

Camera di Commercio ed Arti della Città e Provincia di Cuneo

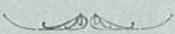


OSSERVAZIONI E PROPOSTE

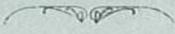
per la revisione e il coordinamento

DELLE TARIFFE E CONDIZIONI

DI TRASPORTO FERROVIARIO



Cuneo - Maggio 1908



Camera di Commercio ed Arti della Città e Provincia di Cuneo

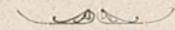


OSSERVAZIONI E PROPOSTE

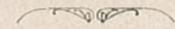
per la revisione e il coordinamento

DELLE TARIFFE E CONDIZIONI

DI TRASPORTO FERROVIARIO



Cuneo - Maggio 1908



CUNEO - TIP. PROVINCIALE G. MARENCO.

PER LA REVISIONE

DELLE

tariffe e condizioni di trasporto ferroviario



Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, chiedendo il parere delle Camere sull'importante questione della revisione e coordinamento delle tariffe e condizioni di trasporto, avvertiva che, non voti si dovevano esprimere, ma proposte pratiche e concrete.

Questa Camera apprezza giustamente tale avvertimento; pur tuttavia, prima di entrare nella disamina particolareggiata delle norme vigenti, degli inconvenienti che si lamentano, dei rimedi che si propongono, non può esimersi dal fare un'osservazione ed esprimere un voto d'indole generale.

Le nostre esportazioni segnano un regresso, sia per quanto riguarda i manufatti, sia e molto più per quanto riguarda i prodotti del suolo, particolarmente quelli speciali e primaticci dell'Italia meridionale. E tale regresso è un sintomo sconcertante delle condizioni dell'economia nazionale. Perciò tutti quei provvedimenti che avranno di mira di imprimere un movimento nuovamente, costantemente, ascensionale alle nostre esportazioni, avranno un contraccolpo altamente benefico sulle condizioni della pubblica economia. Ora è risaputo che le tariffe ferroviarie sono uno dei coefficienti più importanti dell'intensità dei traffici, i quali crescono in ragione inversa delle prime; perciò quanto meno elevate, quanto più saggiamente disposte e coordinate, saranno le tariffe di trasporto per l'interno e specialmente per l'estero, tanto maggiore sarà l'impulso che riceverà il nostro commercio d'esportazione.

Noi chiediamo quindi in linea generale che le tariffe ferroviarie siano stabilite ed applicate in modo da favorire quanto più è possibile lo sviluppo agricolo, commerciale e industriale del nostro paese; esse devono in-

canalare nuove correnti di traffico, aprire nuovi sbocchi, provocare nuove attività; e quindi non un criterio prettamente fiscale deve presiedere alla loro applicazione, ma un più largo, un più sano, un più moderno concetto di integrazione di tutte quante le forze variamente e armonicamente operanti nel grande organismo economico della Nazione.

A tal uopo quindi questa Camera chiede:

1°. Tariffe ridotte, bassissime, per l'importazione delle materie prime destinate alla lavorazione;

2°. Tariffe di favore per i manufatti destinati all'esportazione con eventuale rimborso totale o parziale dei diritti di dogana;

3°. Tariffe speciali, ridotte, *cumulative* per i prodotti del suolo che vengono esportati per via di terra e di mare coll'istituzione della lettera di vettura unica.

Qualora tali desideri venissero accolti, questa Camera è convinta che il nostro commercio di esportazione ne riceverebbe nuovo vigore e attingerebbe in breve altezze mai raggiunte.

Condizioni di trasporto.

Riposo festivo. — La recente legge per l'applicazione del riposo festivo ha resa necessaria una modificazione dell'articolo 117 delle tariffe, il quale stabilisce che gli oggetti e le merci devono ritirarsi dai destinatari nelle 24 ore successive al recapito della lettera di avviso oppure nelle 36 ore successive all'impostazione.

Diffatti la legge 7 luglio 1907, impedendo il lavoro nei giorni festivi, pone il destinatario nell'impossibilità di uniformarsi a tale disposizione; non è equo quindi che per le 24

ore domenicali si computino diritti di deposito, e in tal senso si chiede venga modificato l'articolo succitato.

Lettera d'avviso. — La dizione di tale articolo, là dove si riferisce alla lettera di avviso, richiama alla mente un altro fatto sul quale occorre portare l'attenzione.

