



CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA

DELLA

PROVINCIA DI CUNEO



# OSSERVAZIONI E VOTI

circa il progetto

di

## NUOVE TARIFFE FERROVIARIE



BIBLIOTECA  
C.C.I.A.A. CUNEO

32-H-235

CUNEO - 1913

Tip. Provinciale G. Marengo.

DOPPIO



CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA

DELLA

PROVINCIA DI CUNEO



# OSSERVAZIONI E VOTI

circa il progetto

di

**NUOVE TARIFFE FERROVIARIE**



CUNEO - 1913

Tip. Provinciale G. Marengo.



---

---

PARTE I. — *Condizioni generali*

---

Art. 22, § 2. — Si ritiene troppo gravosa per gli speditori la disposizione in forza della quale l'Amministrazione ferroviaria può rifiutarsi di procedere alla pesatura delle merci in partenza quando non lo consentano esigenze di servizio.

Infatti, con siffatta disposizione, le Ferrovie si garantiscono una preventiva irresponsabilità per eventuali ammanchi o perdite, sottraendosi all'obbligo sancito dall'art. 400 del Codice di commercio.

Art. 23, § 2. — Si ripetono le osservazioni fatte precedentemente e si domanda in proposito che le verifiche della quantità della merce siano rese obbligatorie, in omaggio al principio che l'Amministrazione ferroviaria deve rispondere della *quantità* dei colli ad essa affidati.

Art. 35. — Gli speditori non possono avere la competenza tecnica necessaria a giudicare fondatamente se il carro messo a loro disposizione è adatto al trasporto. Si domanda pertanto che la verifica delle condizioni del carro sia lasciata all'Amministrazione ferroviaria, la quale dovrebbe sempre essere obbligata di fornire veicoli servibili ed atti alla circolazione.

Art. 44. — Si richiede che siano mantenuti gli articoli 58 e 70 delle tariffe in vigore, e specialmente che sia conservato il termine attuale di resa computato in 24 ore ogni 125 chilometri indivisibili.

Art. 55. — L'art. 55 delle nuove condizioni proposte stabilisce che « *Per le spedizioni caricate dal mittente l'Amministrazione non risponde del peso della spedizione e della quantità dei colli che la compongono, se non quando la verifica del peso e rispettivamente della quantità dei colli sia stata fatta dall'Amministrazione e ciò risulti dalla lettera di vettura* ».

Tale disposizione è assai grave per il commercio, a carico del quale starà il danno di qualsiasi ammanco, nel caso che le Ferrovie si rifiutino di verificare le merci, a sensi degli articoli 22 e 23, di cui si è precedentemente invocata una modificazione.

Art. 57, § 1. — Il secondo capoverso dell'art. 57 stabilisce che « *le indennità per il ritardo non possono mai essere cumulate con quelle per la perdita e per l'avaria* ».

Tale norma è senza dubbio assai grave per lo speditore, specialmente nel caso in cui la perdita o l'avaria non sia dovuta al ritardo, e cioè quando la causa del danno lamentato sia diversa od estranea al ritardo medesimo. Verificandosi in questa ipotesi due distinte obbligazioni, e conseguentemente due distinte responsabilità, si domanda che duplice sia altresì il risarcimento a favore dell'avente diritto e cioè:

a) un risarcimento pari al deprezzamento constatato, per quanto riguarda l'avaria;

b) un indennizzo per il ritardo (rimborso proporzionale delle tasse di porto).

Art. 58. — Si osserva che gli indennizzi previsti da questo articolo, nel caso che il trasporto impieghi maggior tempo, sono ridotti a metà in confronto di quelli attuali.

Tali indennizzi pertanto sono sproporzionati all'effettivo danno che risente il commercio nel caso che i trasporti arrivino sulle Piazze di vendita con considerevole ritardo, ed è quindi giusto che le Ferrovie abbiano ad indennizzare la parte almeno nella misura sino a ora praticata.

