esercizio della rete ferroviaria che appartiene alla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée.

I dati statistici raccolti da Picard vanno fino al 1882, ed in quest'anno la Compagnia aveva esercitato 6344 chilometri di ferrovie, dei quali, 4768 appartenevano all'antica rete, 1576 alla seconda. Ora, è perfettamente esatto, che la spesa di esercizio delle ferrovie componenti la vecchia rete si contenne nella misura del 45 %, ma è altrettanto vero, che la percentuale di esercizio degli altri 1576 chilometri salì all'81 %, che è molto più del nostro 66!

Nè crediate già, che fra le stesse linee comprese nella vecchia rete non ve ne siano parecchie, anzi molte, in condizioni di gran lunga peggiori della nostra rete Calabro-Sicula. Se la spesa di esercizio per questa rete ferroviaria è salita al 147 %, i miei onorevoli avversari si consolino, poichè il Picard registra 34 linee passive sopra 62, ma passive in maniera eccezionale, poichè la perdita supera per molte il 200, il 300, il 500 ed il 600 %. E siccome al Senatore Casaretto piacciono i grossi numeri, io gli raccomando la linea Bourron a Malheserbes, con una percentuale di esercizio nel 1881 del 1541 % e l'altra da Sommières a Mazes, che salì a lire 1578 nell'anno 1882, sopra cento lire di prodotti.

Tuttavia, mi direte voi, il rapporto fra la spesa e l'entrata dei 4768 chilometri della vecchia rete, si è arrestato al 45 %, e però questi confronti staccati non hanno un vero e proprio valore.

Ma la ragione di questo fatto si trova facilmente nella considerazione, che i prodotti lordi chilometrici delle linee Paris-Lyon, Lyon-Avignon, della complessiva lunghezza di 746 chilometri, salirono a 182, ed a 176 mila lire rispettivamente nel 1882, con una percentuale di spesa che giunge appena al 35 %; ed io non credo davvero, che l'Italia possa cullarsi nella speranza di realizzare somiglianti risorse.

Il solo tronco da Genova a Novi potrà fra qualche anno produrre gli stessi risultati, ma l'Italia non possiede pur troppo molte linee, che diano proventi straordinari, i quali coprano così largamente le perdite delle linee secondarie.

Mi sono occupato specialmente della Paris-Lyon-Méditerranée perchè altri ne avea tenuto discorso, ma affermo, che i medesimi fatti a un dipresso si verificano nei resoconti delle altre Compagnie francesi.

Tralascio pertanto di entrare in maggiori dettagli, perchè a me non piace abusare della pazienza del Senato, e mi terrò contento di citare poche ma grosse cifre, onde si farà viepiù manifesto, che in queste materie non è savio consiglio ricorrere agli esempi di altre nazioni, quando in uno stesso paese i termini di confronto sono diversi ed opposti.

L'antica rete francese di proprietà delle Compagnie contava nel 1881, 10,163 chilometri di strade ferrate, e il prodotto chilometrico dell'anno era salito a 45,217,000 lire, al netto. Le linee componenti la nuova rete segnavano anche esse una lunghezza di 10,292 chilometri, ma il prodotto netto si era arrestato nello stesso anno a 7,261 lire a chilometro. Quale differenza di prodotti, e per ciò stesso, quanta diversità nelle spese di esercizio delle une e delle altre linee!

Con questi esempi io spero aver dimostrato, che anche la Francia, tanto più ricca di noi, ha le sue linee passive, dalle quali sarebbe ben lieta se potesse ricavare la piccola elemosina del tre o dell'otto per cento, come facciamo noi per le strade di Sicilia, cosicchè non mi par proprio vero, che l'Italia sia per questo rispetto alla coda di tutti gli altri paesi. Anche l'onorevole Casaretto se ne consolerà nel suo provato patriottismo, ed io prenderò commiato da lui, per intrattenermi brevemente con altri oratori, spiacente che per cagione di stanchezza non mi venga fatto di rispondere così ampiamente, come vorrei, agli importanti discorsi che furono pronunciati dagli onorevoli Majorana, Consiglio ed Alvisi, per combattere il presente disegno di legge,

L'onorevole Majorana-Calatabiano con parole cortesi, come sempre, ha lanciato una frecciatina all'indirizzo dell'Ufficio Centrale, che nel parer suo ha avuto il torto di piegare avanti al

principio d'autorità, quando fece giudizio che il presente disegno di legge si dovesse approvare per considerazioni di ordine politico, che l'Ufficio Centrale non si è poi curato di svolgere nella sua Relazione.

Francamente, io credo che l'onorevole preopinante si inganni a partito. Noi ci siamo guardati bene dalla tentazione di trattare la questione politica. È un metodo troppo facile questo, del quale non credo doversi abusare, che in difetto di buoni argomenti sembra fatto apposta, per creare un ambiente favorevole alle più ardite proposte di leggi: ed io non ho ancora dimenticato, e non scorderò mai, che all'ombra della ragione politica, vinse il partito favorevole ad un provvedimento, che privò il tesoro di una preziosa risorsa. Forse, non saremo riusciti a rendere con chiarezza il nostro pensiero; ma l'opera dell'Ufficio Centrale si volse principalmente allo studio delle Convenzioni e degli articoli della legge, al di fuori interamente di ogni altra considerazione estranea al soggetto, di cui si è dovuto occupare.

Però è perfettamente esatto, che il Senato fu invitato ad esaminare e risolvere le questioni che solleva il presente disegno di legge, con un retto ed elevato apprezzamento delle circostanze, in mezzo alle quali le Convenzioni sono sorte, e col giusto senso dell'opportunità e del tatto politico che s'impone alle deliberazioni del Senato.

Queste parole non vogliono punto dire, che l'Ufficio Centrale si fosse indotto da considerazioni politiche a raccomandare al Senato l'approvazione della legge. Noi lo abbiamo semplicemente invitato ad apprezzare le considerazioni, e gli argomenti tecnici che furono adottati a difesa della legge « col giusto senso dell'opportunità e del tatto politico » che mai non si scompagnano dalle deliberazioni di questo alto Consesso, e così desideriamo che il Senato adempia la sua nobile missione, senza che debba sorgere il sospetto di soverchia pieghevolezza all'autorità del Governo.

L'onorevole Majorana-Calatabiano ha trattato con quella facondia e con quella competenza che tutti gli riconoscono, l'argomento delle tariffe. Ma poichè l'onorevole Ministro di Agricoltura e Commercio ha già risposto ampiamente, ed ancor io mi sono adoperato a dimostrare, che tutte le questioni di tariffe riman-

gono aperte, cosicchè l'onorevole Senatore avrà più tardi l'opportunità di rientrare con frutto in questo stesso argomento, andrò dritto ad un altro argomento.

L'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano crede, che col sistema delle Convenzioni si arrivi ad immobilizzare e consolidare i difetti dell'esercizio governativo, giacchè le condizioni dell'appalto non migliorano affatto lo stato presente di cose. Se questa deve essere l'ultima parola della cessione del servizio ferroviario all'industria privata, tanto vale che si cerchi di organizzare meglio il servizio in avvenire; se l'esercizio lasciato a mani del Governo non ha dato buoni risultati, non è ancor detto, che col tempo non possa migliorare, ed ai peccatori si lascia sempre il tempo a potersi convertire. Ma riconoscere i nostri errori ed immobilizzarli scientemente per un lungo spazio di tempo a profitto delle Società, gli è lo stesso che confessare la nostra impotenza per arricchire le altre parti contraenti.

Quando le cose stessero nei termini quali furono esposti dall'onorevole preopinante, io non potrei neanche consentire con Lui, imperciocchè i fatti più recenti e più chiari conducono a concludere, che i difetti dell'esercizio governativo vanno via via crescendo ogni anno, e perciò non è ragionevole supporre, che le cose possano volgere in meglio nel tempo avvenire. A questo siamo giunti, e lo accenno eziandio per edificazione de' miei onorevoli avversari, a cui piace che le nostre ferrovie sieno esercitate dal Governo, che mano a mano che i prodotti lordi crescono, la percentuale dell'esercizio sale a sua volta ad una misura più elevata di prima.

Ho qui un documento ufficiale tratto dalle pubblicazioni annuali del Ministero dei Lavori Pubblici, dal quale appare, che nel 1879 il prodotto lordo delle ferrovie dello Stato fu di 16 mila lire al chilometro, e la percentuale delle spese in confronto dell'entrata risultò del 56  $\frac{1}{2}$  per cento. Nel 1880 gli introiti crebbero di circa due milioni, e la differenza fra la spesa e l'entrata salì da 56 a 58.20 %. Nel 1881 si ottenne un altro aumento di 1,200,000 lire; e la percentuale si alzò a 59.8 %. Nel 1882, nuovo aumento nei prodotti, ed altro aumento nella percentuale nella spesa che si elevò a 61.4 %. Finalmente nel 1883 le entrate aumentarono di 1 milione e

mezzo circa, ed il coefficiente dell'esercizio, che nel 1879 era risultato del 56  $\frac{1}{2}$ , giunse felicemente al 63.8 %, mentre i prodotti lordi chilometrici erano cresciuti fra il 1879 ed il 1883 da lire 29,039 a lire 33,632!

Un primo beneficio che ricaveremo dalle Convenzioni, sarà dunque questo di impedire che avvenga peggio, perocchè la triste esperienza che facciamo da sei o sette anni consecutivi deve ammonire, che il male è profondo, e converrebbe usare ferro e fuoco per mettervi un conveniente riparo.

Ma l'utile effettivo consiste particolarmente in ciò, che le Società si sono acconciate ad una seconda, poi ad una terza percentuale via via decrescente col crescere dei prodotti, perchè pensano che, collò svilupparsi del traffico, l'esercizio debba divenire meno costoso; mentre abbiamo visto, che nell'esercizio governativo lo stesso fenomeno conduce a risultati contrari. Qui però occorre considerare, che le Società non furono troppo felici nelle loro prime previsioni. Esse avevano sperato, che il prodotto iniziale di 212 milioni (parlo delle reti continentali) si sarebbe raggiunto fino dal primo giorno in cui avrebbero preso possesso delle reti; ed invece il Senato ha udito nel corso di questa discussione, che nell'anno 1884 il prodotto effettivo si aggirò fra i 195 milioni. Onde avverrà, che ci vorranno due o tre anni ancora, prima di raggiungere la cifra concordata dei prodotti lordi, ed in questo intervallo di tempo le Società non potranno realizzare quei lucri, sovra dei quali avevano fatto assegnamento, fino dai primi anni dei loro contratti.

Ma il ragionamento dell'onorevole Majorana pecca nella sua base, imperciocchè la percentuale del 62.50 convenuta colle Società continentali e quella dell'82 % stabilita per la rete Sicula, non concordano intieramente colla spesa effettiva dell'esercizio che si è verificato in ciascuno degli anni 1882, 1883.

Per amore di brevità, parlerò soltanto delle reti continentali. Il Senato ricorderà, che fatta ragione dei nuovi oneri imposti alle Società, e valutando gli effetti della presunta diminuzione dei prodotti, derivante da un primo ribasso nelle tariffe, la percentuale dell'esercizio doveva essere fissata nella ragione di 0.637, anzichè di 0.625, quante volte si fosse inteso di adottare, come punto di partenza il costo effet-

tivo dell'esercizio nel 1882. Ecco adunque un vantaggio reale, perchè invece di compartecipare ai prodotti lordi nella ragione del 26.3, lo Stato conseguirà il 27.50, ed otterrà un guadagno di due milioni e mezzo all'anno, a un bel circa.

Ma bisogna ancora prendere nota di un altro fatto. Negli accordi intervenuti colle Società la perdita dipendente dal ribasso delle tariffe venne calcolata nella somma di un milione e seicentomila lire, ma come ho avuto già l'onore di avvertire, nuovi ribassi furono proposti di poi ed accettati dalle Società, onde gli introiti lordi scemeranno di un altro milione e quattrocentomila lire, cosicchè la perdita totale potrà salire a tre milioni, per le sole reti continentali.

Io non mi porto garante, nè altri, io credo, vorrebbe metter pegno, che tali sieno per essere gli effetti che produrrà negli introiti dell'esercizio l'applicazione delle nuove tariffe, ma fino a dimostrazione contraria, devo credere, che i calcoli di probabilità istituiti dal Governo abbiano un fondamento plausibile di ragione e di verità. E siccome questa seconda perdita di un milione e 400 mila lire non poteva essere, e non fu calcolata per fissare la percentuale dell'esercizio nella ragione di 0,625 per cento, riesce evidente che di fronte a questa nuova diminuzione di introiti, la percentuale doveva salire di un mezzo punto ancora, per metterla d'accordo colla spesa effettiva dell'esercizio nel 1882: cosicchè rimane dimostrato una volta di più, che le Società hanno preso in appalto l'esercizio delle ferrovie a condizioni diverse, ossia, mediante un corrispettivo sensibilmente inferiore al costo effettivo dell'esercizio governativo.

Non si può d'altronde dimenticare, che appena raggiunto il prodotto iniziale, la percentuale sui maggiori prodotti scenderà al 56, poi al 50 per 100, mentre dal 1879 in poi si è manifestato costantemente il fenomeno contrario di un aumento percentuale di spesa, che tien dietro al movimento ascensionale dei prodotti; e però, senza entrare in maggiori discussioni sul più o sul meno, parmi poter concludere, che le Convenzioni assicurano alla finanza un provento superiore a quello attuale, cosicchè lo Stato ha potuto acquistare la sicurezza, che d'ora in avvenire l'esercizio delle ferrovie costerà meno di quanto avea costato in passato.

È certo di poi, che l'osservazione dell'onorevole Majorana non potrebbe abbracciare le ferrovie che appartengono, e sono attualmente esercitate dalla Società delle ferrovie Meridionali. Si comprende benissimo, che le Società si propongano di correggere il difetto dell'esercizio governativo, e realizzare sensibili economie nell'esercizio, ma non si può egualmente credere, che sui 1700 chilometri delle ferrovie Meridionali, si possano introdurre molte economie nelle spese, perciocchè gli stessi uomini che già fecero prova di grande abilità, e procacciarono alle Società lauti e copiosi guadagni, saranno ancor quelli che continueranno a dirigere l'esercizio delle ferrovie medesime, contro una percentuale inferiore a quella degli anni passati.

Lascio adesso l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano, e vengo a dire qualche parola in risposta all'onorevole Consiglio. L'onorevole Senatore ha rotto una lancia contro questo disegno di legge, perchè il corrispettivo dell'esercizio concordato colle Società supera, per suo avviso, ogni ragionevole misura.

Le Società, diceva l'oratore, se ho bene affermato il suo pensiero, riceveranno le ferrovie in ottimo assetto, giacchè lo Stato si impone l'obbligo di spendere una somma considerevole in miglioramenti, e perciò le spese di manutenzione che andranno a carico delle Società saranno inferiori a quelle che sopporta oggi lo Stato.

Dunque, il corrispettivo dell'esercizio, che venne concordato sulla base della spesa effettiva sostenuta dallo Stato nel 1882, per ciò solo superiore al giusto ed al vero.

L'argomentazione dell'onorevole Consiglio pecca nella sua base. Convien anzitutto porre mente, che le opere decretate, o dirò meglio, le opere contemplate negli allegati delle Convenzioni, che importeranno una spesa di circa 110 milioni a carico dello Stato, e non di più, come erroneamente supponeva l'onorevole preopinante, dovranno essere compiute nel giro di quattro anni, cosicchè non si vuol già credere, che in questo intervallo di tempo le spese della manutenzione ordinaria, che non soffrono di essere a lungo differite, possano riescire inferiori a quelle del tempo presente. Ma gioverà particolarmente ricordare, che le opere di cui s'è parlato furono predisposte, non già per mi-

gliorare lo stato attuale delle strade, ma piuttosto, ed unicamente, in contemplazione e nella prospettiva del maggior traffico che verrà a svilupparsi sulle linee in servizio; ed il Senatore Consiglio vorrà considerare, che per questo rispetto gli obblighi delle Società cresceranno, anzichè debbano diminuire, imperciocchè, volta a volta che crescerà il numero dei binari, e si allargheranno le stazioni, di tanto dovranno crescere le spese della manutenzione annuale che si impongono alle Società.

Dubito poi, che le cose abbiano da correre a rovescio.

Ricordo di aver letto nella Relazione parlamentare della Camera dei Deputati, che in questi ultimi anni la manutenzione delle ferrovie dello Stato si era alquanto trascurata, ed anch'io ho ragione per credere che sia così: tant'è vero, che nessuno pensò a sconfessare questa affermazione.

Se ciò fosse, mi par chiaro che le Società, alle quali abbiamo imposto l'obbligo della manutenzione ordinaria e straordinaria delle ferrovie, dovranno nel tempo avvenire spendere molto più di quello che si è speso in passato, cosicchè la trascuratezza del Governo si volgerà a loro danno, per la ragione appunto che il coefficiente d'esercizio venne fissato sulla base della spesa effettiva del 1882, inferiore a quella normale che le Società dovranno effettivamente sopportare, sia per rimettere, che per mantenere le ferrovie in condizione di lo-devole esercizio.

E su ciò basta; perocchè non vorrei incorrere nella taccia di volere provar troppo, e però di aver provato nulla, e vengo ad un'altra osservazione del Senatore Consiglio. Egli ha fatto le meraviglie, perchè ai 19 milioni che mancavano nel 1882 per arrivare al prodotto iniziale dei 212 milioni, si è applicata, per modo di dimostrazione, la percentuale del 52%. Ma qui, davvero, io non so riconoscere il senso pratico ed acuto dell'onorevole Consiglio. Non è certamente nell'interesse delle Società, che ad una parte così considerevole degli introiti rimasti al disotto del prodotto iniziale, si è applicata la percentuale del 52, anzichè quella del 62.50 per cento, e non era questa per fermo la prospettiva delle Società, le quali si aspettavano di entrare in possesso delle linee, quando il prodotto iniziale già fosse giunto ai 212 mi-

lioni. La verità è adunque questa, che ai prodotti superiori a quelli del 1882, ma inferiori alla cifra concordata di 212 milioni, si applica fin d'ora la percentuale minore, sebbene debba correre assai tempo ancora, prima che siasi raggiunto il prodotto iniziale.

Come vede adunque l'onorevole Consiglio, il suo argomento non torna, e sta invece, che lo Stato sentirà un reale vantaggio dall'applicazione anticipata della seconda percentuale ridotta al 52 per cento, ad una parte così notevole degli introiti, rimasti al disotto del prodotto iniziale.

Qualche parola, anzi molte parole dovrei rivolgere all'onor. Alvisi, che ringrazio sempre della grande cortesia, ond'egli mi onora.

L'onorevole Senatore ha ricordato le parole del Jacqmin e del Say, che in diverso tempo si sono schierati tra i più fieri avversari del riscatto delle ferrovie del loro paese. L'uno e l'altro hanno detto che « *le rachât par l'Etat c'est l'exploitation pour l'Etat* ». Io stesso ho talmente temuto, che una volta riscattate le ferrovie dell'Alta Italia, fossimo condannati al pericolo di doverle esercitare, che non ho dubitato un istante, e l'onorevole Presidente del Consiglio lo sa, di deporre il mio voto nero nell'urna, quando il Senato fu chiamato ad approvare la Convenzione di Basilea. Ma il Jacqmin ed il Say pronunciavano le ricordate parole, nel divisamento di impedire che il riscatto si facesse. Noi invece ci troviamo davanti ad un fatto compiuto: e l'onorevole Alvisi sa benissimo, che il Say si preoccupava talmente della eventualità che lo Stato dovesse diventare l'esercente delle ferrovie riscattate, che non si peritò di annunziare la rovina della pubblica finanza, quando la Francia avesse commesso l'errore di sanzionare le teorie del partito radicale, che inclinava al riscatto per considerazioni di ordine politico e sociale.

Per la qual cosa, io accetto volentieri la sentenza del Say e del Jacqmin, che ha ricordato l'onorevole Alvisi, ma tengo molto più a rimaner fedele a questa altra, uscita parimenti dalla bocca di quell'illustre uomo di Stato, la quale ammonisce, che l'interesse della pubblica finanza consiglia a dimettere l'esercizio delle ferrovie nelle mani dell'industria privata.

L'onorevole Alvisi ha rivolto parecchi quesiti al Governo, alcuni dei quali hanno realmente

una certa gravità, ma non tocca a me di rispondere. Mi permetterò solo di avvertire, che non mi è parso troppo felice, quando tra gli eventi che volevano, a suo credere, essere preveduti e contemplati nei contratti, stimò di scegliere quello, che questa razza bipede riesca a vincere le distanze, col mezzo dei palloni aerostatici. Da quel che pare, è una previsione abbastanza remota; ma sia pure, che la generazione presente sia chiamata a vedere questa novità. Chi vorrà credere che le nostre Società sieno disposte a condurre merci e viaggiatori in ferrovia, contro un corrispettivo del 62,50 per cento ragguagliato ai magri prodotti dell'esercizio?