Il cap. 2 dell'articolo 117 dice: « La consegna della lettera di avviso è accertata rispettivamente dalla ricevuta del destinatario « nel registro dell'agente dell'Amministrazione « quando questa la fa recapitare a domicilio, « ovvero da annotazione sul registro della « stazione, quando l'invio sia fatto col mezzo « postale, nel qual caso è dovuto il rimborso « delle spese di affrancatura ».

È noto quante difficoltà abbia create al commercio l'elastica interpretazione data a tale disposizione, poichè l'Amministrazione delle ferrovie, trovandolo più comodo, fa con maggior frequenza ricorso al sistema dell'invio a mezzo postale, del quale non si ha altra prova all'infuori della trascrizione nei registri dell'Amministrazione medesima.

Ora sia per negligenza dell'agente, sia per sbaglio involontario o per frode, sia per colpa dell'Amministrazione postale, il foglio d'avviso può non essere recapitato al destinatario, il quale però è sottoposto in ogni caso al pagamento dei diritti di sosta. Tale fatto ha sollevato forti recriminazioni da parte del ceto commerciale e industriale; questa Camera ritiene che a tale stato di cose si potrebbe apportare efficace rimedio adottando il sistema della consegna obbligatoria delle merci a domicilio.

Questa proposta otterrebbe anche un altro salutare effetto; quello di sfollare le nostre stazioni dalle merci giacenti che immobilizzano i carri, ingombrano i piani caricatori e incepano fortemente il normale andamento dei traffici.

Si potrebbe quindi stabilire che l'Amministrazione delle ferrovie addiverrà all'obbligatoria consegna a domicilio di tutte le merci in arrivo, fuorchè per quelle ditte le quali si obblighino espressamente ad effettuare il ritiro delle merci loro dirette nei termini di rigore; esse dovranno però in tal caso eleggere un domicilio e nominare un rappresentante per tutte le comunicazioni ed i provvedimenti che si renderanno necessari.

A quelle ditte poi che assumessero di effettuare per proprio conto anche le operazioni di carico e scarico delle merci, dovrà venire in misura proporzionale rimborsato il diritto fisso da esse pagato come corrispettivo di tali prestazioni.

Ritiro merci in stazione. — Lo stesso articolo 117 stabilisce ancora che le merci devono ritirarsi dai destinatari nelle 24 ore successive al recapito della lettera di avviso o nelle 36 ore successive all'impostazione. Però queste 24 o 36 ore si riducono al postutto a 12 ore soltanto utili per lo scarico delle merci, essendo nelle prime comprese le ore in cui gli uffici ferroviari restano chiusi al pubblico e le ore non lavorative in cui gli scali non permettono per ragioni di orario l'inizio o la continuazione dello scarico.

Tale fatto va naturalmente a tutto discapito del destinatario; si chiede quindi che il termine normale per il ritiro delle merci sia esteso alle 24 ore lavorative.

E si domanda ancora che l'applicazione del comma O dell'articolo 117 venga ridotta a casi puramente eccezionali invece di diventare la regola come è accaduto pel passato esercizio e come continua tuttora in non poche stazioni.

Termini di resa. — Ancora; per l'articolo 70 i termini per la resa a destinazione delle merci viaggianti a piccola velocità, si compongono di 24 ore per le operazioni occorrenti per la consegna della spedizione al convoglio nelle stazioni principali e di ore 36 nelle secondarie, più di ore 24 per ogni 125 chilometri di percorrenza, non compreso il giorno dell'arrivo e quelli festivi riconosciuti dallo Stato se cadono nei giorni di partenza e di arrivo.

Se ora a tali termini si aggiunge il tempo che l'Amministrazione delle ferrovie si riserva per le operazioni di transito fra linee di diverse Amministrazioni e per il passaggio da una linea all'altra della Amministrazione stessa, transiti e passaggi che servono egregiamente per complicare i calcoli e frustrare i reclami, apparirà chiaramente come per le derrate in genere, e per quelle alimentari in ispecie tali termini di resa siano troppo prolissi. I trasporti devono effettuarsi con tutte le cautele non disgiunte da sollecitudine; e tale requisito si manifesta maggiormente necessario quando

si tratta di derrate alimentari, facilmente deperibili. Si chiede quindi vivamente che i termini di resa stabiliti dall'articolo 70 succitato vengano in misura congrua ridotti onde eliminare il grave danno che ridonda a carico degli speditori.