Art. 63. — Si ritiene assolutamente necessario che per i reclami sia data facoltà tanto al mittente quanto al destinatario di provvedere, perchè col negare al mittente ed al destinatario la facoltà di trasmettersi reciprocamente il diritto di reclamo, si viene a rendere più faticoso e meno spedito il diritto stesso.

Art. 65. — Si domanda, in relazione al precedente articolo, che sia lasciata facoltà di presentare il reclamo tanto al Capostazione di partenza, quanto a quello di arrivo.

#### Utilizzazione dei carri.

Si domanda che qualora una stazione non sia in grado di fornire agli speditori vagoni del gruppo strettamente necessario, la tassazione debba commisurarsi — nel caso di incompleta utilizzazione del vagone — non in base al coefficiente applicato al vagone effettivamente fornito, ma in base al carro che l'Amministrazione avrebbe dovuto fornire, ossia al carro della portata minima necessaria per effettuare il trasporto.

---

## PARTE II. — Tariffe

---

### Cat. III. — Bevande, coloniali e private.

Si domanda che per le *acque minerali* non sia inasprita l'attuale tariffa e sia inoltre creata una speciale tariffa ridottissima, solo per le stazioni vicine alle sorgenti d'acque minerali.

Sarebbe altresì conveniente un ulteriore ribasso per Genova e per Venezia, che permetterebbe d'intensificare l'esportazione di tali acque nei paesi d'oltremare.

### Cat. IV, Serie C) — Combustibili.

1. - Si domanda che nella categoria 4, serie C, voce 83 a 3 (P. V. vagone completo), sia tassativamente indicato di comprendervi anche il tritume di coke composto di polvere e pezzettini di coke non superiori ai 3 cm. di diametro.

Si giustifica la richiesta osservando che il prezzo di simile tritume non raggiunge ordinariamente il terzo di quello del coke e che, conseguentemente, per facilitarne l'inoltro dai luoghi di produzione a quelli

di consumo (fabbriche di mattonelle), è necessario diminuirne la spesa di trasporto, applicandovi la tariffa 54, anzichè la 47 P.V.

2. - Si richiede che per le spedizioni di coke in quantità superiore alle 6 tonnellate la spesa di trasporto sia esattamente proporzionata all'effettivo peso della merce, indipendentemente dalla portata del vagone.

*Carboni fossili.*

3. - Molte merci (granaglie, farine, pozzolana, concimi, ecc.), possono usufruire dell'applicazione del prezzo speciale o eccezionale, sul peso reale diminuito di un decimo per partite di 50 tonnellate, mentre è escluso da tale beneficio il carbon fossile

Si domanda pertanto che per agevolare le nostre industrie la facilitazione in parola sia estesa anche al carbon fossile.

**Cat. V. — Prodotti chimici.**

*Acetato di calce.*

Si invocano agevolazioni per il trasporto dagli scali marittimi di Genova dell'acetato di calce greggio e pirolignite di calcio.

*Solfato di magnesia.*

Per spedizioni a vagone completo di solfato di magnesia si chiede almeno l'appli-

cazione della tariffa 24, dato il basso valore di tale prodotto.

*Acqua ossigenata.*

L'acqua ossigenata, trasportata in damigiane come prodotto chimico, non ha affatto il carattere di profumerie non nominate, e pertanto — dato il suo valore medio dalle 28-30 lire al quintale — dovrebbe essere sottoposta, anzichè alla tariffa 1<sup>a</sup> per il dettaglio, almeno alla tariffa 3<sup>a</sup> (dettaglio P.V.) ed usufruire altresì del trasporto a carro completo in base alla tariffa 20 P. V.

**Generi per tinta e per concia.**

*Legno di quebracho.*

Il legno di quebracho (colorato o rosso) non macinato, dovrebbe essere classificato, anzichè nella tariffa 20, nella tariffa 24 (vagone completo, P. V.) insieme ai legni da ebanista, trattandosi di un prodotto di minimo valore e di peso specifico assai elevato.