Risponderò piuttosto a due osservazioni di ordine diverso. L'onor. Alvisi, se ben ricordo, si è occupato della enorme facoltà lasciata al Governo di affidare alle Società la costruzione, a prezzo fatto, delle ferrovie complementari, cosicchè lo Stato potrà trovarsi impegnato in una spesa di due miliardi di lavori. Bisogna prima, che l'onorevole Senatore mi consenta di fare un po' di falcidia a questi due miliardi, che si devono ridurre a 3 o 400 mila lire, al più, imperciocchè è bensì vero, che i lavori ferroviari camminano mollemente, perchè non stiamo troppo bene a quattrini, ed altresì in considerazione di certe clausole contrattuali, che obbligano gli appaltatori a rallentare i lavori, ma è altrettanto vero, che gli appalti si sono fatti su larga scala, nè il Governo può cedere alle Società la costruzione delle linee già appaltate. Tuttavia, io sono d'accordo con l'onorevole Alvisi, che il Governo debba usare di questa facoltà con molta discrezione, e mi piace ricordare un'altra volta, che lo Stato non prende impegni verso le Società, e sono piuttosto le Società che a richiesta del Governo si sono vincolate alla costruzione dei lavori, con intiera libertà d'azione dell'altro contraente. Ed io sono convinto, che l'attuale Ministro dei Lavori Pubblici, e chiunque altro, dopo di lui, prenderà posto sopra quei banchi, non mancherà di circondarsi delle opportune cautele, e di ricorrere nella generalità de' casi all'esperimento delle aste, prima di venire a patti colle Società concessionarie.

D'altra parte, bisogna riflettere, che in molti casi può tornare di grande vantaggio allo Stato, che le Società diventino concessionarie

della costruzione delle linee. Chi è pratico d'affari sa, che più spesso val meglio trattare con Società potenti, fornite di capitali propri, e servite da un buon personale, anzichè con piccoli appaltatori, senza responsabilità materiale e morale, costretti a ricevere la legge dai banchieri che non sono i più generosi uomini di questo mondo. Ma giova principalmente, che le costruzioni sieno affidate alle stesse persone che hanno l'obbligo di mantenere le ferrovie, e nel caso presentel'esercizio sarebbe il garante di una buona costruzione delle ferrovie. Mi par quindi, che dal momento che lo Stato non contrae verun obbligo, non vi debba essere una seria ragione, per negare al Governo l'uso di una facoltà, che in molti casi potrà essere esercitata a vantaggio della pubblica cosa.

Un'altra osservazione ha fatto l'onor. Alvisi sul punto della vendita, e rivendita del materiale mobile, di cui hanno discorso parecchi oratori.

Nella Relazione dell'Ufficio Centrale, questa che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici chiamò una questione assai aggrovigliata, fu trattata con qualche ampiezza, a fine principalmente di togliere il sospetto, che la natura del patto involgesse una larghezza di lucri accordati alle Società. Dubito però, che le cose dette, e finò le spiegazioni dell'onorevole Ministro, non sieno giunte a mettere in chiara luce questa verità, poichè l'onorevole Alvisi, che non è un profano, ne dubita grandemente, malgrado le spiegazioni verbali ricevute dal Collega Ranco, espertissimo conoscitore di queste materie.

L'onorevole Alvisi, da quel valent'uomo che è, si adoperò a portare la questione sul terreno pratico, ed io lo seguirò volentieri sopra questa via.

Egli ha recato innanzi l'esempio di un proprietario di terreni che cede in affitto un suo podere, ed insieme al podere, le scorte. Non è egli vero, soggiungeva l'oratore, che seguendo la generale consuetudine, questo proprietario domanderà al conduttore, che in fine di contratto gli restituisca le scorte nelle medesime condizioni in cui le ha ricevute, ed in difetto, si impegni a pagarne il valore, secondo la stima fatta in principio di locazione? O perchè non si è fatto altrettanto nel caso presente?

Il ragionamento fatto dall'onorevole Alvisi è

corretto, ma non trova il suo riscontro nei contratti che discutiamo. Supponga piuttosto, che il proprietario di uno stabilimento cerchi di affittare, insieme all'edificio, le macchine e gli attrezzi mobili che si consumano con l'uso, e cambiano da un giorno all'altro di valore. Forsechè questo proprietario troverà facilmente chi sia disposto ad accettare, per la restituzione delle macchine e degli altri attrezzi destinati ad uso industriale, le stesse condizioni, che un proprietario di beni rustici giustamente si ripromette di ottenere dal suo conduttore? Io non lo credo, o dirò meglio, non lo crederei altrimenti; trannechè mi venisse dimostrato, che questo esercente sia entrato nel convincimento di poter realizzare così larghi guadagni, che gli consentano di affrontare l'alea delle perdite eventuali nel capitale delle scorte, mediante un fondo di ammortizzazione opportunamente disposto per tutta la durata della locazione.

Ma le Società non si trovano in queste condizioni; e penso averlo chiarito ampiamente nella Relazione, perchè sia necessaria una nuova dimostrazione. Bensì l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici poteva scegliere un sistema diverso da quello, che fu adottato come base di contratto, quello cioè di lasciare alle Società l'obbligo di provvedere al rinnovamento del materiale mobile, accordando ad esse un equo compenso; in considerazione eziandio dell'alea che dovranno correre per il materiale acquistato. Credo anzi, - se debbo dire tutto il mio pensiero - che forse avrebbe fatto meglio a tenere questa via. Ma poichè niuno dubita oggimai, che la percentuale dell'esercizio fu regolata in base alla spesa effettiva, senza il più piccolo margine che tenga luogo di un ragionevole compenso per la eventualità di perdite nel capitale impiegato nell'acquisto del materiale rotabile, diventava necessario, che le Società venissero prosciolte da qualunque responsabilità, fuor quella che deriva dall'obbligo di una accurata manutenzione.

Prima di por termine a queste mie considerazioni, devo compiere un atto di dovere verso uno dei Colleghi nostri, distintissimo magistrato, il quale nell'Ufficio al quale io apparteneva, trattò con grande maestria una questione sollevata in quest'Aula dall'onorevole Finali, al quale rispondeva ieri il Ministro Grimaldi. L'ottimo Collega non si mostrò persuaso, che le tariffe a prezzo differenziale si potessero con-

fondere colle tariffe speciali, di modo che alle prime, come alle seconde, fosse lecito applicare il principio della responsabilità limitata, nei termini dell'ultimo comma dell'articolo 416 del Codice di commercio. Anche l'onorevole Finali muoveva lo stesso lamento, considerando sempre la questione sotto il punto di vista giuridico; più che nel rispetto economico.

Io non mi prenderò questa libertà di trattare la questione giuridica, dopo che ne ha discorso con tanta maestria l'onorevole Ministro del Commercio.

Tengo solamente a cuore di dimostrare, che questo patto, o dichiarazione di principi che dir si voglia, onde le Società furono sollevate dalla maggiore responsabilità stabilita dall'art. 416 del Codice di commercio, venne introdotto nelle Convenzioni, a difesa piuttosto del pubblico erario, anzichè nello interesse delle Società.

Posto infatti, che alle Società si fosse imposta una maggiore responsabilità per i trasporti di merci a tariffa differenziale, è facile intendere, che le medesime dovessero tenersi preparate a rispondere di tutte le conseguenze di una responsabilità illimitata, portando fra le passività dell'esercizio una somma a calcolo, destinata al rimborso delle perdite e delle avarie nei trasporti.

Ora, giustizia vuole, che sia ricordata un'altra volta questa circostanza essenziale, che i corrispettivi dell'esercizio da accordarsi alle Società furono esclusivamente regolati sulla qualità, e sull'ammontare delle spese sostenute dalle Amministrazioni ferroviarie nel 1882, e facilmente si intende, che quando pure le disposizioni dell'art. 416 del Codice di commercio si dovessero intendere nel senso maggiormente rigoroso, i rischi che si collegano al precetto di una responsabilità illimitata, o piuttosto le conseguenze pecuniarie che ne derivano a carico del vettore, non potevano essere, nè furono contemplate, e prese in considerazione dai contraenti, per trovare la percentuale dell'esercizio, giacchè il Codice di commercio andò solamente in vigore col 1° gennaio 1884. Tutta volta pertanto che si fosse adottata questa interpretazione della legge, le Società potevano a buon diritto credersi licenziate a rifiutare questo nuovo carico; ovverosia ad insistere presso il Governo, per ottenere un compenso ragguagliato

alla natura ed alla importanza dei nuovi e maggiori rischi dell'esercizio ferroviario.

Per verità, io avrei amato meglio che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici si fosse acconciato a concedere questo compenso, sotto la forma di un piccolo aumento sulla percentuale dell'esercizio, e spero che non siasi ancora detta l'ultima parola, che serva a tranquillizzare il commercio. Ma non sarebbe giusto, nè equo, che si pigliasse argomento da questa disposizione contrattuale, per venire nella conclusione, che la parola della legge si è voluta interpretare a tutto beneficio delle Società concessionarie e responsabili dell'esercizio ferroviario.

Una parola ancora io debbo all'onorevole Finali.

L'Ufficio Centrale, diceva l'egregio Senatore, si è grandemente compiaciuto dell'obbligo imposto alle Società di anticipare a richiesta del Governo una somma di 102 milioni, talchè questa non è stata l'ultima delle considerazioni, che esercitò una larga influenza sulle ultime risoluzioni concordemente accettate. Ma questa potrebbe anche esser una illusione, imperciocchè nei momenti calamitosi le Società non sarebbero molto probabilmente in grado di tenere gli impegni contratti.

Ora io prego l'onorevole Finali a considerare, che il Governo tiene il pegno in mano, vale a dire un capitale di 265 milioni versato dalle Società, che risponde dell'osservanza del patto. Se queste fossero realmente impotenti, od altrimenti si ricusassero a compiere il loro dovere, il Governo sarebbe obbligato a rivolgersi altrove, e le conseguenze di un prestito contratto a condizioni onerose ricadrebbero necessariamente sul patrimonio sociale, in conformità del principio della massima di diritto comune, che quegli il quale non tiene fede alle sue promesse, è tenuto ai danni ed agli interessi verso l'altra parte contraente. Mi sembra quindi, che l'Ufficio Centrale fosse bene avvisato, quando faceva il dovuto conto del grave impegno assunto dalle Società di venire in soccorso del Tesoro, ed amo esprimere ancora una volta il più caldo voto che il Governo sappia usare di questo con la maggiore discrezione.

Il mio discorso corre oramai al suo termine, e domando il permesso di aggiungere altre poche considerazioni a modo di conclusione.

Signori Senatori, un grido di allarme è par-

tito da questi banchi, che mi ha ferito dolorosamente gli orecchi, e se potessi usare la parola del poeta, direi, che « mi ruppe l'alto sonno nella testa », imperciocchè mi ha fatto accorto, che uomini gravi e rispettabilissimi, dei quali da lunga pezza conosco ed ammiro il carattere e l'ingegno, intravedono già, anzi, sono addirittura convinti, che il presente disegno di legge nasconde nelle sue pieghe il germe della rovina economica della patria, e verrà giorno, nel quale il paese dovrà andare all'incontro dei maggiori sacrifici, pur di scuotere il giogo, e rompere le catene di questa oligarchia bancaria, che minaccia l'esistenza della nazione.

Ma è dunque vero, o Signori, che noi siamo sull'orlo di un abisso, alla vigilia forse di un Waterloo politico ed economico? E saremo tanto ciechi, che di cuor leggiere, e per un miserabile piatto di lenti, ci acconceremo al partito di vendere la vita economica del nostro paese?

Ed a me pover uomo toccherà il dolore ineffabile, l'onta incancellabile di aver osato far ciò che Papiniano pregato da Caracalla non volle fare, perchè un parricidio si può anche scusare, difendere mai?

Ebbene, io prego il mio vecchio amico, l'onorevole Casaretto, a non sorridere di compassione, se gli dico che i miei Colleghi dell'Ufficio Centrale ed io non avevamo pure un istante sospettato, e neanche oggi sappiamo concepire col pensiero, che un semplice appalto di esercizio, a scadenza di venti anni, in capo a tre Società, di sei o sette mila chilometri di strade ferrate, oltre i due mila, o poco meno, che appartengono alla Società delle Meridionali, coll'obbligo di esercitarle sotto il controllo e la sorveglianza del Governo, e con tariffe deliberate dal Parlamento, che il Parlamento potrà sempre a sua posta rimaneggiare; possa creare l'ombra di un pericolo, che metta a repentaglio la fortuna della Nazione.

Io vi ho già detto, che in questa Europa, sopra centottanta mila chilometri di ferrovie che solcano il suo territorio, centocinquanta mila si trovano nelle mani di Società private; e tuttavia questa vecchia Europa si muove e si agita liberamente, e non si mostra turbata di questa soverchiante prevalenza degli interessi privati, che si accordano assai bene, e prov-

vedono all'interesse di tutti: conciossiachè la potenza economica di un paese si ragguaglia bensì al numero di chilometri di ferrovie che possiede, ma punto o poco alla qualità ed ai mezzi coi quali queste ferrovie sono esercitate.

La Francia, due anni or sono, versava nelle condizioni stesse, in cui si trova oggi l'Italia nostra. Essa aveva decretato molte strade che poi non era in grado di costruire. Essa possedeva diverse linee ferroviarie, e tronchi isolati di linee, come noi li possediamo, senza sapere chi ed a quali condizioni ne volesse assumere l'esercizio. Ebbene, la Francia repubblicana non si peritò di venire a patti colle sue grandi Compagnie che possiedono un patrimonio di dieci miliardi, e per giunta non sono punto amiche del Governo, e tranne i soliti radicali, i quali naturalmente non vedono che il Minotauro dalle canne d'oro e dalle zanne d'acciaio, tutti gli uomini d'ordine non si fecero scrupolo di concedere il voto favorevole alle Convenzioni, che trassero la Francia dai maggiori imbarazzi.

Ma che direbbero i miei onorevoli oppositori, i quali si mostrano sgomenti della straordinaria potenza di tre Società, che prenderanno l'esercizio di otto o nove mila chilometri di strade ferrate, che direbbero essi di grazia, se per avventura venisse a portare le sue tende in Italia quel signore americano, il Vanderbilt, il quale, se non cado in errore, possiede da solo otto mila chilometri di strade ferrate, che fa muovere a suo talento, senza ricevere legge da nessuno, e senza che il Governo di quel paese se ne dia il più lontano pensiero? Io vorrei bene, che quel signore si risolvesse a portare i suoi capitali in Italia, ma non sarei ben sicuro, che la presenza di quest'uomo non fosse giudicata esiziale agli interessi economici e politici del nostro paese!

Ma vediamo un poco quello che è avvenuto tra noi, in un tempo che non è uscito ancora dalla memoria degli uomini. Dieci anni addietro, noi non avevamo un palmo di linea ferrata che fosse esercitata dal Governo. Lo Stato ne possedeva appena un migliaio di chilometri, e l'esercizio di tutte le ferrovie era nelle mani di tre Compagnie, una delle quali, come ben disse l'onorevole Deodati, teneva un piede a Parigi e l'altro a Vienna. Oltre a ciò, queste Compagnie erano proprietarie delle linee che esercitavano, come le Compagnie francesi sono

proprietarie delle grandi linee, che rappresentano un capitale impiegato nelle costruzioni, di dieci miliardi ed anche più. Ebbene, chi si è accorto mai, che queste tre Compagnie abbiano creato dei seri imbarazzi al Governo? Certo negli uffici del Ministero dei Lavori Pubblici sono rimaste le tracce di molte resistenze fraposte dalle vecchie Società, e dei contrasti ed attriti di diversa natura, ce ne saranno pur troppo, onorevole Ministro, nei rapporti quotidiani fra i rappresentanti delle nuove Società, e gli agenti del Governo; ma non comprendo affatto, che queste nuove Società possano alzare la bandiera della ribellione contro le leggi dello Stato, e converrebbe disperare delle sorti del nostro paese, se il Governo non si credesse abbastanza armato per condurle al dovere, quante volte accennassero a sconfinare.

Per la qual cosa, domando il permesso di credere, che i nostri avversari abbiano usato di questo argomento, come si usa di una figura rettorica, e lasciando questo tema, volgerò le mie ultime parole a chiarir meglio, se ancora ne sia mestieri, il significato del voto che l'Ufficio Centrale domanda al Senato.

Alcuni fra i Colleghi nostri hanno affermato, che l'Ufficio Centrale si era posto allo studio del presente disegno di legge, col pensiero preconcelto, e con l'animo deliberato di non toccarlo in veruna delle sue parti, onde impedire che dovesse un'altra volta sostenere le prove dell'urna, davanti alla Camera dei Deputati. E non è mancato chi informasse i Senatori contrari alla legge, che essi erano nel pieno diritto, e potevano impunemente presentare emendamenti e correzioni alle disposizioni della legge, perchè ad ogni modo la cosa pubblica non ne avrebbe patito nocumento.

La grande stima che faccio dell'egregio Senatore, sempre assegnato e prudente, quanto nel corso della discussione seppe mostrarsi cortese verso l'Ufficio Centrale ed il suo Relatore, facilmente mi persuade, che questa volta la parola trascorse molto al di là del giusto pensiero dell'oratore; e poichè non si voleva predicare coll'esempio, non era punto mestieri, mi pare, di questa o di altra giaculatoria, che ricordasse il diritto che appartiene a ciascun Senatore di presentare correzioni ed emendamenti al presente disegno di legge. Fino a quando la democrazia invadente con-

sentirà che l'Italia possieda un Senato vitalizio, nessuno sarà mai per mettere in dubbio, che i membri di questo Alto Consesso abbiano pieno ed intero il diritto, che può anche essere un dovere, di correggere ed emendare a loro grado, come di respingere, i progetti di legge che ci compaiono dinanzi.

Suppongo piuttosto, e tengo anzi per fermo, che l'onorevole Senatore che usò questo linguaggio, abbia semplicemente inteso di manifestare la sua opinione, che i membri dell'Ufficio Centrale avrebbero anch'essi desiderato, come amerebbe di gran cuore ciascuno di voi, che per vicendevole consenso delle parti contraenti, alcune clausole delle Convenzioni si potessero ancora modificare, nell'interesse, ed a vantaggio della pubblica cosa; ma poichè ad essi non arrideva più un filo di speranza, che si potessero utilmente riannodare le trattative colle Società, si fossero tuttavia determinati a raccomandare al Senato l'approvazione della legge, perchè da uno studio complessivo e sintetico delle Convenzioni, intrapreso e condotto a termine con animo sempre imparziale e sereno, avevano acquistato il fermo convincimento, che dovendo scegliere fra l'approvazione ed il rigetto, come è costume nelle materie contrattuali, il miglior partito, ed il più conforme agli interessi eminenti dello Stato, era ancor quello di approvare le Convenzioni, e rendere il voto favorevole alla legge.

Se tale è la versione del discorso dell'onorevole Finali, io l'accetto di gran cuore.

Noi non abbiamo inteso mai di fare l'apologia di questo disegno di legge, e specialmente di queste Convenzioni che oggi siete chiamati ad approvare; imperciocchè tanto varrebbe dire, e noi non siamo così ingenui per crederlo, che le altre parti contraenti abbiano consentito a fare sacrificio dei propri interessi sull'altare della patria.

Qualunque convenzione porta con sé il concetto di concessioni e di sacrifici, che si devono fare dall'una e dall'altra parte. E poichè a noi è sembrato, e sembra tuttavia, che la somma dei vantaggi che per molti e diversi rispetti sentirà la cosa pubblica, sia ancora superiore a quel complesso di concessioni che si fanno dallo Stato, abbiamo creduto e crediamo anche oggi, che non potendo soddisfare le inclinazioni del cuore, si debbano seguire le ispirazioni ed i calcoli della mente, e giovi pertanto, che il Senato si di-

sponga a fare di buona grazia questo matrimonio di convenienza e di ragione.

Era chiaro adunque, e rimane chiarissimo nell'animo nostro, che menzognere sono le accuse sparse a piene mani fuori del recinto parlamentare, che il Governo non abbia tutelato a dovere gli interessi dello Stato, e che le Società siano per conseguire illeciti e favolosi guadagni.

Questo abbiamo detto, senza guardare alle persone che seggono sopra quei banchi, e questo amiamo dire un'altra volta, perchè sopra ogni cosa sentiamo di essere Italiani, e però abbiamo il dovere di custodire e di difendere con gelosa cura la fama e la riputazione del Governo italiano.

Esprimendo questi convincimenti dell'animo nostro, non crediamo già di aver compiuto un atto di coraggio politico; crediamo semplicemente di aver fatto una buona azione, come cittadini e come Senatori.

E se tale, onorevoli Colleghi, sarà per essere il vostro pensiero, tale il voto del Senato, l'Ufficio Centrale, in nome del quale ho l'onore di parlare, sentirà di aver conseguito il maggior premio ed il più gradito compenso alle sue modeste fatiche. (*Bene, benissimo. Molti Senatori vanno a stringere la mano all'oratore*).