Stazioni ingombre. — La Camera insiste vivamente perchè venga abrogata la clausola di cui al N. 426 della 18ª appendice alle tariffe e condizioni di trasporto, poichè, stabilendo essa la soppressione dei termini di resa per tutte le spedizioni che incontrino nel loro percorso una stazione dichiarata ingombra, per la quale siano stati sospesi i termini di resa, viene a rendere praticamente nulla, per un gran numero di casi, la responsabilità delle ferrovie dipendenti da tardata resa; e in ogni caso chiede che essa non debba ritenersi estesa anche ai trasporti a G. V. pei colli fino ai 50 Kg. poichè, dovendo essi viaggiare coi treni passeggeri, nessun contraccolpo risentono dagli ingombri ferroviari.

Richiesta di vagoni. — L'articolo 106 stabilisce « che le domande dei vagoni occorrenti ai trasporti devono essere accompagnate dal deposito di L. 5 per ogni vagone; questo deposito sarà devoluto all'Amministrazione qualora la consegna della spedizione non sia ultimata entro il termine prescritto per ciascuna categoria di trasporto. « Il richiedente avrà diritto alla restituzione « del deposito, qualora i vagoni non siano stati « posti a sua disposizione nel termine fissato « nella domanda, alla condizione però che siano « già trascorse 36 ore dalla domanda stessa ».

Come ognuno vede tale disposizione, mentre tutela l'Amministrazione dalla eventuale mancata esecuzione dell'impegno preso dal richiedente i vagoni, lascia quest'ultimo in piena balia del libito dell'Amministrazione medesima per la quale l'unica penalità, in caso di mancata consegna dei vagoni, consiste nel restituire, dopo aver tenuto impegnato il richiedente per 36 ore, il rimborso anticipato di L. 5 per vagone.

Nessuna garanzia ha il privato che le sue richieste, anche se motivate da impellenti ragioni che non ammettono dilazioni, possano essere soddisfatte; nessun compenso gli è assegnato nel caso che la sua domanda venga respinta, quale corrispettivo della multa che

gli viene inflitta qualora egli non ritiri i vagoni domandati e concessi. Ora tale condizione di cose non corrisponde affatto al concetto di bilateralità che deve informare ogni forma contrattuale; e però questa Camera chiede che venga modificato il disposto del citato articolo 106 nel senso di garantire, in quella forma che si riterrà più opportuna e consona ai vigenti ordinamenti, i diritti ed i bisogni degli speditori.

Mancie. — È notorio come, specie nei momenti di ingombro, non sia possibile ottenere la concessione di vagoni, o la soddisfazione di altre legittime richieste, senza il pagamento di mancie, talvolta ingenti, ad agenti poco scrupolosi. Tal fatto deplorabilissimo ha sollevato e solleva recriminazioni vivissime da parte del commercio onesto; questa Camera chiede quindi che l'Amministrazione delle ferrovie studi quei provvedimenti necessari perchè i servizi ferroviari si svolgano in omaggio ai principi di giustizia e moralità, rendendo all'uopo responsabili i Capi Stazioni delle eventuali infrazioni alle chieste disposizioni.

Tariffe generali e tariffe speciali.

Attualmente per ottenere l'applicazione delle tariffe speciali occorre che ne sia fatta esplicita domanda sulla nota di spedizione.

In caso contrario l'Amministrazione delle ferrovie applica la tariffa generale di molto più elevata. Nei nuovi moduli di lettere di spedizione, che l'anno scorso entrarono in vigore, venne soppressa la dizione che prima eravi stampata per la richiesta della tariffa speciale; per cui lo speditore, ignaro dell'esistenza di due tariffe differenti, omettendo la richiesta esplicita di tariffa speciale, è costretto al pagamento del trasporto in base alla tariffa più elevata per quanto intendesse di usufruire della tariffa più ridotta.

Ora poichè l'applicazione della tariffa speciale è diventata la regola e l'applicazione delle tariffe generali l'eccezione, questa Camera chiede che in mancanza di esplicita domanda da parte dello speditore, sia applicata la tariffa speciale, riservando l'applicazione della tariffa generale nei casi in cui essa venga richiesta sulla nota di spedizione.

Indennizzi. — In armonia a tale modificazione occorre venga riformato il disposto del-

L'art. 7 relativo agli indennizzi nei trasporti a tariffa speciale.

Per esso, nei casi in cui si verifichi avaria dipendente da ritardo, l'Amministrazione delle ferrovie intende limitare il risarcimento al solo rimborso od abbuono di tutto o parte del prezzo di trasporto come se si trattasse di semplice ritardo, escludendo qualsiasi responsabilità derivante dal fatto dell'avvenuta avaria.

