

care la questione, ma vuole seppellirla; e debbo dire che vuole seppellirla, dal momento che...

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Nicotera. Non posso consentire che ella rientri nella discussione, perchè essa è chiusa. Ella ha solo facoltà di parlare per una dichiarazione.

NICOTERA. Non rientro nella discussione: dico soltanto che è un modo di seppellire la questione, perchè io ho chiesto all'onorevole ministro delle finanze se egli prometteva (e so qual conto si possa fare delle promesse dei ministri), se egli prometteva di fare qualche cosa su questa materia. L'onorevole ministro non ha risposto. Se la Camera respingerà la mia proposta, l'onorevole Massari avrà il merito di averla seppellita, ma io non la ritiro.

PRESIDENTE. Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Pettini, il quale ha tratto al trasporto dello zolfo sulle ferrovie.

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Pettini ha facoltà di parlare per svolgerlo.

PETTINI. Io mi sono permesso di rassegnare alla Camera questa proposta nella forma di una raccomandazione e non di un emendamento, sembrandomi più consentaneo, sia che se ne guardi il merito, sia che si osservi lo stato in cui la discussione si trova condotta. Io credo che, se in veduta di un principio di tanta giustizia e di pubblica utilità, gli onorevoli colleghi volessero accordarmi un istante della loro consueta benigna tolleranza, avrei ragione a bene sperare che questa proposta verrebbe accolta tanto dal ministro quanto dalla Camera.

Io non infastidirò la Camera con teorie, che per altro non sono del mio povero ingegno e non giovano al caso. Rasenterò invece l'umile suolo del senso pratico e spero di provare, ricordando un fatto di pubblica notorietà, come sarebbe omai tempo di togliere le ferrovie calabro-sicule da una eccezione in cui si trovano rimpetto a tutte le altre ferrovie del regno d'Italia.

In tutte le ferrovie, tanto delle antiche provincie quanto delle centrali e delle romane, le tariffe differenziali regolano i prezzi dei trasporti delle merci grosse, nelle quali entrerebbe precisamente lo zolfo; per esse i prezzi del trasporto vanno ridotti in ragione inversa della distanza che si percorre.

Ora, se questo fatto è vero, come non è a dubitarne, non saprei vedere perchè nelle calabro-sicule non si debba adottare lo stesso sistema, generalmente applicato in Italia e fuori. Sistema che produce due utilità d'interessi generali: prima, il maggior reddito delle ferrovie e quindi l'utilità dello Stato; seconda, il migliore sviluppo delle forze produttrici in ogni maniera di industria. Ed invero questa applicazione di metodo è stata provocata dalle compagnie concessionarie delle ferrovie e da tutti i Governi consentita.

Ora è da osservare che, quando provvidi speculatori hanno domandato questo metodo di applicazione, hanno dovuto trovare certamente il loro tornaconto. Lo stesso è a dirsi per i ministri di finanze; e questo tornaconto è stato anche convalidato dalla lunga esperienza.

Ora se nelle ferrovie di tutta l'Italia, dove l'interesse maggiore è delle compagnie concessionarie, si applica il metodo delle tariffe differenziali, non saprei vedere perchè non si debba applicare alle calabro-sicule dove tutto il reddito cade esclusivamente a favore dello Stato.

Dopo queste brevi osservazioni, vorrei farne ancora una. Questo metodo delle tariffe differenziali esclude ogni monopolio, impedisce i guadagni smodati di un mercato con la iattura degli altri, e questo anche nell'interesse del Governo in cui sta la suprema tutela ed il dovere di moderare le azioni delle diverse forze produttrici nello scopo che, facilitando con equo temperamento il progressivo miglioramento dei produttori, concorrano nell'insieme al benessere generale.

Erano queste le poche ragioni che io volevo sottoporre alla Camera, perchè si facesse efficace raccomandazione al Ministero che le ferrovie calabro-sicule venissero regolate col sistema delle tariffe differenziali, come si usa in tutte le ferrovie del regno e delle altre civili nazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

RICCI, relatore. Siccome il progetto di legge non venne da nessuna parte della Camera combattuto, poco rimane a dire al relatore, tanto più che vista l'ora tarda, certamente la Camera desidera di finirla.

Io credo però che da taluno non si è ben compreso lo scopo di questa legge. Io ho udito dire che si trattava di un atto di favore; e per avvalorare questa idea, ho pure udito che erasi dapprima immaginato il modo di togliere i diritti di esportazione di talune merci per la via di terra, e quindi ora si viene a toglierli per la esportazione per la via di mare.

Io porto opinione che coloro i quali fecero quest'appunto non risalirono alle origini, e forse non rammentano quale ne sia stata la causa.

Nessuno ignora che questa disuguaglianza di trattamento daziario deriva dal trattato di commercio concluso tra l'Italia e l'Austria, concessione che, probabilmente, ha dovuto subire suo malgrado. Ora, allo stato delle cose, se fosse possibile imporre queste merci all'esportazione per la via di terra, certamente che anche la Commissione sarebbe venuta in quel divisamento; ma, siccome per trattato ciò non è possibile, onde impedire che continuasse un'ingiustizia flagrante, la quale riusciva in ultima analisi a tutto danno della navigazione, ed a vantaggio, in certo qual modo, delle ferrovie, senza beneficio alcuno per la finanza, era mestieri adottare questo provvedimento di giustizia. Ma,