PRESIDENTE. Prego i signori Senatori di riprendere i loro posti.

Il Senatore Casaretto ha la parola.

Senatore CASARETTO. La discussione è chiusa. Se anche non fosse chiusa io ho già espresso abbastanza le mie opinioni e le ragioni cui si appoggiano, e basta. Non farò che due dichiarazioni; una all'onorevole Bertolè-Viale ed una al Ministro dei Lavori Pubblici.

Io ho interrotto l'onor. Bertolè-Viale quando diceva che nel 1870 soltanto un terzo delle ferrovie germaniche era esercitato dallo Stato, dicendo che erano due terzi, invece. Ora io ho avuto, tempo fa, occasione di procurarmi un documento ufficiale del 6 gennaio 1871, epoca quindi della guerra, da cui risulta che i chilometri in esercizio di Stato erano in Germania 10,400; e 8,400 quelli in esercizio privato, cosicchè non avevamo completamente ragione nè io nè lui. Mi permetta soltanto di accennare che i corpi bavaresi e wurtemberghesi che si trovavano a Woerts alla prima battaglia, erano stati trasportati da quelle ferrovie di Stato che

non erano sotto l'Istituto militare prussiano, menzionato dall'onorevole Bertolè-Viale.

D'altronde un istituto militare di quel genere che non avesse numerosi agenti subalterni resi abili da una lunga pratica mi fa l'effetto di un generale senza soldati; ed io credo che tale pratica non si possa avere fuori dell'esercizio di Stato, poichè l'onorevole Bertolè-Viale mi insegna che caricare un corpo d'esercito non è caricare una partita di merci. Il generale Colmar von der Goltz, nella sua ultima opera, calcola che non meno di 11 giorni occorrono per caricare un corpo d'esercito.

L'altra dichiarazione riguarda il Ministro dei Lavori Pubblici, il quale diceva che per calcolare la percentuale, bisognava detrarre l'interesse del capitale mobile, od almeno di quel capitale che le Società danno al Governo; ed in ciò ha perfettamente ragione, e dico la verità che anch'io nel fare quei calcoli aveva intenzione di dedurli dalle percentuali; e se non l'ho fatto è per due ragioni. La prima si è che nel corso della discussione non ho sentito accennare a questo sistema nè da una parte nè dall'altra e temeva quindi di incorrere in qualche errore. L'altra ragione si è che a me pareva di vedere tante clausole nel contratto, le quali tendevano ad aumentare le percentuali oltre il 72  $\frac{1}{2}$  per cento, che mi pareva e mi pare che ci fosse un compenso.

Io non intendo dilungarmi ad esporre queste ragioni perchè la discussione è chiusa e poi perchè non voglio tediare con minuti calcoli il Senato. Siccome però il margine è largo, così anche non tenendo conto di queste differenze che potrebbero aumentare la percentuale, deducendo pure il 5  $\frac{1}{2}$  od il 6  $\frac{0}{0}$ , quello che volete, la differenza fra le medie percentuali di tutte le linee che ho citate, e la percentuale media stabilita nella legge è sempre enorme. Perchè, noti bene l'onorevole Saracco, quando si vuol cavare le conseguenze di un confronto, bisogna paragonare sempre cose eguali, non mai tronchi piccoli isolati.

Le percentuali stabilite dalle Convenzioni sono percentuali medie della rete italiana, il 72  $\frac{1}{2}$  ed il 79  $\frac{0}{0}$ . Ed io paragonandole con le medie delle diverse linee trovo che questa differenza, malgrado la riduzione del 5 o 6  $\frac{0}{0}$  degli interessi, è ancora del 13  $\frac{0}{0}$  per le due

grandi reti, e 23  $\frac{0}{0}$  per la rete Sicula, sicchè vi è ancora molto margine.

Mi debbo poi anche scagionare di una accusa che mi ha fatto l'onorevole Genala, e cioè che io sono andato a cercare gli esempi fuori di Italia e perfino in America. In America, veramente, non ci sono andato, mi sono limitato all'Europa.

A sua volta il signor Ministro si vanta di essere rimasto in Italia, e francamente io non so che dire; gli dirò: avete fatto male, perchè se foste andato a vedere ciò che succede fuori d'Italia, avreste visto che la base che avete presa per stabilire la percentuale, era sbagliata e che andava vagliata. Del resto io non richiedo punto, come diceva l'onorevole Saracco, che si abbia da credere ai mitingai ed agli idioti; io ho domandato invece che si credesse a quelle pubblicazioni che ha fatto compilare il Governo e che ho citato, e sulle quali io ho fatto i miei calcoli. Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. La parola spetta ora all'onorevole Ministro della Guerra.

RICOTTI, *Ministro della Guerra*. Mi perdoni il Senato, se prima che si chiuda definitivamente questa discussione importantissima, io debbo trattenerlo per pochi minuti per esprimere gli apprezzamenti dell'Amministrazione militare sopra le conseguenze che deriveranno pel servizio militare dalla approvazione di questa legge.

Debbo premettere che le considerazioni svolte dall'onorevole Bertolè-Viale nella seduta di ieri, ed alle quali io interamente mi associo, faciliteranno ed abbrevieranno il mio compito.

L'Amministrazione militare in generale nel nostro Stato, ed anche negli altri Stati, prima del 1870, aveva avuto occasione d'impiegare le strade ferrate anche in tempi di guerra, come accadde appunto nel 1859 e nel 1866. Questo impiego era però stato assai limitato, e limitato in due modi: prima di tutto per l'esiguità delle forze che erano state trasportate in ferrovie, e poi per il fatto che le guerre del 1859 e del 1866 furono precedute da un periodo abbastanza lungo di preparazione militare.

Nel 1870 la bisogna si presentò in condizioni affatto diverse, cioè si avevano delle masse enormi di truppe da essere trasportate in tempo brevissimo sul teatro delle operazioni. E fu ap-

punto allora che si vide la grande importanza delle strade ferrate.

Prima del 1870 da noi ed all'estero molti distinti militari e pensatori sentivano, prevedevano, la grande importanza di questo nuovo strumento nell'esito delle nuove guerre; ma non si raccappezzavano bene sulla via da seguire per approfittarne. Da tutti si finiva per concludere che occorreva l'esercizio governativo diretto per assicurare un perfetto servizio delle ferrovie in tempo di guerra, e che tale esercizio governativo occorreva anche in tempo di pace.

Dopo il 1870 si vide che in Francia, dove era esclusivamente in vigore l'esercizio privato, le ferrovie avevano male corrisposto ai bisogni della guerra, non per difetto delle ferrovie, ma per difetto dell'organismo generale dello Stato; dall'altra parte in cui erano in vigore i due sistemi di esercizio governativo e sociale, le ferrovie avevano corrisposto perfettamente ai bisogni della guerra.

Se ne studiò la causa, e questa riuscì evidente. Da una parte si era preparati; il militare era in grado di dirigere le operazioni delle ferrovie in tempo di guerra perchè con cura e studi speciali si era preparato in tempo di pace a questo bisogno; dall'altra, cioè in Francia, l'organismo militare non era adatto a dirigere il servizio ferroviario in tempo di guerra.

In conseguenza di questo ammaestramento sperimentale, da noi, fino dal 1872 si riconobbe il bisogno che i militari, od almeno una parte di essi, si occupassero seriamente fin dal tempo di pace del modo di funzionare del servizio ferroviario, onde il Ministero della Guerra ed il Comando supremo dell'esercito avessero i mezzi di dirigere con conoscenza di causa i movimenti ferroviari.

Noi quindi abbiamo fino dal 1873, come ha benissimo detto l'onorevole Bertolè-Viale, istituito la direzione militare dei trasporti, che si occupa essenzialmente dei movimenti ferroviari in tutti i suoi particolari; abbiamo ogni anno; per alcuni mesi, comandato buon numero di ufficiali presso le stazioni e presso le direzioni di movimento delle ferrovie; abbiamo ogni anno eseguito esercitazioni di carico e scarico delle truppe tanto di fanteria che di cavalleria e d'artiglieria, e tutto questo gratuitamente di comune accordo colle direzioni ferro-

viarie sia governative che private, nelle quali abbiamo sempre trovato molta condiscendenza.

Ora tutto questo che per il passato abbiamo ottenuto quasi a titolo di favore dalle direzioni delle ferrovie governative, da quelle sociali, dopo l'approvazione delle nuove Convenzioni, lo avremo di diritto, perchè nel contratto è imposto alle Società concessionarie quale loro obbligo.

Riguardo al tempo di guerra l'onorevole mio amico, il Senatore Saracco, ha già osservato che il Ministro della Guerra se lo crede indispensabile, è facoltizzato da questa legge ad impadronirsi delle linee ferroviarie che possano essere utili allo svolgimento delle operazioni militari, e regolarne il servizio nel modo che crede più conveniente.

In conclusione posso adunque, d'accordo con l'onorevole Bertolè-Viale, dichiarare, che oggidi i militari non anettono che ben poca importanza al modo di esercizio della ferrovia se privato o di Stato, per i bisogni dell'esercito sia in pace come in guerra, ma che invece la buona riuscita nell'impiego di questo strumento importantissimo di guerra che sono le ferrovie, dipenda principalmente dalla preparazione che l'esercito stesso deve compiere in tempo di pace per essere in caso di regolare e dirigere i grandi movimenti ferroviari senza che occorra esercitarlo direttamente.

A questo scopo sono appunto rivolte le cure della nostra Amministrazione militare da oltre 12 anni, e posso assicurare il Senato ch'essa proseguirà su questa via con perseveranza, tanto più che le Convenzioni sottoposte alla vostra approvazione ne facilitano i mezzi.

Se si volessero spingere le esigenze militari all'estremo, si potrebbe richiedere che una sola fosse la Società d'esercizio di tutte le ferrovie della parte continentale dello Stato. Ed infatti sarebbe in tal caso più facile e comodo al Ministero della Guerra ed alle autorità militari dipendenti il dover trattare e prendere accordi con una sola Società anzichè con due. Ma si deve pure ammettere che l'inconveniente, il quale sarebbe certamente grave se l'esercizio fosse diviso fra molte Società, 10, 20 o 30, come pure avrebbero voluto taluni, è di ben poca importanza, quando invece di una si avranno solo due grandi Società, le quali per molte

altre considerazioni d'interesse generale fu riconosciuto doversi preferire.

Per queste ragioni l'Amministrazione della guerra ritiene che il progetto delle Convenzioni ferroviarie corrisponde pienamente ai bisogni militari sia di pace che di guerra.

Debbo ora rispondere ad una domanda fatta dall'onorevole Senatore Bertolè-Viale relativamente alle spese che da alcuni anni s'inseriscono nel bilancio della Guerra per lavori ferroviari militari. L'onorevole Bertolè non trova opportuno che queste spese siano assegnate al bilancio della Guerra, e vorrebbe che, come tutte le altre relative alle ferrovie, fossero assegnate al bilancio dei Lavori Pubblici.

Ebbene questo desiderio dell'onorevole Senatore Bertolè, in parte sarà immediatamente soddisfatto; pel resto si provvederà nel seguito. Mi spiego:

Nella legge che ora trovasi in esame innanzi l'altro ramo del Parlamento per spese straordinarie militari nel complesso di 215 milioni, vi è compreso un capitolo speciale dell'importo di 10 milioni per lavori ferroviari nell'interesse militare. Questi lavori progettati si distinguono in due categorie: la prima comprende quelli d'esclusivo interesse militare, la seconda quelli che oltre all'interesse militare corrispondono pure ad un miglioramento dell'esercizio generale ordinario.

La spesa occorrente per i lavori della 1<sup>a</sup> categoria, calcolata in circa 5 milioni e mezzo, fu messa per intero a carico del bilancio della Guerra; quelli invece della 2<sup>a</sup> categoria furono solo in parte, cioè per circa 4 milioni e mezzo, messi a carico del bilancio della Guerra, dovendo il resto della spesa, che fu calcolata in circa 9 milioni, esser sopportata dal bilancio dei Lavori Pubblici.

Ora invece, d'accordo fra i due Ministeri della Guerra e dei Lavori Pubblici fu stabilito, che tutta la spesa della 2<sup>a</sup> categoria sarà messa a carico del fondo straordinario che col presente disegno di legge si assegna alla sistemazione delle ferrovie, e quindi cesserà il bisogno del concorso di 4 milioni e mezzo, che il Ministero della Guerra si riservava di assegnare al miglioramento delle ferrovie nell'interesse comune del militare e dell'esercizio in generale.

In questa operazione dell'assegno di fondi

al Ministero dei Lavori Pubblici, invece che al Ministero della Guerra, si ottiene il notevole vantaggio di compiere più celeremente le opere stesse, poichè coi mezzi di cui dispone il Ministero dei Lavori Pubblici potrà forse eseguirle in 2 anni, mentre conservandola al bilancio della Guerra, per necessità generali di questo bilancio, sarebbero occorsi almeno 4 anni di tempo.

In quanto ai 5 milioni e mezzo che rimangono ancora a carico del bilancio della Guerra per lavori ferroviari per interesse esclusivo militare, mi riservo di studiare coi miei Colleghi dei Lavori Pubblici e delle Finanze se sarà possibile di accollarli allo stesso assegno straordinario, che colla presente legge si stabilisce per la sistemazione delle ferrovie in generale.

Con questi schiarimenti che ho avuto l'onore di dare al Senato io spero che l'onorevole Bertolè-Viale sarà soddisfatto, poichè la sua proposta viene in massima accettata dal Governo, e per la metà circa già assicurata e per l'altra metà sarà attentamente studiata dai diversi Ministri interessati.

Senatore CONSIGLIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'avverto che la discussione generale è chiusa.

Senatore CONSIGLIO. Io debbo rispondere a due appunti fattimi dall'onorevole Relatore nel suo discorso.

Il primo appunto è questo.

Egli diceva. Non comprendo l'importanza....

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Senatore Consiglio di attenersi al fatto personale, giacchè la discussione generale è chiusa.

Senatore CONSIGLIO.... Scusi, signor Presidente, sono perfettamente nel fatto personale, giacchè rispondo agli appunti fattimi dall'onorevole Relatore.

O io non mi sono bene spiegato o l'onorevole Relatore non ha compreso le ragioni per le quali io faceva quelle osservazioni.

Dal modo come egli ha esposto le cose da me dette, anzichè un ingegno acuto, come a lui è piaciuto di chiamarmi, apparirei ben altra cosa.

Del resto, siccome debbo dire poche parole, avrei già finito se mi avesse lasciato dire.

Dunque, l'onorevole Relatore disse: Io non ammetto l'importanza che dà il Senatore Con-

siglio alla spesa che deve fare il Governo di 110 milioni per mettere le linee delle strade ferrate in buona condizione.

L'onorevole Relatore ha dimenticato o non ha bene inteso che io non parlavo solo di questi 110 milioni che dovrà spendere il Governo per mettere le strade in buono stato, ma io parlavo del concetto del Governo nel fare questo contratto. Cioè, che l'ingente capitale speso per le strade ferrate desse un interesse e non corresse tutte le alee finanziarie e politiche alle quali oggi è sottoposto.

Ora io diceva che se il Governo avesse dato alle Società le linee come si trovano, avrei capito allora che il Governo avrebbe fatto un buon affare; ma siccome invece il Governo deve dare non solo questi 110 milioni, ma deve anche mettere nel bilancio i fondi di riserva, deve provvedere per il capitale patrimoniale, allora le condizioni dell'esercizio saranno ben diverse da quelle in cui le trova il Governo. Dunque i 110 milioni facevano una parte di tutte quelle spese che deve fare il Governo prima di dare l'esercizio alle Società.

Ed il concetto mio era questo. Non era meglio che il Governo dopo aver fatto tutte queste spese e questo bilancio in regola avesse cominciato per esercitarle lui? Allora avrebbe potuto vedere quale era il reddito effettivo di queste ferrovie. Invece le dà in condizione diversa da quella in cui si trovano.

L'onorevole Relatore diceva: Ma questi 110 milioni a cosa servono in fondo? Servono per accrescere i binari, per accrescere il numero dei vagoni e per mettere in buona condizione le linee. Certo, non ci vuole una grande dimostrazione per provare che messe le linee in buon assetto, avendo un materiale in buono stato, l'esercizio sarà più produttivo. Ma l'onorevole Relatore stesso si è arrestato nella sua dimostrazione, ed ha detto che chi vuole provare troppo non prova niente, perchè a lui stesso non è sembrato di poter provare che le strade ferrate in cattive condizioni sono più produttive di quelle in buone condizioni.

L'altra mia osservazione è la seguente: Il Relatore dice: io non comprendo come si possa dire che gli ultimi 19 milioni i quali mancano dopo il 1884 per completare il capitale iniziale, devono portare una spesa d'esercizio minore del 52 %, che è la spesa che assegna nella

sua dotta Relazione. E io non comprendo come debba essere del 52 %, perchè io credo che le spese debbano essere assai minori.

Quando le linee saranno messe in buone condizioni, allora la spesa diminuisce: e possibilmente questi 19 milioni di maggior prodotto si potranno ottenere dalle Società senza alcuna spesa maggiore o con spesa assai piccola.

Io mi ricordo che quando parlava di questo, tra le altre cose io diceva: badate, le Società non avranno bisogno di nuovo personale, perchè nell'altro ramo del Parlamento, per combattere l'esercizio governativo, si diceva che gl'impiegati della Società dell'Alta Italia da 24 mila erano stati portati a 30 mila, e quindi crescendo il traffico non avranno più bisogno del personale.

Credo con ciò di aver sufficientemente risposto agli appunti fattimi dall'onorevole Relatore.

PRESIDENTE. La parola spetta al Senatore Bertolè-Viale.

Senatore BERTOLÈ-VIALE. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Rimane così esaurita la discussione generale e si procede a quella degli articoli.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge:  
(V. *infra*).

PRESIDENTE. Pongo in discussione questa parte dell'articolo 1°, avvertendo che in essa si comprende l'allegato A, di cui, se sarà domandata, si darà lettura.

Voci. No, no.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola sull'ordine della votazione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Giacchè nessuno chiede la parola sull'articolo primo, io trovo correttissimo che si proceda alla votazione.

Quanto però al volere che insieme a quell'articolo venga votato l'Allegato A, io fo presente innanzi tutto agli onorevoli Colleghi che l'Allegato non consiste nei pochi articoli, che furono modificati dalla Camera dei Deputati, ma bensì in tutto quello che fu annesso al disegno ministeriale presentato alla Camera elettiva, distribuito al Senato, e virtualmente ripresentato col progetto votato da quella Camera.

E se si potesse stabilire il principio che il Senato non deve discutere che i soli articoli modificati dalla Camera, il che è assurdo, si

potrebbe prescindere dall'intero Allegato: ma poichè ciò è inammissibile, non vi hanno che due vie: l'una di leggere tutti gli Allegati, non secondo ci sono stati presentati nel progetto di legge, sì bene secondo sono stati approvati nell'altro ramo del Parlamento; e l'altra, di cui non voglio ora discutere la costituzionalità, di non leggerli affatto e metterli ai voti in complesso, uno alla volta.

Ove il Senato seguisse quest'ultima idea, siccome è innegabile il diritto alla discussione generale per ogni Allegato e per ciascuno degli articoli che lo compongono, come è innegabile il diritto di chiedere la votazione articolo per articolo; a me parrebbe per lo meno doveroso che ne fossero avvisati tutti i Colleghi, affinchè potessero in tempo iscriversi per discutere su ciascun Allegato, o su quegli articoli, intorno ai quali avessero a fare, se non pure proposte, almeno avvertenze. Qualche volta è avvenuto nel Parlamento che si sono messi ai voti Allegati con dispensa di lettura; ma l'Assemblea ne è stata avvertita in tempo, perchè chiunque dei suoi membri vi si fosse potuto opporre, o avesse potuto discutere su quella parte che avrebbe attirato la sua attenzione.

Io fo queste osservazioni, non per muovere opposizione, ma perchè, se il Senato accogliesse l'idea di non leggere gli Allegati, e mano mano votarli in complesso, potesse, chi lo voglia, prendere la parola su qualche articolo, iscrivendosi prima.

**PRESIDENTE.** Secondo la proposta dell'onorevole Majorana-Calatabiano, se la ho bene intesa, bisognerebbe sospendere per pochi minuti la seduta affinchè coloro, che vogliono iscriversi nella discussione degli articoli, abbiano agio di farlo.

Senatore **BRIOSCHI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

Senatore **BRIOSCHI.** A me sembra dovrebbe seguirsi questa procedura. Senza una preventiva iscrizione, ciascuno dei Colleghi che desidera parlare sopra l'uno o l'altro degli articoli del contratto o del capitolato indica il numero dell'articolo; questo viene letto e si apre la discussione sul medesimo. Così si mantiene la più ampia libertà di discussione senza perdita di tempo.

