

Non essendovi obiezioni, così rimarrà stabilito.
(È così stabilito.)

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni al presidente del Consiglio, al ministro dei lavori pubblici, di agricoltura e commercio e delle finanze, dei deputati Di San Giuliano, Carnazza-Amari, Crispi e La Porta sulle tariffe ferroviarie applicate alla rete Sicula.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni al presidente del Consiglio, al ministro dei lavori pubblici, di agricoltura e commercio e delle finanze, dei deputati Di San Giuliano, Carnazza-Amari, Crispi e La Porta sulle tariffe ferroviarie applicate alla rete Sicula.

Do lettura della prima domanda d'interpellanza.

Essa è la seguente:

“ I sottoscritti desiderano d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, e gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e d'agricoltura, industria e commercio, intorno alle voci d'imminenti modificazioni nelle tariffe ferroviarie della sola Sicilia.

“ Di San Giuliano, Bonajuto, Romeo, Cordova e Pandolfi. „

L'onorevole di San Giuliano ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Di San Giuliano. Io mi propongo di essere breve, e sebbene con questa promessa sogliano esordire quasi tutti quelli che fanno discorsi lunghi, spero di fare eccezione alla regola.

Non ho alcuna tentazione di trarre argomento o pretesto da questa penosa occasione per fare il mio *maiden speech*, anzi molto mi duole che la prima volta che mi onoro di parlare in questo recinto, ciò debba essere sopra una questione, la cui parte più saliente è l'opposizione dei desiderî di due nobili e cospicue città, le quali, all'infuori di quest'unica cagione di discordia, sono l'una all'altra legate, non solo da reciproco affetto, ma eziandio dall'affetto comune alla patria comune, per la quale hanno valorosamente sofferto e combattuto.

Premesso ciò, e premesso che al pari di tutti i miei concittadini, amo di pari affetto tutte le città d'Italia, parlerò franco ed aperto, chiamando le

cose col loro nome e sdegnando le artificiose circonlocuzioni, che palesano la paura di guardare in faccia la verità; così ci intenderemo meglio.

Troppo impicciolirebbe la questione chi la credesse ristretta ad una sola contesa fra due città vicine, mentre per converso essa concerne i più vitali interessi della Sicilia intera, e non è che un episodio della lotta che in ogni tempo ed in ogni luogo i porti più lontani hanno combattuto, combattono e combatteranno contro i porti più vicini ai centri di produzione, e che ne costituiscono per conseguenza gli sbocchi naturali.

Presentemente il prezzo medio di trasporto delle merci a piccola velocità ascende in Sicilia a poco più di nove centesimi per tonnellata-chilometro e la spesa media di trazione ascende a poco più di otto centesimi per tonnellata-chilometro; lo zolfo, però, il quale rappresenta il 65 per cento del movimento delle merci a piccola velocità ed il 38 per cento del prodotto lordo complessivo, paga poco più di 12 centesimi su tutte le linee siciliane, ad eccezione del solo tronco Catania-Messina, anzi Bicocca-Messina; dove paga poco più di 6 centesimi, vale a dire la metà.

Questo è un privilegio che si è voluto accordare a Messina, e che si è voluto conestare col pretesto di voler fare la concorrenza alla via di mare: argomento questo che, a parer mio, è privo di fondamento, poichè è noto *lippis et tonsoribus* che la nave, massime a vela, per propria natura è un vettore più economico della ferrovia; onde la Camera ricorda la formola molto bene espressa dal Sax che la strada ferrata, di fronte al mare, attrae le merci in ragione diretta del loro valore, ed in ragione inversa del loro peso, diguisachè lo zolfo, che è una merce molto pesante in relazione al suo valore, ha sempre interesse a preferire il mare alla ferrovia, salvo circostanze speciali, quali sarebbero le operazioni di carico e scarico, che sono più costose sul mare che sulla ferrovia.

Questa però è cosa che si avvera soltanto sui continenti, perchè, andando le merci sempre in ferrovia, dal punto di produzione al punto di consumo, si risparmia la spesa di carico e scarico sulla nave; ma trattandosi di merce che deve uscire da un'isola, in un punto qualunque, l'operazione di carico e scarico è inevitabile; e quindi resta sempre il fatto, che la via di mare è la più economica, e che la ferrovia non può farle concorrenza, senonchè scendendo al disotto della spesa di trasporto, ossia trasportando la merce con perdita.

Ora, o signori, a me sembra assurdo e contraddittorio che lo Stato si rassegni ad una perdita per il solo gusto di fare la concorrenza alla marineria