Ora, la giurisprudenza, finora discorde, si può ritenere abbia risolta la questione coll'autorevole giudicato della Corte di Cassazione di Roma (9 gennaio 1908, Ferrovie dello Stato - C. Conti), la quale stabiliva che « nei trasporti « di merce a tariffa speciale, l'Amministrazione « ferroviaria è tenuta non soltanto a rimborso « sare il prezzo del trasporto in proporzione « del ritardo nella riconsegna, ma altresì a « risarcire il danno per il deperimento subito « dalla merce a causa del ritardo stesso ».

Si chiede quindi formalmente che il disposto del citato art. 7 venga in tal senso modificato onde evitare le spese, le noie, i perditempi di contestazioni che, se anche favorevoli, non possono arrecare che grave nocimento al normale andamento dei traffici.

Prescrizione. — Questa Camera insiste inoltre perchè venga modificato il disposto dell'art. 146 riguardante il periodo, trascorso il quale i reclami cadono in prescrizione; nel senso che il fatto del reclamo sospenda, e non solo interrompa, il corso della prescrizione, poichè non è lecito all'Amministrazione delle ferrovie speculare sulla buona fede di chi, fatto il reclamo, non si cura con sollecitudine dell'esito suo.



Desiderata espressi dalle varie forme di attività industriale

Industria metallurgica.

Si chiede:

1. Che le *costruzioni in ferro a traliccio* per sostegno di linee elettriche, vengano comprese nella categoria di merci incluse nella tariffa 116 G dovendo esse assimilarsi per la struttura, il valore, e il peso unitario ai lavori che, sotto le voci « campate in ferro o in ghisa per ponti e fabbriche, ecc. », sono considerati della 6ª classe e pagano il trasporto in base alla tariffa 116 G.

2. Che per gli *scambi completi da strade ferrate* venga assegnata una speciale determinata voce che ne renda le spese di trasporto adeguate alla natura della merce mentre ora, essendo parificati ai meccanismi, pagano una tariffa troppo elevata.

3. Che le *locomobili ad uso industriale* vengano parificate alle locomobili e locomotive agrarie (117 C) o quanto meno venga ad esse accordata una diminuzione di tariffa.

4. Che la *ferramenta per veicoli*, che in generale vien fornita promiscuamente, comprendendo svariati tipi di lavori, abbia la possibilità di venire spedita a vagone completo con un'unica tariffa, sotto la voce, ad esempio, « ferramenta varia per veicoli ferroviari e tramviari » ad un prezzo che potrebbe corrispondere alla media fra le varie tassazioni delle tariffe 116 D, 116 E, 116 B, ed altre ora applicate.

5. Che i *tubi per condotte d'acqua e per alti forni* aventi dimensioni e peso di vere costruzioni in ferro, in luogo di essere tassati sotto la voce « tubi in lamiera di ferro anche stagnati » (tariffa speciale 116 D), siano assimilati ai tubi della tariffa 116 G e compresi nella classe 6ª come « tubi di ferro anche verniciati, ecc. ».

6. Che i *chiodi da ribadire* che fanno parte integrante delle costruzioni metalliche cui si accompagnano e che vengono ora contemplati nella voce « chiodi e tubi di ferro, ecc. » (tariffa speciale 116 E), siano ritenuti come « pezzi

preparati di ferro, ecc. » per ponti e fabbriche, e quindi soggetti al trattamento della tariffa 116 G.

7. Che venga fatta equa distinzione per il trasporto dei *veicoli da tramvia*, ecc., tenendo conto del loro valore, variabile a seconda della classe, del peso, e della lunghezza in sostituzione della vigente tariffa unica di L. 0,412 per chilometro.

8. Che, nel caso di possibilità di caricare pezzi più lunghi di sette metri su carri aventi le testate abbassabili in modo da aumentare la portata a 14 tonnellate, venga applicata la tassazione sulla portata massima del carro, cioè su 14 tonnellate e non su quella che riflette il concetto di due vagoni congiunti.

9. Che per le voci « *Legname d'ebano, di noce d'india, di acero, di mogano, e simili legni di ebanisteria* » venga stabilita un'equa tariffa per i casi di trasporti in massa a vagone completo, rispondendo questa ad un bisogno portato dal frequente ed aumentato uso di tali legnami nell'industria.

Industrie chimiche.