Senatore **PATERNOSTRO F.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

Senatore **PATERNOSTRO F.** Ho domandato la parola per fare soltanto brevi ma calde raccomandazioni ai signori Ministri dei Lavori Pubblici e del Commercio in ordine all'applicazione dei servizi così detti cumulativi, intendendo per servizi cumulativi quelli fatti da più Compagnie ferroviarie, come quelli fatti in unione alle Compagnie di navigazione.

È stato da tempo molto dibattuto il coordinamento dei servizi cumulativi, e si può dire, senza tema di sbagliare, che questo desiderio sia rimasto allo stato di desiderio; perocchè in quei pochi tratti che hanno avuto la fortuna del servizio cumulativo il commercio non ha potuto giovarsene che poco o punto, e la ragione è semplice; per l'attrito di interessi, tra le Compagnie ferroviarie e di navigazione, ciascuna delle quali mira al proprio utile a danno degli altri, l'interesse del pubblico non è tutelato abbastanza.

È evidente che le tariffe ferroviarie essendo più elevate di quelle marittime, qualora occorra di far percorrere a una merce, o ad un viaggiatore un doppio tratto di terra e di mare, se prevale l'interesse della strada ferrata, si è costretti a percorrere una maggiore distanza ed a sopportare una maggiore spesa che toglie ogni convenienza al servizio cumulativo.

Io credo quindi che sia opportuno che a proposito di questo articolo I col quale si approva anche l'articolo 16 della Convenzione, nel quale articolo 16 è riservata al Governo la facoltà d'intervenire per la fissazione delle tariffe, come ancora per l'ordinamento e le modificazioni al servizio cumulativo, credo opportuno, dico, di pregare il Governo acciocchè intervenga con la forza della sua autorità, e, armato di questo potere, faccia in modo che l'applicazione di questo servizio cumulativo risponda realmente ai bisogni del commercio di tutta la popolazione la quale finora poco se n'è giovata.

Ed il modo di renderlo veramente proficuo a me sembra sia quello di adottare tariffe miti, e di determinare che in ogni caso le percorrenze di terra, come quelle che più costano, siano le più brevi possibili, ossia le più dirette al prossimo scalo marittimo.

E poichè ho la parola mi estenderò su alcuni particolari. Finora, per convenzioni intervenute tra le Società di strade ferrate e la Società di

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885

navigazione è stato applicato il servizio cumulativo a poche linee solamente.

Pregherei il Governo a fare in modo che questo venga esteso al maggior numero di stazioni ferroviarie e possibilmente a tutti gli scali marittimi che hanno regolari approdi di piroscafi postali. Tra questi merita riguardo Lipari, la maggiore isola delle Eolie, importantissima per commercio di prodotti suoi come vini ed uva passa, e che non è compresa in questo servizio. Così lo Stretto di Messina per cui furon fatti molti reclami, sia pel cattivo stato del materiale che per l'elevatezza delle tariffe, che rendono illusorio il servizio cumulativo. Io spero, anzi ho fiducia, che il Governo si interesserà di simili cose e darà opera in questo modo a migliorare, nei loro effetti, le presenti Convenzioni.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Poichè l'on. mio amico Paternostro Francesco, a proposito dell'art. 16 del contratto colla Mediterranea, ha fatto delle raccomandazioni, cui ne ha aggiunte altre per la rete Sicula; io, a provare con fatti che non intendo ritardare il rapido procedere della discussione, raccogliero in questo articolo tutte le altre osservazioni che volevo fare.

La prima è conforme a quella dell'onorevole Paternostro. I servizi cumulativi ci sono stati in teoria per l'addietro; di recente si è accennato ad essi: ma tuttavia sono pressochè nulli. Però nell'articolo 16 del contratto colla Mediterranea, e in corrispondenti articoli dei contratti con l'Adriatica e la Sicula, si promette di meglio organizzarli. Che il servizio cumulativo non sia stato fin qui utile, è facile provare.

Nelle condizioni presenti vige la Convenzione del febbraio 1885. In essa si vede, ad esempio, per la Sardegna, che da Sassari e Porto-Torres, per Livorno e Genova si esige il percorso ferroviario sino al Golfo degli Aranci; il piroscafo va fino a Civitavecchia, e là ferrovia fino alla destinazione; dovechè il piroscafo da Porto-Torres parte direttamente per Livorno e Genova.

(*Conversazioni in alcuni banchi*).

MAJORANA-CALATABIANO (*interrompendosi e rivolto ai banchi della Destra dell'Aula*): Io voglio sperare che gli onorevoli miei Colleghi non vorranno costringermi a riprendere il mio diritto

di parola; chè in tal caso fin da ora prometto al Senato, che nè oggi, nè la settimana entrante, finiremo la discussione di questa legge!

Ho già promesso che voglio procedere con grande sobrietà, e atterrò la promessa!

La Sicilia (ripreso il mio discorso) presenta questa incredibile anomalia. Volete il servizio cumulativo del continente con la Sicilia e viceversa?

Inghiottitevi un migliaio e più centinaia di chilometri, ed andate ad imbarcare la merce, dopo percorsa la ferrovia da Milano, da Firenze, da Roma, da Napoli, a Reggio Calabria per portarla a Messina, o peggio per portarla, riprendendo la ferrovia, a Catania, Siracusa, Girgenti, Palermo. In altri termini, per guadagnare solo quindici chilometri di mare, fatene prima cento volte tanti, e tutti per terra!

I prodotti in esportazione dalla Sicilia pel continente italiano, non possono avvantaggiarsi dei rispettivi porti vicini, parecchi di prima classe, ma bisogna arrivare a Messina, ed imbarcare le merci per sbarcarle a Reggio! Eppure è deplorabile che si sia indugiato di mettere in comunicazione diretta, oltrechè Palermo, Catania, Messina, altre città marittime, con tutto il continente, e viceversa, attuando il servizio dal più vicino porto per destinazione sia all'interno dell'isola, sia al continente, Napoli, Livorno, Genova, Reggio, Bari, Venezia, affinché i prodotti potessero andare a destinazione a Roma, Firenze, Bologna, Milano, Torino, ecc.

Però dirassi: colla limitazione, e, aggiungo, con le difficoltà e il caro del servizio cumulativo di terra e di mare, si vuole assicurare il maggiore percorso e reddito nelle ferrovie. Ma gli onorevoli Ministri delle Finanze, dei Lavori Pubblici, e anche dell'Agricoltura e Commercio, sanno quale e quanto sia il movimento in servizio cumulativo tra la Sicilia e il continente, e viceversa?

Zero! La conseguenza si è che, per volere le merci fino a Reggio, la Società di navigazione ci perde, ci perdono le ferrovie, e ne è danneggiata anzi rovinata l'economia del paese!

Il difetto di numerosi, economici, ben ordinati servizi cumulativi di terra e di mare, fa peggio che straniero, quanto alle relazioni industriali e commerciali, il continente rispetto alle isole, specie rispetto alla Sicilia; la quale alla sventura di essere separata dal continente italiano da sei

chilometri di mare, deve aggiungere quella che le viene, e che non nuoce poco al continente, dalla mancanza dei più rudimentali provvedimenti; oltrechè dal fatto di artifici e concessioni che annullano ogni azione e ogni tentativo dell'industria libera e privata; la quale non avrebbe mancato di combattere gli ostacoli, giovando sè stessa nel giovamento generale.

Per i servizi cumulativi internazionali da Genova, Milano, Torino, Napoli, Firenze, per il Levante, bisogna giungere a Brindisi, mentre vi sono partenze settimanali di piroscafi da Genova, Livorno e Napoli.

Quanto alla Sicilia, noterò ancora che le merci da Siracusa per Alessandria devono andare in ferrovia fino a Messina, pur attraversando Catania, dove approda il piroscafo postale. Altrettanto e peggio c'è da osservare per le maggiori città del continente nei rapporti a Malta, ad Alessandria, a Tunisi; e per l'interno dell'isola di Sicilia, anche in relazione ai vari porti, per i quali è periodico il servizio dei piroscafi.

Ma non vado più avanti. La mia preghiera vivissima è questa: Poichè le Convenzioni ferroviarie, secondo me, vi legano le mani per mille cose; e per merito della Amministrazione, fortunatamente, per la parte dei servizi cumulativi, non le avete legate, le avete libere, sicchè potete, per espressa podestà che ve ne viene dall'Art. 16, anche metterle in opera senza nessuna spesa, senza dover dare a chi che sia verun compenso, e con grande utile dell'azienda delle ferrovie, della navigazione e sopra tutto della industria del paese e indirettamente delle finanze, dei servizi cumulativi: domando che vengano istituiti, non meramente conservati, lo che sarebbe una derisione, i nuovi servizi cumulativi per tutti i porti d'Italia, in specie Genova, Livorno, Napoli, Venezia, Ancona, Bari, Messina, Catania, Palermo; esigendo anche anticipatamente le maggiori agevolanze delle ferrovie e della Società di navigazione, accordando ogni beneficio delle più miti tariffe, particolarmente promovendo quelle speciali comuni.

E vengo per concomitanza allo Stretto. Lo Stretto di Messina si passa mediante i vapori della Navigazione Generale Italiana, alla quale è appaltato il servizio. Le merci, trasportate per soli 15 chilometri di mare, devono pagare per ogni tonnellata 15 lire. Ora quali sono le merci, specie se

derrate agricole, le quali possano affrontare quelle spese di trasporto? Quasi nessuna. Eppure lo Stato spende più centinaia di migliaia di lire, nell'onesto divisamento di procurare un buon servizio; ma questo non ci è. Ora il lago di Garda ed altri scali marittimi, sono governati in modo, anche per mezzo delle presenti Convenzioni, da non gravare la merce ed il viaggiatore, lungo i tragitti in servizio cumulativo, al di là di quanto ne sarebbero gravati, quante volte si trattasse di fare un trasbordo e un passaggio sulle ferrovie.

Onde la mia domanda categorica è questa: è disposto il Governo a rendere vera la legge che dà diritto alle popolazioni tutte d'Italia di essere servite in modo da considerarsi unica rete, la Sicula colle continentali? Se è disposto, modifichi, annulli fin da ora il contratto colla Società della Navigazione Generale; la indennizzi, perchè nessuno può pretendere che si pregiudichi il terzo; attui al più presto un mezzo di comunicazione che non sia più oneroso al commercio ed ai viaggiatori, del transito del lago di Garda; al tragitto del quale una pagina della Commissione della Camera dei Deputati, che, per non infastidire il Senato, io non leggo, giustifica il principio di doversi allo speditore della merce e al viaggiatore in servizio cumulativo, richiedere soltanto l'indennizzo del percorso acqueo, come se fosse percorso ferroviario.

E aggiungo che, mentre fu così stabilito nelle Convenzioni, restando a carico del Governo l'appalto del servizio del lago e la maggiore spesa possibile, la Commissione della Camera proclamò la giustizia e il dovere di assicurare alla Sicilia nelle relazioni col continente, e viceversa, il passaggio dello Stretto sempre in servizio cumulativo, e di certo a non maggior costo del percorso equivalente ferroviario. Onde la riserva di costringersi dal Governo o la Mediterranea o la Sicula, ad assumere il relativo servizio. Voglio sperare e vorrei confidare che, col cominciamento dell'esecuzione delle Convenzioni, fosse messo in atto il pensiero da me esposto:

E penso: ciò si debba fare nell'interesse della produttività delle ferrovie Sicule in cui vi è l'interesse della finanza dello Stato; si deve fare nell'interesse della produttività delle ferrovie Calabresi e della produttività delle fer-

rovie di tutta l'Italia. Difatti nessuno può contestare che la Sicilia abbia e possa avere derrate e materiali che non possano essere di pregio, importanza, varietà minori di quelle delle altre parti dell'Italia meridionale, segnatamente delle Calabrie. Anzi ha delle specialità agricole e minerarie poco comuni al resto d'Italia; oltrechè ha bisogno di scambi col continente, e di prodotti che da questo le vengano.

Frattanto avviene, e quest'anno ce ne ha dato lunga e dolorosa prova, che decine di milioni di lire in prodotti agricoli, hanno da perdersi tutti gli anni; perchè non è possibile, nè conveniente, il ricorrere al mezzo di comunicazione marittima nei rapporti col resto dell'Italia, specialmente con le grandi città non marittime. Imperocchè, aggiungendo al lamentato difetto di svariati, facili ed economici servizi cumulativi, i trasbordi che si debbono fare, e i nuovi tragitti ferroviari, il lungo tempo che trascorre, il danneggiamento inevitabile dei prodotti (ortaglie, uve, agrumi, ecc.), ne segue un tutto di oneri, di danni, di spese, che distrugge assolutamente qualunque convenienza economica.

Vi hanno i materiali, le derrate che non possono trovare convenienza per le lunghe percorrenze, fuorchè per il mare; ma nemmeno codesto utile effetto si raggiungerà, se non si trova modo di creare nelle Società di navigazione, e in quelle ferroviarie, la gara nel fornire il più pronto, economico e sicuro servizio. E anche ciò posto, vi è pur sempre una parte grandissima di traffico che trova il suo tornaconto per le ferrovie, e altra non minore che lo trova pel mare. Ma poichè il Governo s'ingerisce sull'uno e sulle altre, a lui spetta il diritto e il dovere, a lui la responsabilità di non prolungare uno stato di cose a tutti esiziale, e provvedere d'urgenza e largamente.

Passo alla terza avvertenza, ed è l'ultima. L'agricoltura, l'industria, il commercio, se non si faranno incessantemente, illuminatamente deste le due Amministrazioni dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, sono, dalle Convenzioni in via di votarsi, grandemente minacciate.

E occorre, che i Ministri dei Lavori Pubblici e del Commercio, senza porre indugio di mezzo, prima che si dia esecuzione alle Convenzioni, e senza ricorrere per aiuti pecuniari al loro

Collega delle Finanze, porgano immediato riparo allo sconcio che vado ad accennare.

Si sono stabilite le tariffe differenziali: non ripeterò come colle Convenzioni, sotto tale riguardo, si sia peggiorata la condizione del commercio; non ripeterò quello che notai l'altro giorno, che cioè la Calabria lamentava che colle tariffe generali occorre la bagattella di lire millenovecento per trasportare otto tonnellate di aranci, cioè un vagone completo, da Reggio di Calabria al più lontano dei confini d'Italia.

Dirò solo che, se è vero che il Ministero medesimo ha riconosciuto, che i voti delle Camere di commercio riunite in Torino, in quanto siano ragionevoli e non pregiudichino l'interesse della finanza, e nemmeno quello delle Società, devono essere esauditi: non è egli un solenne dovere quello di accettare, in questa parte, il voto unanime, inteso a stabilire tariffe conformi alle esigenze dell'industria, e rispondenti al valore?

Onde dirò: non si abbassi pure alcuna tariffa dove delle merci in discreta quantità si trasportano a prezzo alquanto remuneratore del servizio.

Ma, se è vero (e l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici se ne può accertare in brevissimo tempo, solo che faccia rivedere le statistiche, e sommariamente completarle con facili calcoli dei quali possiede tutti gli elementi) se è vero, dico, che i movimenti di prodotti, e anche di viaggiatori, al di là di sei o settecento, mille, mille e più centinaia di chilometri, sono scarsissimi; anzi sono, per le più lunghe percorrenze, e per date merci, e per date classi di viaggiatori (come i lavoranti di campagna), assolutamente nulli; qualunque diminuzione di tariffe che per cosiffatti viaggiatori, è, restringendomi di preferenza ai trasporti, per quasi tutti i prodotti agricoli e minerari, si potesse apportare, nelle lunghe e soprattutto nelle lunghissime percorrenze per il commercio interno, e anche per l'internazionale, non si risolverebbe mai in danno delle Società e delle finanze dello Stato; ma bensì in beneficio di entrambi.

E di vero: tra non trasportare nulla, e trasportare a minor prezzo i prodotti, specialmente gli agrari, egli è indiscutibile che sia, non mero diritto, ma imperioso dovere, per interesse della finanza e delle Società, e soprattutto

dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, del lavoro, della produzione e del consumo, di stabilire degli accordi, perchè si eviti immediatamente il danno onde è minacciata l'economia del paese, coll'attuazione delle differenziali a base eccessivamente ristretta; ed è imperioso dovere che si studino e attuino immediati, notevoli scemamenti di tariffe per le lunghe percorrenze, specie delle derrate agricole, pur evitando ogni perdita alle Società e alla finanza, tenuto conto delle Convenzioni.

Io conosco che lo studio del mio pensiero ha la sua solenne prova nelle statistiche; e la sua pratica non potrà non essere salutata dal buon successo.

Senatore CARACCIULO DI BELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CARACCIULO DI BELLA. Non tema il Senato, ch'è io non parlo coll'intendimento di fargli perdere tempo, ma bensì per farglielo risparmiare.

È all'ordine del giorno del Senato l'interpellanza del nostro Collega Senatore Jacini sulle conseguenze politiche dell'Inchiesta agraria.

Io non intendo di precorrere le cose che saranno dette in merito quando sarà fatta questa discussione, ma per altro in riferimento delle osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Majorana, mi pare che sarebbe il caso di fare una brevissima e rapida raccomandazione al nostro Ministro dei Lavori Pubblici, poichè a lui si riferiscono le osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Majorana sulla questione agraria; e mal si potrebbe fare l'istessa raccomandazione quando la discussione agraria avrà luogo, perchè ne sarebbe sfuggita l'occasione.

L'onorevole Senatore Majorana ha parlato del servizio cumulativo e delle tariffe differenziali da modificarsi per assicurare allo smercio dei prodotti nazionali uno sbocco per tutta una lunga percorrenza ferroviaria.

Ora io mi associo all'onorevole mio amico, il Senatore Majorana, tanto più che io non credo (come dirò quando sarà il tempo in cui verrà la discussione agraria), che si possa trovare una panacea universale per rimediare a questo male.

Credo piuttosto che si dovranno cercare degli espedienti, dei provvedimenti parziali, perchè se non a togliere del tutto i danni dell'agricoltura,

si potranno almeno in processo di tempo alleviare.

Uno di questi rimedi, a mio avviso, è il facilitare il commercio dei prodotti di prima necessità delle derrate agrarie.

Ciò si raccomandà più particolarmente da coloro che non vogliono provvedere con rimedi più radicali.

Si raccomanda di cambiare coltura, di migliorare i procedimenti agrari, di attuare per quanto è possibile la coltura intensiva e sostituirla dove si può alla coltura estensiva.

Ebbene, o Signori, la coltura intensiva non è possibile, nel senso economico della utilità e del tornaconto, che quando questi prodotti agrari potranno avere smercio facile, e soprattutto lo possano avere per una lunga percorrenza, vale a dire possano andare sopra un mercato abbastanza importante, perchè i prodotti possano trovarvi equo e soddisfacente vantaggio.

Io dirò qualche cosa di più. Poichè l'art. 16 del contratto aggiunto al progetto di legge e modificato dalla Camera dei Deputati ha il seguente alinea: « Che sulla base delle tariffe, di cui all'allegato *d, e*, sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenti l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali o locali che meglio valgano a sviluppare il traffico, tanto interno quanto internazionale »: non crede il signor Ministro che sarebbe di qualche utilità il richiedere alla Società la modificazione delle tariffe per i treni agrari o, almeno, per i vagoni agrari completi? Questo sarebbe un incentivo maggiore e con questa raccomandazione appunto, nel senso già specificato dall'onorevole Senatore Majorana, perchè i prodotti agrari abbiano un ampio e soddisfacente commercio, a cui egli accennava, e credo sia pregio dell'opera raccomandare al Governo.

Io non faccio, sopra questo argomento, veruna esplicita proposta, non fo eccezione alcuna che debba interpretarsi come condizione al voto, che darò favorevole certamente a questo progetto di legge.

Ma avrei caro che una dichiarazione dei signori Ministri venisse a confortarmi in questo desiderio, che io esprimo, il che servirà poi anche a sgombrare alquanto il terreno, ed a renderlo più speditivo per un certo rispetto alla

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885

discussione, che noi faremo sulla interpellanza prossima del nostro Collega Jacini.

GRIMALDI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. In risposta agli onorevoli Senatori Paternostro, Majorana-Calatabiano e Caracciolo di Bella, non posso che ripetere nel modo più categorico, e spero soddisfacente per essi, le dichiarazioni fatte innanzi alla Camera dei Deputati, sugli stessi argomenti.

L'onorevole Paternostro, a cui si associò l'onorevole Majorana (il quale peraltro aveva già accennato all'argomento nella discussione generale), ha parlato del servizio cumulativo.

Il Governo non può che consentire con essi sulla necessità di migliorare i servizi cumulativi esistenti od istituirne dei nuovi; e la prova di questo intendimento del Governo, più che da vane dichiarazioni, risulta dall'articolo 16 del contratto e dall'articolo 25 del capitolato. Cosicchè il Governo terrà a cuore le loro raccomandazioni per il miglioramento dei servizi cumulativi, per la maggiore estensione di essi e per la istituzione, occorrendo, di nuovi.

