

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 FEBBRAIO 1881

dannoso, da guastatori e di rovina, e siccome fra pochi giorni discuteremo il progetto di legge, sarà allora il caso di esaminare se convenga continuare in quel sistema che finora ha ottenuto il plauso quasi generale, oppure adottare l'altro che è invocato dall'onorevole Roncalli. Io attendo con tutta tranquillità il giudizio del Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Roncalli ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

RONCALLI. Mi riservo di riprendere il mio discorso quando verrà in campo la legge accennata dall'onorevole ministro. Intanto dirò solo che le due cose sono affatto separate: la repressione della fillossera che abbiamo in paese, e l'impedire che la fillossera vi entri. Sono due questioni diverse, delle quali per conseguenza io mi occuperò separatamente.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Roncalli.

SVOLGIMENTO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO SCIACCA DELLA SCALA AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Viene ora la volta della interrogazione dell'onorevole Vayra.

(Non è presente.)

Non essendo presente passa il turno della sua interrogazione, e dovrà presentarne un'altra.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Sciacca Della Scala al ministro dei lavori pubblici. Ne do lettura:

« Chiedo d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul servizio e sullo stato del materiale mobile delle strade ferrate Meridionali e Calabro-Sicule esercitate per conto dello Stato. »

L'onorevole Sciacca della Scala ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

SCIACCA DELLA SCALA. Se si dà uno sguardo ad una carta che contenga le linee delle ferrovie in Italia, si vedrà che le provincie meridionali e la Sicilia hanno ferrovie che descrivono una figura uguale a quella descritta da un bastimento che dal nord va al sud bordeggiando col vento per tornare al nord. Questa osservazione non ha importanza certamente, per la costruzione delle linee, perchè esse sono quelle che sono. Ha però importanza appunto perchè queste linee sono costruite in modo che esigono che vi sia un servizio alquanto celere per le provincie del mezzogiorno e della Sicilia.

Da Palermo a Roma attualmente s'impiegano 56 ore, se non erro. Io so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sta già facendo studiare un orario

per mettere un treno diretto tra Roma e le provincie del mezzogiorno e la Sicilia: quindi non insisterò su questa parte della mia interrogazione, fiducioso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà soddisfare il desiderio di quelle popolazioni.

Debbo però mantenere la mia interrogazione, relativamente a ciò che riguarda il materiale delle ferrovie meridionali e delle calabro-sicule. Signori, giunti a Napoli, e da Napoli percorrendo il mezzogiorno dell'Italia e la Sicilia, pare di essere in un altro paese in ordine al servizio ferroviario. Si trovano pochissimi vagoni di prima classe; il commercio e l'industria non trovano mai dei vagoni che possano servire al trasporto delle merci.

Da Palermo non parte ordinariamente che un solo vagone di prima classe, e non ne parte che uno solo perchè le macchine sono di una forza così poco potente che in quelle pendenze non possono trasportare molti vagoni. Da Porto Empedocle a Palermo spesso la macchina è obbligata a lasciare qualche carrozza, portare alcuni vagoni alla stazione vicina e poi tornare per riprendere gli altri vagoni. I treni delle Meridionali e i treni delle Calabro-Sicule ordinariamente arrivano in ritardo. Il ritardo è il loro orario. Il commercio spessissimo è obbligato a fare delle perdite positive: poichè, specialmente nella Sicilia, non si può mai fare delle vendite a giorno fisso. I commercianti spesso fanno richieste pel trasporto di merci, le quali non possono essere trasportate nè tra 8, nè tra 15 giorni, nè tra un mese. Intanto ne seguono i protesti, ne seguono le perdite.

A questo aggiungete che vi è uno spostamento di commercio, poichè i centri principali, come sarebbero Palermo, Catania, Messina, spesso non ricevono quelle merci che riceverebbero se i treni portassero le derrate a questi sbocchi naturali.

La Camera di commercio della Sicilia e la stampa hanno sempre levato la voce contro questo stato di cose. Il materiale delle ferrovie calabro-sicule è quale era dieci anni addietro: intanto le industrie sono aumentate, ed il materiale è rimasto stazionario, non solo, ma credo sia indietro. A questo aggiungete la differenza del trattamento che si fa nelle calabro-sicule relativamente alle tariffe; mentre che, da Reggio in su, si pagano solamente 6 centesimi per tonnellata, sulle Calabro-Sicule se ne pagano nientemeno che 12; il cento per cento in più; e tutto questo per essere trattati nel modo che ho detto. Nelle ferrovie meridionali, e nelle ferrovie calabro-sicule non vi sono vagoni-letti, non vi sono posti di *coupé*: chi fa un lungo viaggio, chi è ammalato, non ha la possibilità, spendendo quanto si voglia, di viaggiare comodamente, confortabilmente, infine, all'europea, come si viaggia negli altri