**Cat. VI. — Fibre tessili e prodotti animali.**

*Serie A) — Fibre tessili greggie e fibre lavorate.*

Si ritengono insufficienti le diminuzioni di tariffa proposte dalla Commissione ferroviaria per il trasporto dei bozzoli vivi e

morti, data la fortissima crisi serica che assai probabilmente perdurerà ancora per parecchio tempo.

Si invocano a questo riguardo tariffe che rappresentino un ribasso di almeno il 30 o/o in confronto dei prezzi di trasporto vigenti.

**Cat. VII. — Materie prime e prodotti dell'industria metallurgica.**

1. - Si insiste sulle domande già fatte da Ditte e da altre Rappresentanze commerciali perchè i getti di ghisa greggi siano passati dalla speciale 116 *E* alla 115 *D*, e per piccole partite dalla *V* alla *VI*.

2. - Si domanda che la ghisa in caldaie, in fornelli, in asse per veicoli anche con ruote, in balaustre, ringhiere, cancellate, ecc. (voce 204<sup>a</sup>) ed i lavori di ghisa piccoli greggi o semplicemente piallati o torniti (voce 204<sup>b</sup> 2<sup>a</sup>) siano — per le spedizioni in dettaglio P. V. — classificati in *VI* categoria, anzichè nella *V*, e per le spedizioni a vagone P. V. nella categoria 40, a somiglianza di quanto avviene per la voce 204<sup>a</sup> 1<sup>a</sup> (lavori grossi in ghisa greggi o semplicemente piallati o torniti).

3. - Si richiede altresì che uguale trattamento sia fatto per le boccole per assi (che

non figurano nelle voci di tariffa) le quali nelle spedizioni devono andare sempre unite agli assi di ferro relativi.

**Cat. VIII. — Prodotti di altre industrie speciali.**

**Serie B) — Carta, stampati, ecc.**

1. - La Commissione, istituendo la cat. 8, serie *B*, N. 230<sup>e</sup> 2 (prezzo speciale 28 P.V.) che sostituisce la tariffa 112 *C*, viene a portare un sensibile aggravio nei trasporti delle *Carte da imballaggio e per involgere in genere*, senza considerare che oggi giorno le carte stesse sono fabbricate quasi esclusivamente a base di legno, materia povera, e la cui coltura, specialmente per la qualità pioppo, interessa direttamente l'agricoltura nazionale.

Tali carte, per la loro natura e qualità, non richiedono infatti particolari attenzioni del vettore per le operazioni di trasporto, mentre il prezzo unitario di trasporto è sensibilmente elevato e superiore a quello, ad es., delle farine, articolo di maggior valore, che richiede assai maggior cura e responsabilità del vettore.

Apparirebbe pertanto indispensabile, di non alterare la base portata dalle tariffe 112 *C* per simili trasporti, se per essa non si vuole e può discendere al limite delle farine.

2. - A riguardo della cat. 8, serie *B*, N. 28, è ancora da notarsi che, pur essendo nel repertorio stabilita un'infinità di distinzioni sulle varie qualità di carta da comprendersi in detta categoria, distinguendone tra quelle parecchie di pochissima importanza e produzione, non si è creduto fare neppure accenno all'articolo « *Carta in rotoli per giornali* », dando in tal modo adito a possibili incertezze per il trattamento di tale articolo, il quale, e per la funzione dei grandi giornali che lo consumano e per il quantitativo considerevole in cui lo si produce, e per il basso prezzo di costo, avrebbe dovuto meritare un trattamento speciale, od almeno seguire il trattamento della voce 230<sup>a</sup> 1 (prezzo 33 speciale P. V.) senza l'aumento che tale categoria porta, in confronto della vecchia tariffa 112 *B*.