Questo argomento del servizio cumulativo si connette ad un altro relativo al servizio attraverso lo stretto di Messina.

In questo concordo con l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano.

Le tariffe attuali non sono lievi, ed il servizio non procede molto soddisfacentemente.

Però è da notare, che con le Convenzioni anche la rete Sicula, per gli effetti della differenzialità, è congiunta al continente, come se fosse in mano di un esercente solo; dimodochè sotto questo punto di vista si ha un gran vantaggio.

Da Palermo a Torino non vi è che una rete sola; almeno così si considera per gli effetti della differenzialità. Però vi è una parentesi acqua ed è lo Stretto di Messina, per il quale esiste un contratto speciale, cui ha fatto allusione l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano, contratto con la Società di Navigazione Generale Italiana, con tariffe apposite.

Ora il Governo, preoccupandosi di questo argomento, ha già negli articoli addizionali *a* e *b* del contratto della Mediterranea messo questo patto: « La Società dovrà assumere, a richiesta del Governo, il servizio cumulativo marittimo

tra la rete Sicula e la rete Mediterranea, attraverso lo Stretto di Messina ».

Questo articolo, che il Governo sottopone alla deliberazione del Parlamento, prova il suo intendimento di migliorare la Convenzione attuale, o di affrancarsi da essa possibilmente, o di fare assumere alla Società Mediterranea l'esercizio, migliorando il servizio ed attenuando le tariffe.

E non ho che a ricordare qui le esplicite dichiarazioni fatte dal mio Collega Ministro dei Lavori Pubblici nell'altro ramo del Parlamento: *il Governo studierà il modo migliore sotto l'aspetto tecnico, per fare il servizio dello Stretto e a norma del risultato dei suoi studi, o modificherà il contratto con la Società di navigazione, o affiderà il servizio ad una delle due Società esercenti le strade ferrate, che mettono capo allo Stretto.*

E più giù lo stesso mio Collega prometteva alla Camera, come il Governo promette innanzi al Senato, di attenuare, per quanto più sia possibile, le tariffe esistenti. E conchiudeva così: « Credo che sarà nell'interesse specialmente della Società Mediterranea, quando questa assuma il servizio, di attenuare le tariffe. E questo è pure l'interesse del Governo, cointeresato nell'esercizio della rete, come è nell'interesse generale del paese, che il continente e l'isola di Sicilia siano posti fra loro in contatto nel modo più facile ed economico ».

Spero che queste dichiarazioni, le quali trovano l'addentellato in un articolo del contratto, possano soddisfare pienamente così l'onorevole Paternostro, come l'onorevole Majorana-Calatabiano.

Che se si parla nel contratto del lago di Garda e di altri servizi lacuali o marittimi, e non si parla dello Stretto di Messina, la ragione si è appunto questa; che per lo Stretto di Messina esiste un contratto e bisogna svincolarsi prima da esso o modificarlo, per poter provvedere alle esigenze, delle quali ha fatto parola l'onorevole Majorana; mentre per gli altri laghi o porti di mare non esistevano convenzioni ed il Governo poteva essere, come fu, libero di farne oggetto delle attuali pattuizioni.

Sopra un altro argomento ha richiamata l'attenzione del Governo e del Senato l'onorevole Senatore Majorana.

Ed il Governo può benissimo accettare la sua raccomandazione.

Fin da ieri mi trovo aver detto, che il nuovo sistema di differenzialità ed il cumulo delle distanze hanno precisamente lo scopo di giovare alla esportazione dei nostri prodotti, ed ai commerci fatti fra grandi distanze. Così che una ulteriore attenuazione di tariffe, la quale si informi a questo scopo (ben inteso però secondo le esigenze finanziarie) non può non essere desiderata dal Governo.

Finalmente l'onorevole Senatore Caracciolo di Bella ha intrattenuto il Senato sopra un argomento, del quale anche il Governo si preoccupa. Io non posso che dividere le sue idee. E lo dimostro anche coi fatti, poichè l'onorevole Caracciolo di Bella vorrà considerare, che nella tariffa speciale numero 50, *piccola velocità accelerata*, per le derrate alimentari, il Governo ha fatto dei ribassi in confronto delle attuali tariffe. Di più in questa stessa tariffa speciale numero 50, è agevolata la condizione dello speditore, che assicura all' esercente un minimo di vagoni. Vale la pena di qui ricordarlo.

« *Abbuoni.* — L'Amministrazione accorda gli infraindicati abbuoni sulla tariffa, quando entro l'anno e da uno speditore, sia stato trasportato sulle sue linee un minimo di vagoni secondo la progressione seguente :

Per N.	100 vagoni	-	1/2	per cento
»	»	200	»	1 — »
»	»	300	»	1 1/2 »
»	»	400	»	2 — »
»	»	500	»	2 1/2 »
»	»	600	»	3 — »
»	»	700	»	3 1/2 »
»	»	800	»	4 — »
»	»	900	»	4 1/2 »
»	»	1000	»	5' — »

« Gli abbuoni si accordano in via di rimborso ed in seguito a domanda dello speditore, da presentarsi entro due mesi dalla scadenza dell'anno, corredata delle ricevute di spedizione ».

L'altro quesito proposto dall'onorevole Caracciolo è già sotto studio presso il Ministero dei Lavori Pubblici; cioè quello che riguarda *i treni completi agricoli*, come egli li ha chiamati, i quali servono ad agevolare la nostra esportazione. Così che tutto quello che si fa con la tariffa proposta, nel senso di attenuare le tariffe esistenti, in quanto riguarda le ma-

terie prime dell'agricoltura e le derrate alimentari, è prova solenne del pensiero del Governo di diminuire gradatamente e tenendo conto delle ragioni finanziarie, ulteriormente le tariffe relative all'agricoltura. Ed all'uopo ho il debito di dichiarare al Senato, come ho già fatto innanzi alla Camera elettiva, che l'attenzione del Governo a pro dell'agricoltura, sul proposito delle tariffe ferroviarie, era stata già richiamata da un rapporto della Commissione d'inchiesta sulle tariffe doganali. Essa chiede al Ministero, che le tariffe siano molto più diminuite, per quanto riguarda le materie prime dell'agricoltura, come concimi naturali ed artificiali, pali, vimini, ecc. Però nella sua equanimità non disconosce, che per tutte queste materie prime dell'agricoltura già dal Ministero e dalla Commissione parlamentare si sono proposti non pochi vantaggi: soltanto ne richiede maggiori e più estesi, appunto per i riguardi, che Governo e Parlamento debbono avere per la nostra agricoltura.

Ed io, in nome del Governo, dichiarai nell'altro ramo del Parlamento, come ora ripeto in questo alto Consesso, che, nei limiti delle facoltà consentiteci dallo attuale disegno di legge, intendiamo di prendere in considerazione principalmente le tariffe relative ai prodotti agricoli ed alle materie prime dell'agricoltura.

Le fatte dichiarazioni spero potranno pienamente appagare gli onorevoli preopinanti.

Senatore CARACCILO DI BELLA. Ringrazio.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ringrazio l'onorevole Ministro di Agricoltura e Commercio delle sue dichiarazioni, e di tutte ne prendo nota, facendo però qualche osservazione.

Conoscevo le parole dette alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici; ma in verità, per ciò che riguarda le condizioni della spesa pel tragitto dello Stretto di Messina, quelle parole mi confortavano poco, non avendo egli riconosciuto, come per interesse pubblico e per giustizia si richiede, che per i viaggiatori e le merci devesi, quanto alle tariffe, considerare il tragitto di mare come se fosse un semplice percorso di ferrovia. Io riconosco che il costo di quel servizio sia o possa riuscire qualche

cosa di più: ma se si vuole il servizio cumulativo, è indiscutibile necessità di metterlo in condizioni pari a qualunque percorrenza.

E aggiungo che un ben inteso servizio cumulativo dello Stretto, combinato colla mitezza delle tariffe, principalmente pei vagoni e pei treni agricoli a lontana destinazione, provocherà tale movimento di uomini e di merci che, pur colla tenuità del loro pagamento, in un avvenire non lontano, potranno i redditi non restare al disotto della spesa.

Voglio sperare pertanto che, quando sarà per attuarsi, e mi auguro sia prossimamente, un buon servizio cumulativo lungo lo Stretto, esso corrisponda del tutto alle esigenze economiche, commerciali e tecniche.

Anzi, a proposito delle esigenze tecniche, richiamerò come sia noto che si è insistito, fino dai tempi del Ministro Spaventa, sulla necessità di adoperare lungo lo Stretto qualche mezzo di transito che possa ricevere i vagoni ed anche le vetture trasportanti prodotti e viaggiatori dall'un capo all'altro.

Anche a tal uopo occorre una qualche spesa: ma come se ne potrà contestare la somma utilità? In un raggio di soli 100 o 150 chilometri dallo Stretto, la Sicilia può raccogliere pel traffico colle ferrovie continentali, e in spedizione per le maggiori città, i più importanti prodotti agricoli, che non si prestano ai trasporti e trasbordi marittimi, p. e. gli agrumi, le uve e altre frutta alla rinfusa.

Quanto al vagone agrario, al quale accennò l'onorevole mio amico Senatore Caracciolo Di Bella, io faccio presente all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, poichè egli deve direttamente trattare con le Società, quanto sono per dire. Distinguiamo il vagone per le lunghe distanze, da quello per le distanze che restano nella attuale media percorrenza delle merci. Rispetto al primo, regge la mia precedente osservazione, che, cioè, siccome non vi è movimento di sorta, o è estremamente esiguo, per le lunghe distanze (chè colla presente tariffa le lunghe distanze richiedono la spesa di trasporto sì elevata, da equivalere al valore della merce o da superarlo due e tre volte); così non si ha nulla da perdere, quando la tariffa abbassi al punto di pagare le spese, e lasciare qualche utile ragionevole alle Società ed alle finanze. Quindi per questa parte io credo che il concetto

del vagone agrario dovrebbe trovare pronta accoglienza; e sarebbe bene ed urgente che la trovasse, poichè così si estinguerebbero od almeno si attenuerebbero le esiziali concessioni di favore, vincolate solo alla quantità dei vagoni da dover trasportare, nel che è danno per l'universale e non equo beneficio pel privilegiato.

Quanto al vagone agrario e anche di ogni altra merce, per le distanze minori, l'accoglienza del concetto, secondo me, dipende dall'esercizio di quella facoltà, che ha il Governo, per lo scemamento delle tariffe.

Rimane pur sempre a notare, che conviene romper gli indugi, intorno al migliore ordinamento e alla maggiore economia dei trasporti; imperocchè, se le Società prenderanno l'esercizio ferroviario con le condizioni loro fatte dalle Convenzioni, e sotto l'influenza dello stato e delle consuetudini dell'esercizio presente, ci sarà molto da fare per ottenere più tardi il benchè menomo miglioramento; intanto i danni del peggioramento sulle condizioni attuali, sarebbero immediati e fatali.

Gli onorevoli Ministri, per altro, hanno in mano un'arma potentissima e ragionevole per mettersi in sicuro, anche mediante consentimenti scritti e anticipati, in tutto ciò che è giusto e ad un tempo giovevole: i Ministri hanno l'arma della concessione delle costruzioni. Quindi non mi dicano che il contratto è un ostacolo. Quando si domandano cose ragionevoli, io penso che le Società vi si debbano sottomettere. E poichè il Governo è ancor libero, quanto alle costruzioni, eserciti almeno la sua facoltà con tutta previdenza; così, nell'onesto uso del suo potere, otterrà dalle Società oneste concessioni.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Senatore Auriti.

Senatore AURITI. Ho domandato la parola per una questione assai importante, quella cioè sulla responsabilità limitata annessa alle tariffe differenziali nel progetto di convenzione su cui cade la discussione. E poichè non sono consenziente in tutto colle idee del Governo, mi piace dichiarare fin da principio, che io non intendo già che si tratti di una cosciente violazione della legge, di uno strappo che si sia voluto fare al Codice di commercio recentemente votato dopo tanti studi, ma bensì che si tratti di una più o meno esatta interpreta-

zione ed applicazione di un testo di legge; interpretazione però, che concretandosi in un contratto da approvarsi per legge, porta delle conseguenze che a me paiono di non lieve danno al commercio ed ai commercianti.

Io ho esaminato il problema non solo con perfetta imparzialità, ma dirò di più, con intendimenti puramente giuridici, e mi sono fatto ardito di prendere la parola innanzi al Senato, non perchè io creda che da un punto parziale di queste convenzioni possa dipendere lo approvarle o disapprovarle; non perchè mi sia venuta la strana idea di presentare alcun emendamento che possa risospingere la legge nel pelago delle discussioni parlamentari; no, ma perchè riassumendo i miei concetti in formula precisa, spero che, se non immediatamente, almeno in un avvenire prossimo, senza molte difficoltà, possa il Governo attuare le modificazioni che io credo indispensabili.

Mi dispiace di prendere la parola ad ora così tarda, ma devo pregare il Senato della sua indulgenza, perchè è un importante problema da risolvere, giuridico ed economico al tempo stesso.

Il Senato sa che le ferrovie costituiscono un monopolio. Ora la legge avendo stabilito le norme della responsabilità ne' vettori, non ha permesso alle Amministrazioni ferroviarie, come ai vettori ordinari, di potere stipulare convenzioni particolari per limitare questa responsabilità, tranne che in alcuni casi di eccezione espressamente determinati.

Due eccezioni affatto distinte sono negli articoli 401 e 416 del Codice di commercio, e noi le discuteremo insieme, dando ragione per questa parte al Governo contro coloro che col mezzo del primo han creduto potere interpretare il secondo.

C'è il principio generale nell'articolo 400 che, in caso di perdita o di avaria della merce, debba il vettore dimostrare di avere usata la debita diligenza, che non vi sia stata colpa da parte sua.

Ma soggiunge l'articolo 401:

«Se trattisi del trasporto di determinate specie di cose fragili o soggette a facile deterioramento, o di animali, ovvero di trasporti fatti in modo speciale, le Amministrazioni di strade ferrate, possono stipulare che la perdita o la avaria si presuma derivata da vizio delle cose

trasportate, dalla loro natura, o dal fatto del mittente o del destinatario, se non è provata la colpa».

Dunque si può invertire il carico della prova della colpa, se la convenzione abbia per base alcune circostanze di fatto, per la cui natura è probabile che senza colpa sia avvenuta la perdita o il deterioramento, come nel caso di trasporto di cose fragili o di animali, ovvero nel caso di trasporti fatti in modo speciale, ossia di trasporti in cui per necessità giustificata dalla legge, o per volontà del mittente, non si siano adoperate le cautele consuete richieste per la custodia e conservazione della merce.

Il mittente, per esempio, che voglia spedire le sue merci immediatamente, con un convoglio in cui non siano vagoni adatti disponibili, potrà contentarsi di lasciarla in vagoni aperti piuttostochè chiusi, come sarebbe stato necessario, o in altre circostanze potrà volerle consegnare non imballate.

In questo caso, come negli altri detti di sopra, la Società ferroviaria può pattuire che in caso di perdita o di avaria la prova della colpa spetti al mittente.

Assolutamente diverso è il concetto dell'articolo 416, il quale ammette, per le strade ferrate, che si possa derogare a quasi tutte le regole che determinano la responsabilità del vettore, ad una condizione, che, cioè, alla limitazione di responsabilità corrisponda una diminuzione sul prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie, offerta con tariffe speciali.

Il concetto è evidente; per la responsabilità limitata deve l'Amministrazione ferroviaria dare per corrispettivo una diminuzione del prezzo di trasporto, e darla in modo tale che il mittente abbia la libera scelta tra la responsabilità completa col prezzo della tariffa ordinaria, o la responsabilità limitata del vettore pagando il prezzo ridotto della tariffa speciale.

Con la scorta di questo articolo vediamo nelle Convenzioni sottoposte alla nostra approvazione la portata dell'intestazione delle tariffe differenziali, che è così concepita:

« Tariffe speciali comuni a prezzo differenziale, secondo le distanze, con e senza vincolo di peso, ed a responsabilità limitata, giusta l'articolo 416 del Codice di commercio ».

Dunque noi abbiamo tariffe speciali comuni differenziali, e per queste, nella intestazione stessa è detto già che l'Amministrazione ha responsabilità limitata, a norma dell'articolo 416. La quale limitazione di responsabilità è stata poi concretata in tre articoli che sieguono, e per effetto dei quali le differenze sono queste:

*Prima differenza.* — Se si riceve la merce senza riserva, e si è pagato il porto, non c'è più luogo a reclamo, che pur nei casi ordinari sarebbe ammissibile entro il termine di sette giorni se la perdita parziale o l'avaria non era riconoscibile al momento della riconsegna. E questa differenza non parmi di gran momento.

*Seconda differenza.* — Quando c'è una perdita o una avaria, il danno si calcola sul valore della merce al luogo della consegna, non al luogo della riconsegna. E qui ancora non parmi la conseguenza molto grave, perchè in generale la merce acquista pel viaggio quel maggior valore che viene dalle spese del trasporto.

Ma ci è una terza differenza, e questa è grave davvero, ed è che quando vi è ritardo nell'arrivo della merce, l'unico compenso che può pretendere il mittente è una riduzione del prezzo di trasporto, ovvero la totale condonazione di questo prezzo in certi casi, ma non può mai pretendere il compenso del danno effettivo che ha ricevuto, il quale pure potrebb'essere importantissimo, e non consistere soltanto nella perdita o diminuzione del guadagno sperato con la spedizione a grande distanza.

Ma non bisogna esagerare le conseguenze della denominazione di *speciali* date nel capitolato alle tariffe differenziali.

Io escludo qui un'apprensione che si è presentata a taluni, i quali rannodando quest'articolo 416, che parla di *tariffe speciali*, con l'articolo 401, sui trasporti *in modo speciale*, credono che le Società, benchè adesso non lo abbiano fatto, possano in appresso mettere anche un'altra condizione pei trasporti con tariffe differenziali, stipulare cioè l'inversione del carico della prova della colpa. Io non mi spavento di questo, perchè la risposta è semplice, tenuta presente la differenza che ho rilevato sull'oggetto e sul fondamento dei due articoli. O le Società faranno ciò dando un corrispettivo, ed allora lo possono, perchè in virtù dell'art. 416 si può con riduzione delle tariffe derogare anche

all'articolo 400, ossia all'obbligo della prova della diligenza messa a carico del vettore; o non daranno alcun compenso, ed allora non possono stipulare altro se non concorreranno le condizioni obbiettive di fatto, specificate nell'articolo 401, per fare ammettere per convenzione la presunzione che la perdita o l'avaria siano avvenute senza colpa del vettore.

Dunque, esclusa la possibilità di quest'altra deroga al dritto comune senz'altro corrispettivo, restano i tre effetti detti di sopra, tra i quali il più grave, lo ripeto, è quello per cui il commerciante non può avere assicurato il compenso del danno sofferto per il ritardo del trasporto, tranne che rinunciando a tutto il vantaggio della tariffa differenziale, e pagando intero il prezzo secondo la tariffa ordinaria.

Ora è ciò conforme alle prescrizioni dell'articolo 416?

Il capitolato ha creduto di sì, dicendo che le tariffe differenziali sono tariffe speciali a prezzo ridotto, e che perciò includano entrambe le condizioni volute da quell'articolo.

Io dico di no; perchè la tariffa differenziale per sè non è che una classe, una specie di tariffa ordinaria, che con criteri a questa comuni regola il prezzo dei trasporti, ed è facile il dimostrarlo. Tutti gli onorevoli Senatori sanno quali siano i criteri, razionali e positivi ad un tempo, che determinano le specificazioni di prezzi delle tariffe; essi sono tre. Primo criterio è il costo, che costituisce il minimo, sotto il quale non si può scendere; viene in secondo la quantità del servizio che si rende al mittente, che corrispondendo alla quantità della richiesta entra nella legge determinatrice dei prezzi. L'altro criterio è basato sopra esigenze che trascendono la parte puramente economica, e rassentano il sistema delle imposte, ed è di caricare la merce di quel tanto di prezzo di trasporto a cui essa può reggere, onde disgravarne in compenso la merce di minor valore, che senza quel beneficio non potrebbe godere agevolmente dei vantaggi del trasporto.

Ed è così, o Signori, che le tariffe generali comprendono otto classi, distinte per valore della merce e con non lievi differenze nei prezzi di trasporto; abbiamo otto classi, otto specie di tariffe, tutte comprese nel concetto di tariffa ordinaria, e la classe inferiore non si dice a prezzo ridotto rapporto alla superiore, perchè

la gradazione è regolata da una legge comune a tutte le otto classi.

