

paesi. Io so che vi è una legge, la quale ha provvisto appunto a questa deficienza, e del materiale delle ferrovie settentrionali, e del materiale delle ferrovie meridionali e Calabro-Sicule. Ho letto pure in qualche giornale che l'onorevole ministro dei lavori pubblici intenda di proporre che questo materiale si faccia in un periodo minore di anni, di quanto aveva già stabilito il Parlamento.

Io non posso che rendere lodi all'onorevole ministro di questa sua intenzione: ma io dico che, anzichè limitare il numero degli anni da 12 a 7, od a 5 (almeno per quanto ne sappia) non trovo ragione perchè non si debba fare di più; perchè è già da parecchi anni che le industrie ed il commercio attendono di essere sollevati dal Governo, e non credo che sia giusto attendere ancora molti altri anni. Del resto, la piccola spesa, che si farebbe in più per anticipazione del capitale, non sarebbe una perdita grave per le finanze dello Stato; poichè, sviluppandosi maggiormente l'agricoltura e l'industria, allo Stato verrebbe maggior guadagno. Quindi mi aspetto dall'onorevole ministro dichiarazioni che valgano a soddisfare ai bisogni di quei paesi del mezzogiorno e della Sicilia, ai bisogni che più frequentemente sono stati additati al Governo dalla stampa e dall'opinione pubblica. Ho creduto di fare il mio dovere esponendoli di nuovo in quest'Aula, sicuro che e la Camera ed il Ministero vorranno soddisfare ai bisogni di quelle popolazioni che pur fanno parte del regno d'Italia e che sono equiparate a tutto il resto del regno nel pagamento delle tasse.

**SVOLGIMENTO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO  
DI LENNA AI MINISTRI D'AGRICOLTURA E COMMERCIO  
E DELLE FINANZE.**

**PRESIDENTE.** Siccome vi è affinità tra l'argomento trattato dall'onorevole Sciacca Della Scala e l'argomento che intende trattare l'onorevole Di Lenna, interverrirò l'ordine del giorno, e darò facoltà di parlare all'onorevole Di Lenna per isvolgere la sua domanda d'interrogazione la quale è pure rivolta agli onorevoli ministri d'agricoltura e commercio e delle finanze, ed è così concepita:

« Il sottoscritto desidererebbe interrogare i ministri dei lavori pubblici e d'agricoltura, industria e commercio sugli intendimenti e sui criteri coi quali si vogliono regolare le tariffe ferroviarie in relazione alla cessazione del corso forzoso. »

L'onorevole Di Lenna ha facoltà di parlare.

**DI LENNA.** Il nostro collega Luzzatti, dotto ed

appassionato cultore delle discipline economiche, nella recente discussione intorno al disegno di legge per l'abolizione del corso forzoso, fece vive ed incalzanti premure al Ministero perchè volesse cercare, con opportune modificazioni alle tariffe daziarie ed alle tariffe ferroviarie, di lenire, almeno in parte, i danni che ne derivano a certe nostre industrie per effetto della affrettata abolizione del corso forzoso.

Prendendo argomento da quella raccomandazione, mi sono creduto in dovere di chiamare l'attenzione degli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della agricoltura, industria e commercio sulle tariffe ferroviarie le quali, essendo in mano del Governo, possono dal medesimo essere modificate in guisa da portare col loro mezzo a talune industrie, a talune produzioni quei sollievi immediati che colle tariffe daziarie non si potrebbero ottenere nè così prontamente nè così facilmente.

Che anzi incominciando il Governo dal riordinamento delle tariffe ferroviarie potrà forse fin d'ora modificare almeno in parte, l'influenza delle tariffe daziarie a beneficio dei nostri traffici, dei nostri prodotti.

Premetto che io non prendo la parola per farmi difensore d'idee protezioniste, ma parlo soltanto perchè sono convinto che il rimedio più che nella protezione sta nel correggere in tempo tutte le anomalie che s'incontrano nelle attuali nostre tariffe ferroviarie; anomalie che ben a ragione si può dire che costituiscono una protezione a rovescio.

Dovrei entrare nella questione delle imposte governative che gravano sulle tariffe ma non lo faccio per non attirarmi addosso l'ira dell'onorevole ministro delle finanze il quale tenacemente tiene alle imposte esistenti.

Il tema delle tariffe è lungo ed arido, ma io procurerò di trattarlo il più brevemente possibile, invocando dalla Camera le circostanze attenuanti un po' per me ed un poco per l'importanza dell'argomento.

Incomincio dalle tariffe ferroviarie interne. Ciascuna delle nostre amministrazioni ferroviarie ha nell'interno della propria rete una tariffa, tariffa che diversifica da rete a rete. I divari dall'una all'altra rete sono talvolta eccessivi, variano da 1 a 2 e perfino da 1 a 3. E ciò dipende in parte dalle differenze di prezzo unitario, ed in parte dall'applicazione o meno della scala differenziale.

Questa disparità di trattamento che crea in paese delle protezioni, tende a far deviare il traffico dalla via naturale, stabilisce delle zone artificiali di concorrenza a beneficio di taluni porti, di talune regioni, non è affatto giustificabile.

Io non infastidirò col citare esempi in proposito.