Estrazione acido gallico. — L'esportazione dell'acido gallico in Svizzera e nella Germania del sud è vivamente contrastata dalle fabbriche francesi, le quali per i loro trasporti godono di tariffe speciali molto ridotte. Sarebbe quindi opportuno accordare a questa esportazione, che gode già di una tariffa locale ridotta per le spedizioni a Genova e Savona destinate all'imbarco per l'estero, anche una tariffa locale fino alle stazioni di transito del confine verso la Svizzera e l'Austria.

Prodotti chimici. — Il trasporto dell'*acido acetico* gode della tariffa locale N. 230, la quale contempla un peso minimo di 8 tonnellate per vagone; sarebbe giusto ed equo che, almeno per la voce « *acido acetico greggio* » contemplata da detta tariffa, il peso minimo per vagone venisse ridotto a 6 tonnellate, essendo quasi impossibile caricare su di un vagone di 8 tonnellate un peso lordo di merci, sia in barili che in damigiane, superiore alle 6 tonnellate.

L'*Aldeide formica*, non avendo voce corrispondente nella nomenclatura della merce, è tassata fra i prodotti chimici non nominati,

cioè in prima classe, con l'aggravante del disposto dell'avv. 2 del cap. XIII delle vigenti tariffe. Tale prodotto, che è un disinfettante per eccellenza, dovrebbe giustamente essere compreso nella voce « *disinfettanti* » e fruire così delle tariffe che godono il cosiddetto « disinfettante italiano » e quello di « Schlosser ».

In via subordinata si chiede che la « *formaldeide* » che è pure un prodotto derivato dai prodotti della distillazione del legno, venga ammessa a fruire della tariffa locale N. 230, come l'acido acetico greggio, notando che non è prodotto infiammabile.

In tal modo si metterebbe l'industria italiana in grado di combattere con probabilità di successo la concorrenza che, specie sulle piazze marittime di Genova, Venezia e Napoli, le vien fatta dagli importatori dall'estero i quali, fruendo dei trasporti marittimi, vengono a sopportare una spesa di porto di gran lunga inferiore.

Concimi chimici. — Per quanto riguarda i *perfosfati minerali*, si ritiene che, data la natura della merce, facilmente deteriorabile per le intemperie, e dato il permanente cattivo stato dei copertoni, possa essere assai utile all'agricoltura e al commercio di tale prodotto, che venga stabilito doversi il trasporto di detta merce effettuare in vagoni coperti.

Industrie alimentari.

Fabbricazione della birra. — Si chiede che la tariffa speciale concessa per i trasporti di birra in fusti, sia estesa alla birra spedita in bottiglia, tanto più che, coi sistemi attuali di imbottigliatura meccanica, la birra viene quasi tutta spedita in bottiglie. Trattandosi poi di merce che richiede il trasporto a grande velocità, la riforma domandata risulta di tanto più equa e legittima in quanto l'importo delle spese di trasporto viene attualmente ad essere assolutamente inadeguato al valore della merce.

Industria enologica. — Si chiede che nei trasporti di vini in bottiglia, in caratelli o in serbatoi, qualora venisse a mancare la designazione di vino comune, essi vengano classificati sotto tale titolo anzichè sotto quello di vini di lusso, dovendo la semplice dizione di vino essere interpretata come comune e non di lusso.

Si chiede inoltre vengano ridotte sensibilmente le tariffe di trasporto dei vini destinati ai porti, acciocchè esse assumano il vero carattere di tariffe di penetrazione; ovvero venga aumentato l'attuale abbuono accordato sulle tasse pagate per il vino esportato.

In questo momento di crisi vinicola, destinata ad aggravarsi per la minaccia del nuovo promettente raccolto, sarebbe questo un mezzo acconcio per venire in aiuto alla nostra maggior produzione.

Si osserva inoltre che il costo di spedizione del vino in damigiane, sia pure tenuto conto delle riduzioni già concesse, è ancora troppo elevato; converrebbe quindi far luogo ad una ulteriore diminuzione, tanto più che si potrebbe compensare la perdita derivante dal minor gettito del costo del trasporto, adattando con opportuni falsi piani i vagoni comuni a contenere un numero di damigiane quattro volte superiore all'attuale.

Si chiede infine che le piccole spedizioni di 3 e 5 chili non abbiano tassazione superiore a quella dei pacchi postali.

Fabbricazione dello zucchero. — Le tariffe vigenti tassano alla stessa stregua lo *zucchero greggio* ed il *melasso*; la tassazione avviene infatti in base alla medesima tariffa locale 220 serie B. Ora, avendo il melasso un valore 20 volte inferiore a quello dello zucchero e dovendo logicamente le spese di trasporto essere proporzionali al valore della merce, si chiede che la tariffa per il trasporto del melasso venga in misura equa ridotta.