Ora cosa sono le tariffe differenziali? Sono quelle, in cui al di là di un certo limite di distanza si accordano delle riduzioni graduali sul prezzo di trasporto, quale si avrebbe moltiplicando l'unità della tariffa ordinaria pel numero dei chilometri. Si può tener conto anche del peso, a vagone completo o al di là di un certo limite di peso, ma è parte accidentale e secondaria, perchè l'elemento essenziale è la distanza, con o senza vincolo di peso.

Ebbene, la riduzione di prezzo delle tariffe differenziali sopra di che si fonda? Sopra gli stessi principî in virtù de' quali si graduano le otto classi della tariffa ordinaria. Vi è la spesa fissa che non si ripete ad ogni chilometro, e solo il rimanente è proporzionale al numero dei chilometri che la merce percorre, e quindi l'aumento del costo non è proporzionale alla distanza. Inoltre per le grandi distanze scema il beneficio ottenuto dal mittente, imperciocchè la merce man mano che progredisce nel suo cammino, sente aggravarsi sulle spalle il carico delle spese di trasporto, e quindi cresce sempre più il prezzo totale, scema per essa la possibilità di una utile contrattazione nel luogo del mercato a cui è destinata. Vi è da ultimo il principio che sovrasta alle considerazioni puramente economiche, ed è di addossare ad una merce, che può sopportarlo, un maggior carico di spesa, onde disgravarne in compenso le altre, che hanno bisogno di quel beneficio per poter profittare dei trasporti per gli scambi.

Dunque i criterî della riduzione di prezzo nelle tariffe differenziali sono gli stessi di quelli della distinzione di otto classi nella tariffa generale, alle quali bisognerebbe aggiungere, come parte della tariffa ordinaria, le classi della tariffa differenziale.

Io qui citerò un'autorità che non può essere sospetta, ed è un brano della Relazione della Commissione governativa per la formazione delle tariffe (che è del 1881), in cui è detto: « la tariffa di trasporto dicesi differenziale quando diminuisce col crescere della distanza alla quale l'oggetto è trasportato.

« Il principio della differenzialità nel prezzo di trasporto è rigorosamente esatto, perchè la spesa essendo in parte fissa e in parte soltanto pro-

porzionale alla percorrenza, più questa cresce, minore è il costo medio chilometrico del trasporto, minore per conseguenza deve essere il prezzo medio chilometrico a carico dello speditore ».

Questa è una spiegazione un po' spicciola, perchè parla del solo costo, e non altresì della quantità del beneficio ottenuto, nè dell'altro elemento di calcolo, di ordine superiore alle pure considerazioni economiche. La sostanza però è questa, che la tariffa differenziale non è che una parte della tariffa ordinaria, con cui ha comuni i criterî determinanti la graduazione dei prezzi: tanto vero che nel progetto Baccarini avevano un'altra intestazione, quella cioè di *tariffe normali a basi differenziali*. Dunque di regola in queste tariffe si riscontra bensì una riduzione del prezzo di trasporto appetto di altre classi, ma non è la riduzione che vuole l'art. 416, cioè una riduzione che debba servire per corrispettivo della scemata responsabilità del vettore.

Gli onorevoli signori Ministri potrebbero forse rispondere che nel caso concreto delle Convenzioni attuali la tariffa differenziale porta una diminuzione che non sarebbe stata così estesa, come è, se non ci si fosse messo a calcolo per l'appunto il dato della scemata responsabilità che è annessa per disposizioni espresse.

Veramente, se dappprincipio avessero netta mente detto così, io avrei da molto tempo visto dileguare una parte dei miei dubbi, e la parte più grave, perchè non sarebbe mancata la condizione essenziale del corrispettivo. I Ministri però preferirono invocare per ragione un principio, che è assolutamente in contraddizione con l'art. 416, dicendo che bastasse per l'applicazione della eccezione contenuta in quell'articolo, che fosse accordata una riduzione qualunque nel prezzo di trasporto, quale che ne fosse il titolo.

Ma io, o Signori, l'ho già detto e lo ripeto, ho studiato questo problema con sentimento d'imparzialità, ho cercato fino a questa mattina i documenti che potessero servirmi a chiarire i dubbi, e me ne è stato fornito uno che per questa parte potrebbe influire a giustificare dalla maggiore accusa quel punto del capitolo relativo alle tariffe, ed a spiegarne meglio il concetto.

Nel progetto di legge presentato dal Ministro Baccarini, diretto a preordinare legislativa-

mente le norme per le Convenzioni ferroviarie, che avrebbero dovuto poi stipularsi, la Relazione ministeriale mentre riconosceva che le tariffe differenziali erano precisamente una parte delle tariffe normali, pur tuttavia dichiarava altresì che la diminuzione non avrebbe potuto essere così estesa, quale era richiesta dai bisogni del commercio, se non compensandone una parte con alcune condizioni di limitata responsabilità da rimanervi annesse, diminuzione di responsabilità prevista dall'articolo 416 del nuovo Codice di commercio.

Dunque il Ministro affermava che una parte della riduzione del prezzo di trasporto era stata accordata in favore del commercio, compensandola con le condizioni annesse di responsabilità limitata.

Diceva la Relazione così:

« Colle gravi responsabilità che il nuovo Codice di commercio sancisce nel titolo sul contratto di trasporto, non potrebbe ragionevolmente pretendere il Governo dagli assuntori dell'esercizio, di offrire le tariffe ordinarie sotto forma differenziale, a meno di far decrescere le basi chilometriche delle diverse classi con l'ammontare della percorrenza, assai meno rapidamente di quello che è necessario perchè queste tariffe favoriscano realmente lo sviluppo dei nostri traffici.

« Si è quindi ammessa, per le tariffe normali a base differenziale, una qualche diminuzione di responsabilità, prevista dall'art. 416 del nuovo Codice di commercio, in quanto che esse offrono una diminuzione di prezzo rispetto alle tariffe generali ».

L'affermazione della Relazione ministeriale non si può verificare col fatto, pure do ad essa un gran peso, trovandola addotta non per giustificare Convenzioni già stipulate, ma bensì per spiegare le norme che s'intendeva prefiggere a possibili Convenzioni future.

Io quindi assolvo per questa parte il Governo, e ritengo che nelle tariffe differenziali annesse alle Convenzioni, e che non sono difformi sostanzialmente da quelle del disegno Baccarini, ci sia pure nella riduzione totale del prezzo di trasporto una qualche diminuzione corrispettiva alla condizione della scemata responsabilità.

Ma il problema, o Signori, non è sciolto del tutto, poichè abbiamo dimostrato che nelle ta-

riffe differenziali la parte massima è dovuta a criteri identici a quelli che regolano la tariffa ordinaria, e solo una parte minima è data per corrispettivo della scemata responsabilità.

Or si domanda a ragione: si potevano conglobare queste due diminuzioni in una somma unica? Era lecito, riunendole insieme, di porre il mittente alle strette, nella dura alternativa, o di accettar tutto, o di rifiutar tutto? ossia, o di accettare la condizione della scemata responsabilità o di perdere non solo il corrispettivo offerto per essa, ma anche tutta la riduzione dovuta pe' criteri del costo, del beneficio, e di una equa ripartizione di tassa?

Io credo di no. Questo non sarebbe consentito nè dalla parola, nè dal concetto della legge; imperocchè noi abbiamo veduto che la legge richiede che alla limitazione di responsabilità corrisponda una diminuzione di prezzo di trasporto stabilita nelle tariffe ordinarie, offerta con tariffe speciali.

E per tariffa speciale, secondo il concetto della legge, deve intendersi designata, fra tutte le classi possibili di tariffe speciali, quella la cui specialità stia appunto nell'offrire distintamente il corrispettivo della scemata responsabilità, e di assicurare così al mittente una scelta veramente libera.

Ma è libera veramente la scelta, o non piuttosto soggetta a coazione, se la piena responsabilità non si può ottenere se non perdendo non solo il beneficio offerto per la minore responsabilità, ma tutte le altre riduzioni, che sarebbero dovute per altri titoli, compreso quello del minor costo? No, o Signori, non ci sarebbe allora che un dritto illusorio di scelta.

E difatti, supponiamo che un mittente si presenti alla ferrovia per un importante trasporto di merci a grande distanza. Gli si presenta la tariffa differenziale colleriduzioni corrispondenti.

Egli dice: Vorrei però una responsabilità completa.

Ed allora, che cosa gli si risponde?

Dovete andare alle tariffe ordinarie, ossia dovete perdere interamente il vantaggio che deriva dalla tariffa differenziale per ragioni di distanza.

Dunque non c'è la libertà della scelta quando l'esercizio del dritto è sottoposto a così grave sacrificio.

Il mittente a sua volta potrebbe rispondere

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885.

in questo modo: Ma, di grazia, in questa riduzione delle tariffe differenziali, qual'è la parte che corrisponde precisamente alla condizione annessa della scemata responsabilità?

Sarà l'uno, il due o il tre %.

Ebbene, io vi darò sulla tariffa un aumento dell'uno, del due o del tre %, e voi assumete la responsabilità completa.

Voi dovete assicurarvi la libertà della scelta, e questo è possibile soltanto tra cose equivalenti, e non tra due costituite in modo e con tale enorme differenza di valore, che l'uno dei due termini non può non essere escluso.

Ora questo è appunto il caso delle tariffe differenziali nel modo come sono costituite nelle presenti Convenzioni. Pur non sarebbe difficile il rimedio.

Per assicurare il beneficio della libera scelta non dovremmo accrescere i volumi delle tariffe, come temeva l'onorevole Ministro Genala, ma dovremmo solo aggiungere un articolo presso a poco così concepito: « Quando il mittente faccia un'offerta del tanto per cento in più sul prezzo di trasporto delle tariffe differenziali, egli terrà obbligata l'Amministrazione ferroviaria con responsabilità completa ».

Questo non si è fatto.

Io non ardisco di proporlo ora, ma osservo che le leggi delle tariffe non sono immutabili, e per la modificazione o aggiunta da me richiesta non voglio fare questione puramente di legalità, ma altresì di opportunità, di convenienza, di giustizia.

In conclusione, io ho proposto a risolvere tre problemi. Il primo si può riassumere in questi termini:

Si può consentire una responsabilità limitata per il solo fatto che si tratta di tariffe denominate speciali, e con la sola condizione di una riduzione di prezzo dovuto per altri titoli?

No. È necessario che la riduzione sia correlativa precisamente alla scemata responsabilità.

Seconda domanda: Nel caso attuale la diminuzione di responsabilità per le tariffe differenziali ha una parte correlativa alla scemata responsabilità?

Io ne ho dubitato fino a ieri, ma confesso che mi sono acquetato dando molta importanza a quel tal documento, cioè alla dichiarazione che fece il Governo prima di stipulare le Con-

venzioni, quando segnava le norme anticipate per Convenzioni possibili.

Ma infine, si potevano conglobare insieme nella tariffa unica differenziale le diminuzioni dipendenti dalla diversità di distanza o di peso, con l'altra correlativa alla minore responsabilità?

Io dico di no, e ne ho addotte le ragioni. Ma se anche la legge lo avesse permesso, io ho pieno convincimento che quel sistema non sia conveniente, non sia giusto, poichè nega soddisfazione al bisogno della libera scelta, che quand'anche non fosse un vero diritto del mittente, garantito dall'articolo 416, sarebbe sempre un legittimo interesse.

Io spero che il Governo, se non ora, almeno prossimamente, voglia introdurre siffatta modificazione, per dare modo cioè ai mittenti che con l'aumento del tanto per cento sulla tariffa differenziale possano ottenere il beneficio della responsabilità completa dell'Amministrazione ferroviaria, senza essere rimandati alle tariffe generali con perdita di tutta la riduzione ad essi spettante, anche per altri titoli di stretta giustizia.

PRESIDENTE. Frattanto domando al Senato se intende che domani si tenga seduta.

Coloro che intendono che vi sia domani seduta all'ora solita, sono pregati di sorgere.

(Approvato).

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GRIMALDI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Mi duole di dovere nuovamente tediare il Senato su questa questione; ma il Senato stesso comprenderà il mio dovere di rispondere alle osservazioni fatte dal Senatore Auriti, che, appunto perchè fatte da un esimio giureconsulto, hanno molto peso nell'esame di una questione giuridica.

Io credeva ieri col mio discorso di evitare tutte le questioni giuridiche, e dimenticando (cosa che mi accade facilmente) di essere avvocato, ho cercato di portare la questione in un terreno puramente tecnico; oggi invece si è risollevala la questione sotto l'aspetto giuridico.

Sono lieto di constatare due cose; che, cioè, l'onorevole Auriti ammette, che, nelle dichiarazioni di limitata responsabilità, il Governo non abbia inteso di violare il Codice di com-

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885

mercio, e che si tratta solamente di questione d'interpretazione; e ciò concorda perfettamente con quanto ebbi l'onore di dire ieri al Senato.

La seconda dichiarazione, della quale prendo volentieri atto, è quella che le differenze fra la responsabilità piena e completa e quella limitata, sono tre, due delle quali parvero al Senatore Auriti di poca importanza; solamente una gli parve grave, quella cioè che, nel caso di ritardo, limita la responsabilità alla restituzione di parte o dell'intero prezzo di trasporto, senza conferire il dritto ai maggiori danni, come avviene nel caso di responsabilità ordinaria.

Ma, onorevole Auriti, siano lievi, siano gravi le tre differenze, io la prego a consultare non le Relazioni, non il Codice, ma le tariffe esistenti al momento in cui il nostro Codice si promulgava.

Evidentemente questo Codice di commercio era fatto per l'Italia e per le tariffe italiane; e quando esso parlò di *tariffe speciali*, dobbiamo ritenere che non abbia inteso parlare di altre tariffe se non di quelle conosciute sempre, dacchè vi è esercizio ferroviario in Italia, col nome di *tariffe speciali*.

Io, fino da ieri, prevedeva le osservazioni, che mi potevano venir fatte sulla distinzione di queste due parole, *tariffe differenziali* e *tariffe speciali*, e sulla conseguente questione, se le *tariffe differenziali* possano dirsi *tariffe ordinarie* o *speciali*.

Io pensava di evitarla. inutile esaminare con tutti gli scrittori di questo mondo, che cosa si intende con queste due parole; guardiamo piuttosto che cosa si deve intendere in Italia.

E qui mi permetta l'onorevole Auriti di fargli notare che con le proposte del Governo, in qualunque caso, il commercio non sarebbe deteriorato in alcun modo; perchè ora precisamente in tutte le Amministrazioni ferroviarie italiane vi è la responsabilità limitata nel caso di *tariffe speciali*, tra le quali sono comprese le *differenziali*. Cosicchè, non vi sarebbe nè meglio nè peggio con le nuove tariffe, ma sarebbe la continuazione dello *statu quo*.

Le tariffe *differenziali* sono quelle che diminuiscono il prezzo per ragione di *distanza*; le *speciali* per ragion di peso o di altre condizioni. Ora mi conceda l'onorevole Auriti una riflessione. Se l'articolo 416 ammette, che vi possa

essere limitazione di responsabilità, quando a questa corrisponde una diminuzione di prezzo, è evidente la conseguenza che, qualunque sia la causa di questa diminuzione di prezzo, basta l'effetto, perchè si abbia la limitazione di responsabilità. O che la riduzione di prezzo si abbia per ragione di distanza, o che si abbia per ragion di peso o per altre ragioni, vi è sempre una diminuzione di tariffa. Insomma la limitazione di responsabilità non è causa, ma effetto e corrispettivo della diminuzione di prezzo. Ma poi prego l'onorevole Auriti di abbandonare un momento le astrazioni, alle quali l'acuta sua mente si è rivolta e scendere in un terreno pratico. Abbiamo la tariffa *ordinaria a grande velocità*: quale è questa tariffa? 40 centesimi per tonnellata-chilometro. Alla tariffa ordinaria corrisponde la responsabilità piena ed intera, che prescrive il Codice di commercio.

La prego di aprire uno di questi tre volumi e di guardare a pagina 204, al titolo: *Tariffa speciale, N. due, grande velocità*, il modo come è organizzata.

Essa è conforme a quella ora esistente.

Avete delle zone di percorrenza da *uno a 100 chilometri*, e *spedizioni di peso fino a 200, a 1000 e superiore ai 1000 chilogrammi*. Così è per le altre tariffe *speciali*; il prezzo è in ragione diretta della distanza e del peso: la diminuzione di prezzo è il risultato di questi due fattori cumulati insieme.

Quindi, onorevole Senatore Auriti, se il novello Codice di commercio parlò di tariffe *speciali* in riscontro a tariffe *ordinarie*, e se, bene o male, nella pratica, di queste tariffe *speciali* facevano parte essenziale ed inscindibile le *differenziali*; è evidente, che nelle *speciali* s'intendevano ed erano comprese, in fatti, anche le *differenziali*, come sono comprese nelle nuove tariffe sottoposte all'approvazione del Senato.

Ma, diceva l'onorevole Auriti, distinguiamo il vantaggio della distanza dal vantaggio, che si ha per ragione di peso o per altre condizioni.

Io risponderò che è una cosa facile a dirsi, ma difficile a praticarsi. Le tariffe diventerebbero davvero *multorum camelorum onus*, come disse l'onorevole mio Collega, Ministro dei Lavori Pubblici, nell'altro ramo del Parlamento, se dovessero decomporre e dovesse farsene una per ragione di distanza, un'altra per ragione di peso.

Poi vado più avanti, e dico: È utile nell'interesse del commercio che si faccia questa sezione anatomica delle tariffe; che si diano tariffe unicamente per ragione di prezzo e tariffe unicamente per ragione di distanza?

Ciò evidentemente nuocerebbe alla chiarezza ed alla semplificazione di esse; poichè non si può valutare realmente ed economicamente il prezzo di trasporto, se non si tiene ragione di tutti i coefficienti, cioè volume e peso della merce, e distanza, che la merce deve percorrere, per arrivare al punto voluto.

Come si fa economicamente, non dirò giuridicamente, a distinguere questi criteri che devono essere uniti per avere la esattezza e la perfezione della tariffa?

Ora, vede l'onorevole Senatore Auriti che praticamente non si è fatta, e non si può fare quella distinzione, che egli vorrebbe.

Darò ora un'altra risposta, che spero finirà di persuaderlo. Egli conviene che con le tariffe speciali (pur escludendo le differenziali) essendovi diminuzione di prezzo, debba esservi limitazione di responsabilità.

Ma sa, onorevole Auriti, che il vantaggio pratico della differenzialità è enorme? Una merce, per esempio, percorrendo 1000 chilometri, a grande velocità, deve pagare per tariffa generale 400 lire; invece, applicando la tariffa differenziale, dovrà pagare solo 210 lire. Vede dunque quale differenza passa tra la tariffa ordinaria e la differenziale. E non parlo di quella speciale per ragione di peso.

Parrebbe ora giusto all'onorevole Auriti, che il Codice di commercio avesse accordata una limitazione di responsabilità in favore del vettore nel solo caso delle tariffe speciali, in cui la diminuzione di prezzo è minore; e poi avesse lasciato la responsabilità piena, quando la diminuzione del prezzo è maggiore?

Io concepirei che non vi fosse affatto quell'inciso, posto nell'art. 416, e che il legislatore avesse detto in modo assoluto, che la responsabilità resta sempre intera; ma dal momento che il legislatore consente una diminuzione di responsabilità in corrispettivo della diminuzione di prezzo; sarebbe somma ingiustizia accordare la limitazione della responsabilità nel solo caso in cui la diminuzione di prezzo è minore.

Io ritengo come un desiderio, come un ideale,

che potrebbe formare materia di studio, quello che ha detto l'onorevole Senatore Auriti; ed il Governo certo non intende dispensarsi dallo esaminare se vi sia una nuova via di soluzione. Ma soggiungo fin d'ora, che ci ho i miei dubbî.

Egli dice: voi non distinguete le tariffe speciali dalle tariffe differenziali; ma, quando pure non vogliate distinguere la diminuzione di prezzo in ragione di distanza da quella dipendente da altre cause, lasciate almeno allo speditore la libertà di godere uno dei benefici, e rifiutando l'altro, procurarsi una maggiore garanzia, corrispondendo una somma maggiore. Per quanto ciò mi paia difficile, e quasi impossibile, non disdegno certo di esaminarlo e studiarlo praticamente.

Ad ogni modo, sono lieto di aver confermato che il Governo, in questa come in ogni altra parte delle tariffe, non ha inteso in nessun modo di violare o fare strappi al Codice di commercio.

Senatore AURITI. Domanda la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore AURITI. Prima di tutto comincio dal dichiarar bene una parte in cui l'onorevole Ministro non ha compreso le mie osservazioni.

Io non ho detto che si debbano dividere tutte le ragioni di diminuzione del prezzo di trasporto nelle tariffe differenziali, come per esempio quella della distanza e l'altra del peso. No, dalle varie ragioni di diminuzione quella soltanto si deve sceverare di cui si occupa l'articolo 416, ossia il corrispettivo della scemata responsabilità, il quale diciamo che debba stare da sè.