L'articolo carta in bobine per giornali, da comprendersi nella voce 230<sup>a</sup> 1 (prezzo 28 speciale P. V.) con l'aumento sensibile che questa stabilisce, verrà a trovarsi in ben difficili condizioni per giungere ai grandi giornali, tenuto anche conto della configurazione geografica del nostro paese e dell'agitazione che i giornali del centro e del sud d'Italia giustamente già hanno minacciato per il forte aggravio che a loro deriva dal trasporto della carta, in confronto dei

loro confratelli del nord, vicini alle grandi cartiere produttrici.

Si chiede pertanto di colmare la lacuna inerente a tale articolo, tassandolo, salvo meglio, con la tariffa 33 P. V.

3. - Sempre con la cat. 8, serie *B*, voce 231<sup>a</sup> 1 (prezzo 33) che sostituisce la 112 *D*, si viene a portare un sensibile aggravio al trasporto dei *Cartoni grossolani* senza nessuna fondata giustificazione, in quanto che anche in questo caso trattasi di articolo poverissimo, e la cui produzione converrebbe incoraggiare, perchè alimentabile da materie prime nostre, mentre ancora tanto si importa dall'Estero.

4. - Con la cat. 8, serie *B*, (prezzo 37) la voce *Pasta per carta*, viene tolta dalla tariffa 109 *E*, quasi identica alla 112 *D*, e si accorda per essa voce, un certo ribasso, venendo però a sopprimere la tariffa locale 226 *A* originariamente istituita pel trasporto della pasta per carta, prodotta da Stabilimenti nazionali.

Ora, a nostro giudizio, mentre lo stacco della voce *Pasta per carta* dalla 109 *E*, e la soppressione della 226 *A*, possono trovare giustificazione nei concetti informativi fondamentali del nuovo progetto, la riforma appare insufficiente e contraddittoria, inquantochè, mentre nel progetto si scrive che



tale scissione andrebbe a favore della pasta preparata dagli Stabilimenti nazionali, in realtà non sussistono in Italia Stabilimenti che producano pasta per carta *sufficientemente secca all'aria*, da potersi trasportare e vendere ad altri Stabilimenti consumatori; contraddittoria ancora inquantochè si scrive nel progetto stesso, *non risultare che tale « Pasta per carta », venga importata dall'Estero, mentre oggi giorno invece essa si importa « per la vendita »* alle Cartiere nazionali, esclusivamente dall'Estero sotto forma di cartoni bucati, e per cifre ingenti; infine insufficiente inquantochè, mentre con essa si crede di favorire un prodotto, che dovrebbe essere, e *non è oggi giorno*, ottenuto, *per la vendita*, negli Stabilimenti nazionali, si trascura completamente il solo prodotto ottenibile dagli Stabilimenti nazionali, e cioè la *Pasta in fiocchi o cartoni con il 50 o/o di umidità*.

Tale pasta per carta, è effettivamente il solo articolo che gli Stabilimenti nazionali possono produrre, sfruttando le nostre forze idrauliche, e le estese piantagioni di pioppo, che si vanno facendo nel Paese con grande vantaggio dell'agricoltura nazionale.

La differenza essenziale tra la voce *Pasta per carta*, contemplata nella cat. 8, serie *B*, (prezzo 37), voce che contempla anche le cel-

lulose (Paste chimiche), e la voce *Pasta in cartoni o fiocchi*, ecc. (Pasta meccanica), sta nel fatto, che la prima è venduta e trasportata previa un'essicazione a vapore, che ne limita al 10-12 o/o il contenuto di umidità, mentre la seconda che si produce in Paese, è convenientemente ottenibile umida con circa il 50 o/o di umidità; il processo di essicazione risultando assai costoso, e solo indicato per i trasporti della pasta meccanica da una Nazione all'altra.

Il valore tra i due prodotti, data la percentuale di umidità, di 12 o/o in uno, e di circa il 50 o/o nell'altro, è quindi così diverso, che la pasta nazionale non risulta vendibile alle stesse Cartiere del Paese, senza la creazione di un'adeguata tariffa di trasporto, che tenga conto dell'umidità che essa contiene, la tariffa 226 *A* non avendo, in realtà, mai servito a dare incremento alla produzione di pasta per carta, in Stabilimenti nazionali.