Sarebbe poi desiderabile qualche ulteriore facilitazione pel trasporto delle fettucce, le quali, essendo di minimo valore, non sopportano le spese d'un viaggio alquanto prolungato malgrado le facilitazioni della tariffa eccezionale N. 1001, e ciò a tutto danno dei coltivatori e delle fabbriche di zucchero.

Industria della carta e tele smerigliate.

Si chiede una congrua riduzione delle tariffe di trasporto delle carte vetrate e dello smeriglio in grana e polvere; le tariffe attuali essendo troppo elevate; inoltre esse costringono lo speditore a servirsi della via di mare con grave disturbo di imbarco a Genova e di sbarco a destino (Napoli, Reggio C., Taranto, Bari, ecc.), mentre per tali prodotti sarebbe preferibile la

via di terra qualora una riduzione sulla tariffa di trasporto venisse concessa.

Industria della concia delle pelli.

Le pelli fresche, salate e secche, sono sottoposte ad una tassa di disinfezione di L. 0,60 per ogni collo, col minimo di una lira per spedizione. La medesima tassa di lire una colpisce le spedizioni a vagone completo: ciò non è affatto equo, poichè sovente i colli di pelli viaggiano frammisti a generi di consumo (cibarie, ecc.). Ciò prova che la disinfezione in tali casi non si rende necessaria, ed è quindi ingiusto obbligare lo speditore a pagarne il corrispettivo. Si chiede quindi che tale disposizione venga abrogata per quanto riguarda i trasporti di piccole partite.

Inoltre attualmente vengono tassati diversamente legni e materie conciati; ad esempio il *quebracho* viene tassato in misura superiore agli altri legni usati nella concia; si domanda quindi che le tariffe di trasporto per tali generi aventi un'unica destinazione, vengano parificate.

Industria sericola.

L'industria della seta ha particolare importanza per questo Distretto Camerale, poichè in esso lavorano numerosissime filande.

Occorre però, perchè questa industria, già sotto tanti aspetti e per tante ragioni avversata e bersagliata, possa dare frutti soddisfacenti, accelerare per quanto è possibile il servizio di trasporto fra l'Italia e la Francia per ciò che concerne il passaggio da Torino.

La seta filata, che in piccolo volume racchiude un valore rilevantissimo, e per cui, occorrendo il trasporto a G. V., si pagano tariffe molto elevate, non viaggia affatto con quella rapidità, che l'indole sua e delle contrattazioni richiede. Ad esempio, per il percorso da Torino a Lione si impiegano attualmente tre o quattro giorni, mentre in Francia s'è trovato il mezzo di organizzare il servizio di trasporto in modo da far recapitare la seta manufatta da Lyon a Parigi, Le Havre e Londra con un solo giorno d'intervallo; e cioè la seta spedita alla sera da Lione viene consegnata al destinatario l'indomani nella mattinata, se è diretta a Parigi o a Le Havre per l'imbarco per l'America del Nord, o nella giornata qualora essa sia diretta a Londra.

La distanza che separa Lione da Torino è minore di quella che separa Lione dalle tre stazioni suaccennate; non si vede quindi la ragione perchè non si debba organizzare il servizio in modo che la consegna delle sete viaggianti tra Lione-Torino e viceversa non debba avvenire in un periodo variabile dalle 24 alle 36 ore.

Ed appunto questo, nell'interesse dell'industria sericola, la Camera di Commercio di Cuneo chiede alle competenti Autorità.

Infine il **trasporto dei bozzoli vivi** a G. V. avviene in base alla tassazione di L. 0,580 per tonnellata e per chilometro. Tale tariffa è elevatissima poichè, per il percorso ad esempio Cuneo-Torino richiede il pagamento di una tassa di trasporto di L. 13,80 per quintale (escluso il diritto fisso).

Ora considerato il felice incremento della bachicoltura, l'importanza sempre crescente

dell'industria della filatura, la necessità di porgere ad entrambe ausilio valido ed efficace, questa Camera chiede che si addivenga ad una sensibile riduzione della tariffa succitata.

IL PRESIDENTE
CASSIN

Il Segretario-Relatore
Dott. Giovanni Garavelli.

Letta ed approvata dal Consiglio Camerale nella seduta del 26 maggio 1908.

IL PRESIDENTE
Avv. M. CASSIN

Il Segretario-Capo
Avv. COLLINO-PANSA.