Lo abbiamo già detto nel primo discorso; quando voi agglomerate questa riduzione di prezzo per minore responsabilità nelle tariffe a grande distanza, che, come osservava il signor Ministro, portano una enorme differenza appetto delle tariffe ordinarie, e dite al mittente: « se voi volete la responsabilità completa, dovete rinunciare a tutti questi vantaggi, dovete ritornare alle tariffe ordinarie »; allora voi togliete ogni libertà, adoperate una pressione sul mittente, e lo costringete a subire quella condizione di minore responsabilità a cui si vorrebbe sottrarre, come ne ha il dritto.

In queste tariffe differenziali non si può negare che la massima parte delle diminuzioni è in dipendenza dei criteri generali del costo da una parte, e del beneficio dall'altra non cre-

scenti in proporzione della distanza, come pure di quegli altri principî, già da noi accennati, che sovrastano anche alle considerazioni puramente economiche.

Ora il mittente domanda qual'è, nella somma totale, la parte di diminuzione che date per la minore responsabilità, tostochè il Codice di commercio vi inibisce di sottrarvi alla responsabilità ordinaria altrimenti che con un corrispettivo? Solamente distinguendo questo corrispettivo dagli altri, voi potete raggiungere lo scopo della legge, o, per lo meno, allora soltanto avrete una soluzione la quale, se anche non fosse imposta imperativamente dalla legge, risponderebbe pur sempre ai principî di giustizia e di convenienza.

Impugno poi assolutamente ciò che ha detto l'onorevole Ministro, che basti sia offerta dalla tariffa una diminuzione a qualsiasi titolo, per dar luogo all'eccezione dell'art. 416.

Ciò non basta, onorevole Ministro; è necessario che la diminuzione sia il corrispettivo diretto della minore responsabilità, e nelle tariffe differenziali la parte maggiore dipende da tutt'altra condizione.

Lo stesso illustre Relatore dell'Ufficio Centrale, l'onorevole Saracco, ha detto che sarebbe stato meglio che si fosse concesso alla Società qualche milione di più, e non si fosse fatta questa distinzione di responsabilità.

Insomma il mio concetto ultimo è questo, ed è la parte pratica del mio discorso. Poichè nelle tariffe differenziali tutte le ragioni di diminuzione sono insieme confuse, indicate, almeno in una prossima riforma, un tanto per cento di aumento, pagando il quale ricuperi il mittente il diritto alla completa responsabilità, senza essere rimandato alle tariffe generali con gravissimo pregiudizio.

Non intendo infastidire ulteriormente il Senato, sicuro come sono che il Governo vorrà studiare questa questione.

PRESIDENTE. Prego i signori Senatori che desiderano parlare sull'allegato numero uno di volersi inscrivere.

Se nessun altro Senatore chiede la parola....

Senatore CANONICO. Domando la parola per una mozione di ordine.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANONICO. Ho chiesto la parola per una mozione d'ordine e mi spiego. In questa

legge si sono incastrate le modificazioni al contratto ed al capitolato, il che vale come se si fosse ristampato il contratto con le modificazioni fatte dalla Camera. Quindi non veggo che due sistemi possibili per addivenire alla votazione, e cioè l'uno sarebbe quello di leggere tutto intiero il contratto e il capitolato con le modificazioni; e l'altro di non leggere nulla di ciò, ma unicamente sentire quegli oratori i quali avessero qualche osservazione da fare sugli articoli speciali, e dare quindi lettura di questi articoli soltanto. Quest'ultimo pare a me il sistema più spiccio e lo propongo al Senato.

PRESIDENTE. Se nessuno fa delle osservazioni alla proposta dell'onorevole Canonico, questa s'intende approvata.

(Approvato).

Si rilegge la prima parte dell'articolo primo:

Art. 1. .

Sono approvati i seguenti contratti con le modificazioni contenute nei relativi atti addizionali:

1. Il contratto 23 aprile 1884 stipulato fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio, nell'interesse dello Stato, e il principe Marc'Antonio Borghese, il conte Giulio Belinzaghi, la Banca Generale, la Banca di Torino, il Banco di sconto e sete di Torino, la Banca Napoletana e la Banca Subalpina e di Milano, per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate costituenti la rete Mediterranea, colle relative modificazioni in data del 31 ottobre 1884 (Allegato I); ed a condizione che:

A. — All'articolo 16 del Contratto sia sostituito il seguente:

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 presenti l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico tanto interno quanto internazionale.

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 generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie italiane e straniere, quanto con Società di navigazione.

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 gravità 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.

B. — *Agli articoli 21, 39, 44, 83, 84, 85, 103, 106 del Capitolato siano sostituiti i seguenti:*

#### Art. 21.

Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale.

Le condizioni s'intendono pari, quando il prezzo del materiale nazionale non eccede l'offerta dell'industria estera aumentata del cinque per cento dell'offerta stessa e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Il Governo, quando gli sia dimostrato che il prezzo del materiale nazionale, in seguito a regolare licitazione, superi il limite sovraindicato, autorizzerà nelle forme che saranno determinate dal regolamento, la fornitura all'estero.

Nessun contratto stipulato dal concessionario, per provviste del predetto materiale all'estero, sarà valido per gli effetti della imputazione del pagamento sui fondi di riserva, sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali e sui fondi delle nuove costruzioni, se il Governo non avrà constatato l'adempimento delle condizioni prescritte nel presente articolo.

#### Art. 39.

Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffe e condizioni di trasporto che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni e la data dell'attuazione loro dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Il concessionario potrà inoltre proporre l'esperimento di nuove tariffe locali, di ritorno, di transito, di concorrenza. L'istituzione di queste nuove tariffe e la data della loro attuazione dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Gli esperimenti di cui sopra non daranno diritto ad alcuno speciale compenso al concessionario; dovranno durare almeno un anno, decorso il quale potranno essere ristabilite le tariffe precedentemente in vigore, purchè il concessionario ne dia preavviso di due mesi al Governo ed al pubblico.

Tutte le modificazioni di tariffe e tutte le nuove tariffe divenute definitive, non potranno essere variate o soppresse senza il consenso del Governo.

Il concessionario potrà infine, dandone preavviso all'Ispettorato governativo, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni per i treni ordinari in occasione di feste, fiere e mercati.

#### Art. 44.

È in facoltà del Governo di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti, le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo, quanto per agevolare l'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 tra il Governo ed

il concessionario sarà regolata nel modo seguente:

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

Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 3 1/2 % all'anno, si determinerà, d'accordo fra il Governo e il concessionario o per mezzo del collegio arbitrale di cui all'articolo 106, qual parte dell'eccedenza siasi conseguita per effetto dei ribassi di tariffa ordinati dal Governo e quale proporzionata diminuzione debba farsi per tale eccedenza alle percentuali dovute al concessionario.

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

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

#### Art. 83.

Quando si affidi la costruzione a prezzo fatto il concessionario potrà dare in sub-accollo i lavori per pubblica asta, per licitazione privata o a trattative private. Esso giudicherà dell'ammissione dei concorrenti all'appalto in base ai loro titoli d'idoneità, esperienza e moralità.

Quando si affidi la costruzione a rimborso di spesa saranno, nei relativi contratti, osservate le norme stabilite negli articoli 11 e 16 della legge che approva il presente capitolato.

#### Art. 84.

Il concessionario potrà sempre proporre varianti ai progetti già approvati, le quali dovranno essere sottoposte all'approvazione del Governo, importino esse o no variazioni nei lavori a prezzo fatto. Questo avrà anche la facoltà di modificare di propria iniziativa i progetti già approvati. In entrambi i casi saranno concordate fra Governo e concessionario le variazioni da portarsi al prezzo dell'accollo.

Nulla è derogato al disposto degli articoli 343, 344 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

#### Art. 85.

Quando i lavori siano concessi a prezzo fatto, i certificati di pagamento dell'opera appaltata saranno compilati mensilmente dall'ingegnere direttore dei lavori, e dal concessionario trasmessi in doppio all'ispettorato governativo, il quale, ove non abbia eccezioni, li rimetterà pel relativo pagamento al Ministero dei Lavori Pubblici, dandone avviso al concessionario.

Nel caso invece in cui dall'ispettorato governativo si proponessero modificazioni o rettifiche, i certificati saranno da esso restituiti al concessionario con le sue osservazioni.

#### Art. 103.

Il Governo consegnerà l'elenco di tutto il personale in attività di servizio presso le cessanti Amministrazioni ferroviarie e negli opifici ceduti, in esercizio il giorno del cominciamento del contratto, colla indicazione del grado, della anzianità e degli stipendi.

Il concessionario accetterà in servizio il personale, che verrà dalla Commissione di ripartizione, di cui all'articolo 8 del contratto, assegnato alla sua rete, 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 ciascuno ha nell'ultimo suo 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 Capitolato, determinerà le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati.

Art. 106.

Le controversie che insorgessero fra lo Stato e il concessionario per l'interpretazione e l'esecuzione del contratto e del presente Capitolato e dei relativi allegati, saranno deferite al giudizio di un collegio arbitrale composto di cinque arbitri.

Gli arbitri pronunzieranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori.

I ricorsi in Appello e in Cassazione, nonché quelli di revocazione e nullità contro le sentenze arbitrali, saranno deferiti rispettivamente ai tribunali, alla Corte d'Appello e alla Corte di Cassazione di Roma.

Il Governo ed il concessionario nomineranno due arbitri effettivi ed uno supplente per ciascuno.

I nominati eleggeranno il quinto arbitro ed un supplente; qualora non si trovassero d'accordo nella nomina, la Corte di Cassazione di Roma, a sezioni riunite, nominerà il quinto arbitro effettivo, ed un supplente, scegliendoli fra i Consiglieri di Cassazione. Il quinto arbitro avrà la presidenza del collegio arbitrale.

Gli arbitri dureranno in funzione tre anni, e potranno essere riconfermati.

Però conserveranno la giurisdizione per le controversie loro già deferite, a condizione che vengano decise non oltre 180 giorni dallo spirare del triennio.

La nomina degli arbitri, che per qualunque causa mancassero per completare il collegio arbitrale, spetterà alle stesse parti o alla Corte di Cassazione, a sezioni riunite, a seconda dei casi.

Il collegio arbitrale avrà sede in Roma.

Le controversie saranno portate alla cognizione degli arbitri con domanda di una delle parti a notificarsi contemporaneamente all'altra.

Allo stesso collegio degli arbitri si ricorrerà in tutti i casi previsti dall'articolo 473 del Codice di procedura civile.

In tutto quanto non sia derogato col presente articolo, saranno applicabili le disposizioni del Codice di procedura civile sul compromesso.

*E che nell'allegato A alla dizione:*

Linea Cuneo-Nizza,

*Sia sostituita la seguente:*

Linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

C. — *Agli articoli 2, 7, 10, 25, 55, 58, 63, 68, 69, 92, 95, 98, 109, 146, dell'allegato D siano sostituiti i seguenti:*

Art. 2.

*Obblighi dell'Amministrazione.* — L'Amministrazione è obbligata ad eseguire sulle proprie linee ed in base alle tariffe e condizioni in vigore i trasporti di persone e di cose che le vengono richiesti, semprechè: vi possa provvedere coi mezzi corrispondenti ai bisogni ordinariamente prevedibili; non ostino impedimenti straordinari o di forza maggiore.

L'Amministrazione risponde dei danni conseguenti dall'inadempimento di questi suoi obblighi.

Art. 7.

*Orari di servizio. — Avvisi.* — L'orario per la distribuzione dei biglietti, per la spedizione e riconsegna dei bagagli e dei cani è regolato su quello dei convogli. L'orario per il ricevimento e per la riconsegna delle spedizioni a grande o a piccola velocità è regolato per ciascuna stazione secondo la sua importanza, la

quale sarà determinata con l'approvazione del Governo.

Nei giorni festivi riconosciuti dallo Stato giusta il decreto reale n. 5342 del 17 ottobre 1869 e la legge n. 1968 (2<sup>a</sup> serie) del 28 giugno 1874, gli uffici delle merci a piccola velocità si chiuderanno a mezzogiorno.

L'Amministrazione è in obbligo di pubblicare e tenere esposti nelle stazioni gli orari, le tariffe, i manifesti ed i regolamenti che interessano il pubblico.

#### Art. 10.

*Sopratasse in caso di abusi.* — Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'Amministrazione di quanto le è dovuto; ogni tentativo di viaggiare senza pagamento di tutto o di parte del prezzo di trasporto; ogni falsa dichiarazione di qualità, quantità o peso delle merci o del bestiame, ovvero del valore quanto al numerario, ai titoli pubblici ed oggetti preziosi; ogni fatto tendente ad ottenere una indebita applicazione di tariffa speciale o ridotta; ogni non dichiarata agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse; ogni riunione in una stessa spedizione di cose dirette a persone diverse, dà facoltà all'Amministrazione di esigere di pieno diritto, oltre all'importo dovutole o al complemento del medesimo, il triplo della somma che si fosse tentato di non pagare, a meno che si tratti di casi pei quali siano stabilite maggiori o minori sopratasse, e ciò senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti in vigore.

#### Art. 25.

##### *Biglietti di andata-ritorno.*

Fra stazioni da determinarsi di volta in volta, l'Amministrazione dovrà istituire, almeno nel raggio di cento cinquanta chilometri, biglietti valevoli per corse di *andata-ritorno*.

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

Qualora tali biglietti valessero promiscuamente per convogli diretti ed omnibus, il loro prezzo sarà stabilito sopra quello medio di dette categorie di convogli.

Quando per istraordinaria affluenza occasionata da feste, fiere, mercati, ecc., non vi siano posti disponibili della classe del biglietto e non vi sia modo o tempo di aggiungere vetture, i viaggiatori con biglietto di andata-ritorno devono prender posto in classe inferiore senza diritto a rimborso alcuno.

È proibita la cessione in qualsiasi modo del biglietto che serve per il ritorno; il trasferimento del medesimo ne produce la nullità e dà luogo all'applicazione delle pene stabilite dalle disposizioni vigenti a tale riguardo.

L'Amministrazione notificherà le norme riguardanti la distribuzione, la durata della validità di tali biglietti e tutte le altre condizioni e discipline alle quali ne sarà vincolato l'uso: il semplice acquisto di tali biglietti importa la piena accettazione delle condizioni e discipline relative.

I biglietti di andata-ritorno fra determinate località sono revocabili, coll'autorizzazione del Governo, quando si verifichi diminuzione di prodotto netto.

#### Art. 55.

*Basi delle tariffe generali.* — Le basi delle tariffe generali pel trasporto a grande velocità delle merci, bozzoli, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, e le condizioni relative sono le seguenti:

*Messaggerie e merci, oggetti d'arte (\*)  
e di collezione, merletti e pizzi.*

<p>Lire 0,40 per tonnellata e per chilometro. Il prezzo minimo per ogni spedizione è di lire 0,60.</p>
--

(\*) Si considerano oggetti d'arte le pitture, le sculture in generale, i mosaici, le statue, i bronzi artistici e simili. — Pei mosaici montati in oro ed in argento si applica la tariffa del numerario e degli oggetti preziosi.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885

*Condizioni.* — a) I pacchi contenenti serie debbono essere ricoperti di tela cerata, legati con una cordicella e suggellati convenientemente: ogni pacco deve essere inoltre collocato fra due assicelle della stessa sua dimensione, legate con una corda più grossa, le cui estremità debbono essere fermate con suggello all'esterno di una delle assicelle. — Per le casse è obbligatoria l'ammagliatura con corda; inoltre sulle connessioni delle casse e alla distanza di dieci centimetri l'uno dall'altro, debbono essere apposti dallo speditore i suggelli in ceralacca.

b) Per la seta nera in cordoni sono da osservarsi le speciali condizioni contenute nelle tariffe e condizioni di trasporto delle merci infiammabili ed esplodenti;

c) Gli oggetti d'arte debbono essere collocati in casse o gabbie, in modo da impedire ogni scuotimento interno. Per le spedizioni all'estero sono da osservarsi inoltre le disposizioni speciali del Governo;

d) I merletti ed i pizzi si ammettono al trasporto soltanto in casse od involti in tela greggia o cerata: ogni collo deve essere ammagliato e portare i suggelli in ceralacca sulle connessioni alla distanza di dieci centimetri l'uno dall'altro;

e) La corda o lo spago che serve ad avvolgere le balle, i pacchi o le casse deve essere di un solo pezzo; ossia senza aggiuntature e di grossezza proporzionata al peso dei colli.

Nei suggelli sono vietate le impronte generiche o delle monete.

## BOZZOLI.

Lire 0,50 per tonnellata e per chilometro, col diritto fisso per carico, scarico e spesa di stazione di lire 2 per tonnellata.

Se il trasporto deve percorrere linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso, si applica quello supplementare di lire 0,30 per tonnellata e per ciascuna Amministrazione intermedia.

Il prezzo minimo di ogni spedizione è di lire 0,60.

**Avvertenza.** — Ai bozzoli lavati e spogli della seta, ai bozzoli doppi o doppiotti di scarto e a quelli sfarfalati in balle compresse in ragione di 150 chilogrammi per metro cubo, si applica la tariffa generale stabilita per le messaggerie e per le merci.

## NUMERARIO, CARTE-VALORI ED OGGETTI PREZIOSI.

Lire 0,0015 per chilometro e per 500 lire indivisibili.

Il prezzo minimo per ogni spedizione è di lire 0,60.

Se il peso del numerario, carte-valori ed oggetti preziosi eccede tre chilogrammi per ogni cinquecento lire indivisibili di valore dichiarato, oltre ai prezzi suddetti, è dovuto, per la eccedenza, quello sul peso in base alla tariffa generale per le messaggerie e merci.

**Avvertenze.** — a) Sono soggetti a questa tariffa l'oro e l'argento in verghe, conati od altrimenti lavorati — il placcato d'oro e d'argento — il platino, i gioielli, le perle e le pietre preziose — i coralli lavorati — la lava, i mosaici e gli orologi da tasca montati in oro od argento — i biglietti di banca, i titoli pubblici, la carta bollata, le cartoline postali, le marche da bollo, i francobolli, ed altre simili carte-valori.

b) Il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi non possono essere consegnati colla denominazione di merci.

*Condizioni.* — a) Il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi debbono essere riposti e chiusi in tasche, sacchi, scatole, pacchi, pieghi, casse o barili;

b) I sacchi e le tasche devono essere cuciti internamente ed in perfetta condizione, vale a dire, ne sdruciti, nè rattoppati. La bocca dei sacchi o delle tasche sarà chiusa col mezzo di corda o cordicella di un sol pezzo senza aggiuntature, il nodo addoppiato della quale sia coperto da un suggello a ceralacca e le estremità siano sovrapposte e fissate ad un cartellino con altro suggello uguale. Le due estremità della corda o cordicella possono anche essere riunite presso il nodo col mezzo di piombi;

c) Le scatole, casse o barili devono essere inchiodati o cerchiati solidamente e non presentare alcuna traccia di fessura o rottura, ancorchè riparata;

d) Le scatole o casse devono essere fortemente legate da una corda in un sol pezzo, con suggelli a ceralacca alla distanza di dieci centimetri l'uno dall'altro o con piombi in numero sufficiente da garantirne la inviolabilità;

e) Ai barili dovrà essere applicata una cordicella in croce, assicurata alle due estremità col mezzo di suggelli a ceralacca o di piombi;

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885

f) I pacchi o pieghi contenenti carte-valori devono essere formati di tela greggia od imbiancata, di un sol pezzo, chiusi con almeno cinque suggelli.

Non si accettano pacchi, tasche o pieghi formati di carta o di carta tela, od involti in tela lucida, in tela cerata od in altra tela in genere, che non presenti ai suggelli a ceralacca un'adesione tale da rendere impossibile il rimuoverli senza lasciare tracce visibili.

g) Gli indirizzi devono essere esclusivamente scritti sull'involucro stesso del piego o del collo, ovvero sulla parete della cassa; possono esservi anche attaccati con cordicella. Sull'indirizzo dovrà indicarsi il peso ed il valore del collo;

h) L'impronta dei suggelli o dei piombi dev'esser chiara ed intelligibile, e la ceralacca di colore uniforme. Nei suggelli sono vietate le impronte generiche o delle monete;

i) Sulle note di spedizione, da presentarsi a forma dell'articolo 92, come pure sul bollettino di consegna e sul tagliando che serve di ricevuta, deve essere ripetuto lo stesso suggello od unito il piombo apposto alla spedizione;

l) Le iniziali o la leggenda dei suggelli o piombi devono pure essere ripetute in iscritto sulla nota di spedizione e sui relativi tagliandi nella colonna *marca e numeri*. Se l'impronta dei suggelli non consistesse in parole od iniziali, si accennerà, con annotazione nella colonna suddetta, la figura rappresentata dal suggello.

Le preindicate condizioni e cautele potranno essere modificate quando ciò fosse riconosciuto necessario, ovvero fosse richiesto dalle Amministrazioni corrispondenti.