Mentre appare giusto il criterio di comprendere nella cat. 8, serie *B* (prezzo 37), e sotto la voce *Pasta per carta*, le spedizioni sia di pasta meccanica per carta essicata col 10-12 o/o d'umidità, pasta, come sopra detto, importata *esclusivamente dall'Estero*; e la pasta chimica per carta o cellulosa, di legno, paglia, stracci, ecc., pur essa importata quasi

esclusivamente dall'Estero, fondendo in un sol prezzo unitario di trasporto la vecchia tariffa 109 *E*, e la tariffa speciale 226 *A*, risulta evidente, che permane nel progetto una ben grave lacuna circa il possibile trasporto della pasta umida con circa il 50 o/o d'umidità, producibile dagli Stabilimenti nazionali.

Nel caso concreto, si deve ritenere che con lo slancio preso dalla coltura del pioppo, e la savia tendenza al rimboschimento nazionale dei bacini montani, sia da incoraggiare il sorgere di grandi fabbriche produttrici di pasta-legno umida, in grado di provvederne le ancora numerose Cartiere nazionali, che ritirano tale pasta dall'Estero, sotto forma di cartoni bucati, e della quale si importano ancora circa 100.000 quintali all'anno.

Si chiede pertanto, che la Commissione Centrale voglia introdurre nella cat. 8, serie *B*, una ulteriore voce che contempra il caso esposto, e renda possibile lo sviluppo di tale industria.

**Cat. IX. — Pietre e legnami.**

**Serie B) — Legnami greggi e lavorati.**

Circa la cat. 9, serie *B*, voce N. 259, prezzo (52) che sostituirebbe la tariffa locale 226 *B*, riflettente il trasporto dei tronchi di

pioppo, abete, ecc., esclusivamente destinati a produrre pasta per carta, si osserva che pur sempre, trattandosi di merce poverissima, si propone anche per essa un aumento sulla vecchia tariffa 226 *B*, specialmente per distanze oltre i 100 Km.

Si viene in tal modo a rendere più difficile l'affluire al centro di consumo del legname di pioppo, la cui coltivazione va incontrando tanto favore presso i nostri agricoltori e che è senza dubbio conveniente incoraggiare.

Al riguardo si chiede che la tariffa per il trasporto dei tronchi, sino ai 100 Km., sia estesa al limite di 200 Km., per permettere alle fabbriche di estendere il campo di acquisto, con beneficio dei produttori di pioppo.

**Cat. X. — Materie non comprese in altre categorie.**

**Serie A) — Minerali con metalliferi, terre, concimi, residui e materie per ammendamenti agricoli.**

Si domanda che i perfosfati siano classificati alla stessa stregua delle scorie Thomas, avendo tali prodotti eguale valore di scambio, tanto è vero che le scorie Thomas si considerano, generalmente, come succedanee dei perfosfati.

Siffatta perequazione — riconosciuta opportuna anche dal Consiglio generale del traffico — riuscirà benefica all'agricoltura e gioverà all'intensificazione della produzione dei perfosfati i quali, contrariamente alle scorie Thomas, sono prodotti dell'industria nazionale.

*Serie B)* — Imballaggi e recipienti vuoti.

Si richiede che sui *recipienti vuoti usati* venga applicato il prezzo di trasporto sulla metà del peso reale, non ritenendosi sufficienti al riguardo le facilitazioni proposte dalla Commissione speciale per il riordinamento delle tariffe ferroviarie.

**Tariffe per l'esportazione.**

Relativamente alle tariffe per l'esportazione si domanda che agli esportatori di riconosciuta solvibilità e che ne facciano domanda venga lasciata facoltà di spedire le merci da esportarsi (comprese le derrate agricole) in *porto assegnato*.

*Dalla Camera di Commercio e Industria della Provincia di Cuneo, Aprile 1913.*

II. PRESIDENTE  
CASSIN

II. SEGRETARIO  
A. Zurma.