#### Art. 58.

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

a) *pei trasporti di cui al paragrafo a)* del precedente articolo, dall'orario dei convogli coi quali debbono aver corso; però se la spedizione deve percorrere diverse linee della stessa Amministrazione, per le quali occorra trasbordo di merci o ricomposizione di convogli, ovvero passare o transitare su linee di un'altra, la prosecuzione col convoglio coincidente non sarà obbli-

gatoria ed i termini di resa non saranno calcolati consecutivamente, se non quando fra il convoglio che porta la spedizione e quello coincidente esista un intervallo di almeno un'ora nel primo caso e di due nel secondo; non esistendo tale intervallo, i termini di resa da ogni punto di diramazione o di transito sono calcolati come consecutivi soltanto dal convoglio successivo;

b) *pei trasporti di cui al paragrafo b)* del precedente articolo, i termini di resa sono invece stabiliti, in 24 ore per ogni percorso indivisibile di 250 chilometri, decorrendo dallo spirare delle diciotto ore dalla consegna.

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

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

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

#### Art. 63.

*Basi delle tariffe generali.* Le basi delle tariffe generali per il trasporto delle merci a piccola velocità sono le seguenti:

MERCANZIE.		DISTINZIONE IN CLASSI							
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	4. <sup>a</sup> classe	5. <sup>a</sup> classe	6. <sup>a</sup> classe	7. <sup>a</sup> classe	8. <sup>a</sup> classe
PREZZI									
Per tonnellate e per chilometro. . . . . L.	0.16	0.14	0.12	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05	
Diritto fisso per tonnellata . . . . . »	2.—	2.—	2.—	2.—	2.—	1.20	1.20	1.20	1.20

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

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

c) Salva la facoltà concessa all'Amministrazione di lasciare ai mittenti ed ai destinatari il carico e lo scarico delle merci, giusta l'art. 69, questi avranno il diritto di compiere tali operazioni a loro cura e spesa per tutte le altre merci spedite a vagone completo, il cui diritto fisso è stabilito in L. 1.20 per tonnellata. Questa facoltà non potrà essere provvisoriamente invocata in quelle stazioni ove esistono oggi impegni speciali con imprese bastagi.

BOZZOLI MORTI.

Lire 0,30 per tonnellata e per chilometro.

*Diritto fisso*, compreso il carico, lo scarico e la spesa di stazione: lire 2 per tonnellata. Quando il trasporto dovesse percorrere le linee di tre o più Amministrazioni, oltre al diritto fisso si pagherà quello supplementare di lire 0,30 per tonnellata per ciascuna Amministrazione intermedia.

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

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

Art. 68.

*Recipienti vuoti di ritorno.* — Ai recipienti vuoti spediti a piccola velocità, che nei quattro mesi precedenti abbiano servito per trasporti sulla ferrovia a grande od a piccola velocità, si applica, sotto l'osservanza delle modalità da stabilirsi dall'Amministrazione, il prezzo delle merci di sesta classe per i sacchi vuoti e quello delle merci di quarta classe, piccola velocità, per gli altri recipienti, senza tener conto delle disposizioni degli articoli 67 e 97, semprechè nel ritorno sia tenuta la stessa via dell'andata e la spedizione sia diretta all'originario mittente dei recipienti pieni.

I recipienti che possono fruire del prezzo di quarta classe, sono: i barili, le bigoncie, i bigoncioli, le botti, le casse, i cassoni da seta, i caratelli, i mastelli, le navasse, i tini, le tinozze, le zangole, i canestri, le ceste, le corbe, i corbelli, le gabbie, i panieri, i cestoni ed altri recipienti di vimini, le sporte e gli sportoni, gli stagnoni, le damigiane, i bottiglioni ed i fiaschi di vetro impagliati, questi ultimi condizionati in cesti, in gabbie, in casse od anche alla rinfusa se a vagone completo.

I carri privati carichi di botti, barili, o fiaschi vuoti da vino, gli uni e gli altri di ritorno nel periodo di quattro mesi, fruiscono del prezzo di quarta classe e sono tassati cumulativamente coi recipienti carichi su di essi.

I recipienti vuoti spediti a piccola velocità nei luoghi di produzione per il carico di acquavite, alcool, olio, vino, mosto, uva fresca ed aceto, i cestoni per i bozzoli, le damigiane per l'acido solforico, i fiaschi per il vino e per le acque minerali sono tassati in base alle tariffe rispettive; quando poi entro un mese sieno ritornati pieni delle merci soprannominate alla stazione dalla quale originariamente partirono, si accorda, ma in via di rimborso, la tassa di favore stabilita per i recipienti vuoti di ritorno.

Il rimborso sarà fatto deducendone l'ammontare dal costo della spedizione in cui i recipienti ritornano pieni.

Art. 69.

*Carico e scarico.* — Le operazioni di carico e scarico delle merci, a qualunque classe ap-

partengano, sono di regola eseguite a cura dell'Amministrazione.

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

Qualora l'Amministrazione, per agevolare il carico o lo scarico, creda di prescrivere che i carri o birocci privati coi quali si trasportano o si esportano le merci dalla stazione sieno condotti fino al punto di contatto dei vagoni, le dette operazioni hanno luogo dai carri e birocci ai vagoni o viceversa. Le operazioni relative alla stivatura ed alla miglior disposizione delle merci sui carri o sui birocci privati incombono sempre al destinatario.

È riservato all'Amministrazione il determinare in quanto e dove il carico e lo scarico potranno o dovranno effettuarsi a cura e spese dei mittenti e destinatari; in tali casi, come in quelli previsti dall'avvertenza c) dell'articolo 63, il diritto fisso stabilito dalla tariffa si considererà ridotto di centesimi cinquanta per tonnellata e per ogni operazione di carico o di scarico.

L'obbligo dell'Amministrazione è soddisfatto allorchè i vagoni sono collocati in luogo in cui si possa accedere, ed il carico o lo scarico si possa compiere.

Il carico e lo scarico delle merci a cura e spese dei mittenti e destinatari sono regolati dalle seguenti norme:

a) *in partenza*: i vagoni devono essere completamente caricati nelle ventiquatt'ore dalla loro consegna;

b) *in arrivo*: i vagoni devono essere completamente scaricati nel termine fissato pel ritiro delle merci; (117)

c) quando il mittente o il destinatario non provveda in tempo utile al completo carico o scarico delle merci, l'Amministrazione ha diritto di liberare i vagoni col mezzo dei propri agenti, mettendo a carico delle merci la relativa spesa in ragione di lire 0,50 per ogni tonnellata e per ciascuna operazione, aggiungendo inoltre i diritti di deposito; (117)

d) tanto il mittente quanto il destinatario debbono sottoporsi a tutte quelle norme e cautele che saranno stabilite dal capo stazione nel-

l'interesse del servizio e della conservazione del materiale.

L'effettuazione del carico o scarico a cura dei mittenti e destinatari deve risultare dalla lettera di porto.

#### Art. 92.

*Richiesta di spedizione.* — Per ottenere il trasporto di merci e di altre cose (esclusi i bagagli ed i cani accompagnati dal viaggiatore) (46) è necessaria una richiesta in iscritto, ossia una *nota di spedizione* (\*) per la grande velocità, ed una *lettera di porto* (\*\*) per la piccola velocità, perfettamente conforme ai modelli approvati dall'Amministrazione (\*\*).

La richiesta di spedizione deve essere presentata in semplice esemplare, allorchè si tratta di trasporti sopra una sola rete e in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate al trasporto, se questo ha luogo in servizio cumulativo.

Per le spedizioni di numerario e d'altri oggetti menzionati nella relativa tariffa generale devesi rimettere un esemplare in più, per essere trattenuto dalla stazione di partenza.

La richiesta di spedizione deve portare le seguenti indicazioni:

a) il nome della stazione di partenza e di arrivo;

Quando il luogo di destinazione non fosse in corrispondenza colla stazione speditrice ovvero si trovasse oltre le ferrovie, il mittente deve designare il mezzo od il modo col quale intende di eseguire o disporre l'inoltro della spedizione (125). Altrettanto deve fare quando le merci fossero dirette ad una stazione o fermata non ammessa al servizio merci, ovvero quando la spedizione eseguita a piccola velocità si dovesse inoltrare *d'ufficio* a stazione abilitata soltanto a trasporti a grande velocità.

b) il nome, cognome ed indirizzo dello speditore e del destinatario;

c) la descrizione della spedizione, cioè:

*Se trattasi di merci*, la qualità dell'imbal-

(\*) Le locuzioni *nota di spedizione* e *lettera di porto* sostituiscono quella di *lettera di vettura* usata nel Codice di commercio.

(\*\*) Questi modelli variano di colore secondo l'Amministrazione cui appartiene la stazione speditrice.

laggio, il genere o la natura ed il relativo peso (113); il numero dei colli, le marche ed il numero da cui sono controdistinti e, quando ne sia il caso, le dimensioni ed il volume dei medesimi.

*Se trattasi di numerario e d'altri oggetti contemplati nella tariffa del numerario ed oggetti preziosi*, la dichiarazione in tutte lettere del relativo valore, oltre alle altre indicazioni richieste per le merci.

*Se trattasi di veicoli*, il numero e la qualità secondo la nomenclatura esposta all'articolo 72.

*Se trattasi di feretri*, le indicazioni contenute nella tabella esposta all'articolo 78.

*Se trattasi di bestiame*, il numero dei capi, a specie e la classe cui appartengono secondo la nomenclatura stabilita (79).

d) se il trasporto debba aver luogo in porto affrancato od assegnato, salvo le eccezioni stabilite (5);

e) la menzione: *In stazione*, quando non vuolsi che la merce sia trasportata a domicilio nelle località dove esiste un tale servizio (120);

f) la domanda delle tariffe speciali (108);

g) la dichiarazione del valore, pel caso di assicurazione (104);

h) la indicazione specifica dei documenti doganali, di polizia o di altro genere che dovessero scortare le spedizioni (8);

i) le spese anticipate, distinte come all'articolo 121, e gli assegni a carico della spedizione (122);

l) il luogo di spedizione, il giorno della consegna e la firma dello speditore o di chi per esso.

Per le merci infiammabili od esplosivi deve essere pure dichiarato se trovansi internamente condizionate a senso delle prescrizioni vigenti (102).

Tutte queste indicazioni devono essere ripetute sul tagliando della richiesta di spedizione intitolato: *Bollettino di consegna*.

È in facoltà dello speditore d'indicare la via che intende di far seguire alla spedizione; in difetto di tale indicazione l'Amministrazione deve scegliere quella che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore.

#### Art. 95.

*Accettazione delle merci.* — Le merci che, secondo gli usi commerciali, soglionsi trasportare

in recipienti od in altro modo imballate e quelle altre per le quali l'imballaggio fosse tassativamente prescritto dall'Amministrazione, debbono essere condizionate in modo da permetterne il carico, il trasporto e lo scarico senza pericolo di danni e di avarie.

L'Amministrazione ha diritto di rifiutare il trasporto delle merci non convenientemente imballate, come pure di quelle presentate senza imballaggio, allorchè gli agenti della stazione giudicassero che debbano averlo, e così le merci che presentassero tracce di deterioramento o di avarie, salvo che lo speditore esoneri l'Amministrazione da responsabilità, rilasciando all'uopo la dichiarazione di garanzia, in conformità del modello esistente sulla richiesta di spedizione.

I liquidi che spandono dai recipienti e le merci che per qualsiasi altro motivo possono arrecar danno alle altre, non si accettano nemmeno con la dichiarazione di garanzia.

Le merci che si consegnano alla rinfusa, come argilla, asfalto, calce, carboni, concimi, avanzi, corna ed unghie, ghiaia, gusci di noci, letame, sabbia, terra e simili che possono mescolarsi con altre, si accettano soltanto a vagone completo. Le spedizioni ed i complementi di partite delle merci di cui sopra non occupanti un vagone devono essere consegnate in sacchi, cesti, barili od altri recipienti; diversamente si tassano a forma dell'articolo 67.

Per le merci pericolose sono da osservarsi le speciali condizioni prescritte (102).

Di regola i colli di merci da trasportarsi, tanto a grande, quanto a piccola velocità, ad esclusione delle partite a vagone completo, debbono avere un indirizzo chiaro e preciso del destinatario e della stazione a cui sono diretti, oltre le marche e i numeri riportati sulla richiesta di spedizione.

Le spedizioni si effettuano nell'ordine della loro accettazione al trasporto, a meno che per la natura di esse, per la loro destinazione o per altri motivi non sia necessario seguire un ordine diverso o non siavi impedimento per caso fortuito o di forza maggiore.

#### Art. 98.

*Merci richiedenti cure particolari nel trasporto.* — Per le merci richiedenti cure particolari nel trasporto, come, per esempio, quelle

inflammabili od esplosivi, acidi minerali, liquidi in recipienti di vetro non incassati, ecc., l'Amministrazione, col consenso del Governo, potrà aumentare le tasse del 50 %, salvo che sia stato altrimenti provveduto nelle singole tariffe.

L'Amministrazione indicherà al pubblico mediante avvisi le merci cui è applicabile siffatta disposizione.

Art. 109.

*Modificazioni al contratto di trasporto.* — I cambiamenti di destinazione, di destinatario, di velocità o di quant'altro riflette una spedizione consegnata pel trasporto sono regolati dalle seguenti norme:

a) il diritto di disporre delle cose consegnate pel trasporto appartiene al solo speditore o giratario, escluso chiunque altro.

b) il mittente o il giratario non può dare le disposizioni di che sopra, senza presentare la ricevuta rilasciatagli, quando trattasi:

1° del ritorno della spedizione;

2° del cambiamento di destinazione o di destinatario;

3° della sospensione di consegna al destinatario per oltre dieci giorni dall'arrivo della spedizione.

In tutti questi casi si farà annotazione sulla ricevuta della ordinata modificazione.

Pel ritiro della spedizione in partenza si applica il disposto dell'articolo 96.

c) in difetto della presentazione della ricevuta per asseritone smarrimento o distruzione, lo speditore o il giratario non è ammesso a dare le disposizioni specificate alla precedente lettera b) se non verso idonea cauzione per tutto il termine della prescrizione (146);

d) il cambio di velocità può farsi soltanto nel caso in cui un trasporto a piccola si voglia far eseguire a grande velocità;

e) le domande di modificazioni al contratto devono essere fatte in iscritto dallo speditore alla stazione di partenza e sul modello stabilito: lo speditore assume la responsabilità di tutte le conseguenze dei cambiamenti;

f) l'Amministrazione darà corso ai cambiamenti e modificazioni in quanto la loro comunicazione si possa fare in tempo utile e ne sia conciliabile la esecuzione colla regolarità del servizio ordinario;

g) gli ordini di che si tratta non hanno alcun valore se non sono dati per mezzo della stazione di partenza;

h) per ogni ordine il mittente o il giratario deve pagare la tassa di lire 1, più l'eventuale maggior prezzo di trasporto e le altre spese che fossero la conseguenza dell'esecuzione dell'ordine;

i) il diritto del mittente, ancorchè detentore della ricevuta di spedizione, cessa per passare al destinatario, dal momento in cui questi svincolando la spedizione, abbia ritirato il bollettino di consegna (110).

Art. 146.

*Termine e decorrenza della prescrizione.* — Le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono col decorso:

a) di sei mesi, se la spedizione fu fatta in Europa;

b) di un anno, se la spedizione fu fatta in altro luogo.

Il termine per la prescrizione in caso di perdita totale decorre dal giorno in cui le cose da trasportarsi avrebbero dovuto giungere alla loro destinazione; in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno della riconsegna.

Interromperà il corso della prescrizione la prima domanda che l'interessato presenti in via amministrativa, in doppio originale al capo stazione del luogo di partenza o d'arrivo della merce. Il capo stazione apporrà il visto ad uno dei due originali, che verrà restituito all'interessato, in prova della esibizione della domanda.

Si prescrivono del pari entro il termine di un anno decorribile dal giorno dell'effettiva consegna, le azioni del vettore contro lo speditore.

D. — *Nel capo:* NOMENCLATURA E CLASSIFICAZIONE DELLE MERCI a piccola velocità nelle voci seguenti:

Bozzoli sfarfallati e bozzoli doppi o dopponi di scarto in balle;

Bozzoli lavati o spogli della seta (gallettame e bozzolame) in balle;

Gallettamini ossia ultimi residui dei bozzoli spogliati in balle;

Lana lavata in balle;

Lana meccanica, ricavata dagli stracci, in balle;

Lana sucida in balle;

la doppia *w*, sia sostituita dalla *v*, semplice; e che la voce: Stracci di ogni specie in balle, dalla 5<sup>a</sup> classe sia passata alla 6<sup>a</sup>, serie D.

Alla nota apposta alla voce Seta greggia e manifatturata categ. 7, sia sostituita la seguente:

I pacchi contenenti seterie debbono essere ricoperti in tela cerata, legati con una cordicella e suggellati convenientemente; ogni pacco deve inoltre essere collocato fra due assicelle della stessa dimensione del pacco e legate con una corda più grossa, le cui estremità debbono essere fermate con suggello all'esterno di una delle assicelle.

Per le spedizioni in casse, è obbligatoria l'ammagliatura con corda; inoltre sulle connessioni delle casse e alla distanza di 10 centimetri l'uno dall'altro, debbono essere apposti dallo speditore i suggelli in ceralacca. L'impronta dei suggelli deve essere riportata sulla richiesta di spedizione.

Per la seta nera in cordoni sono da osservarsi le speciali condizioni contenute nelle tariffe e condizioni pel trasporto delle merci infiammabili ed esplosivi — 1<sup>a</sup> categoria.

E — All'art. 4 delle CONDIZIONI GENERALI PER L'APPLICAZIONE DELLE TARIFFE SPECIALI dell'allegato E; sia sostituito il seguente:

#### Art. 4.

Dopo il ricevimento senza riserva da parte del destinatario non sono ammessi reclami per avarie o perdite parziali delle cose trasportate.

F — All'avvertenza c della TARIFFA SPECIALE n. 4, Grande velocità, sia sostituita la seguente:

Ai bozzoli sfarfallati, ai bozzoli doppi o doppi di scarto nonchè ai bozzoli lavati e spogli della seta, in balle compresse in ragione di 150

chilogrammi per metro cubo, si applica la tariffa speciale n. 2 G. V.

G. — Al n. 3 delle CONCESSIONI SPECIALI dell'appendice n. 1, allegato E, sia sostituito il seguente:

3. Trasporti degli impiegati delle Amministrazioni centrali dello Stato.

Gl'impiegati delle Amministrazioni centrali dello Stato, ai quali è concesso di poter viaggiare sulle strade ferrate colla riduzione del 50 per cento sul prezzo di tariffa, sono quelli dei Ministeri, del Consiglio di Stato, della Corte dei Conti, del Gran Magistero dell'ordine Mauriziano, della Corte di cassazione, della Procura generale erariale, dell'Archivio di Stato e quelli delle due Camere legislative residenti in Roma.

La riduzione è pure estesa alle persone di famiglia conviventi ed a carico dell'impiegato; alle persone di servizio ed alle nutrici con bambini lattanti semprechè viaggino collo stesso convoglio in cui viaggia l'impiegato o la sua famiglia.

Al n. 11 sia sostituito il seguente:

Trasporti dei veterani che si recano a Roma pel servizio d'onore alla tomba del Re Vittorio Emanuele, nonchè delle rappresentanze, élte rispettivamente dalle singole Società dei Reduci e dei superstiti delle patrie battaglie, che si recano a Caprera nell'anniversario della morte del generale Garibaldi.

Riduzione del 75 per cento sul prezzo dei biglietti di prima, seconda e terza classe, tanto pel viaggio di andata a Roma o ai porti d'imbarco, quanto pel viaggio di ritorno.

E al n. 15 sia sostituito il seguente:

Trasporti di operai, di braccianti d'ambo i sessi in comitive di almeno dieci persone.

Alle comitive di operai e di braccianti di ambo i sessi che si recano a lavorare in una stessa località e ne ritornano, partendo da una stessa stazione e diretti ad una medesima destinazione in numero di dieci persone almeno, è accordato il trasporto alla metà del prezzo di terza classe in treno omnibus.

---

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1885

---

PRESIDENTE. Chi approva questa prima parte dell'art. 1° è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Stante l'ora tarda, la seduta è rinviata a domani alle ore 2 pomeridiane col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del progetto di legge per l'Esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

II. Interpellanza del Senatore Jacini al Presidente del Consiglio dei Ministri sugli intendimenti del Governo circa alle conseguenze politiche che emergono dall'Inchiesta agraria.

III. Interpellanza del Senatore Rossi Alessandro ai Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze sulla politica doganale.

IV. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Riforma della legge sulla leva marittima in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del R. Esercito;

Determinazione della natura ed estensione delle servitù militari attorno alle fortificazioni ed a taluni stabilimenti militari;

Modificazioni alle leggi per l'istruzione superiore del Regno.

La seduta è sciolta (ore 6 20).

