

scussione, perchè le tariffe locali non sono comprese nel presente disegno di legge.

Però nulla osta che l'onorevole Picardi, come gli altri oratori, accennino anche a questo argomento in via di raccomandazione o per altro motivo.

Picardi. Onorevole presidente, io sapeva benissimo che le tariffe locali non venivano in discussione davanti alla Camera, perchè non fanno parte della legge.

L'ordine del giorno che noi abbiamo presentato è tutto per le tariffe locali. Esso fu diviso in due parti, perchè è informato a questo concetto: talune di queste tariffe sono nel continente applicate come tariffe locali, talune altre vi sono stabilite come tariffe speciali. Ma noi domandiamo questo, che le locali e le speciali da noi indicate siano applicate alla Sicilia come tariffe locali, sicchè l'intero ordine del giorno riguarda l'applicazione di tariffe locali, perchè, tuttochè noi ci riferiamo anche a talune delle tariffe speciali delle reti continentali, pure domandiamo anche di queste l'applicazione come tariffe locali. Quindi l'ordine del giorno fu diviso in due parti, onde potesse servire di guida più chiara e precisa tanto alla Commissione che al Governo, che dovevano esaminarlo. Ma, ripeto, esso è informato ad un solo concetto, quello cioè di avere tutte queste riduzioni nella forma di tariffe locali. Ed è perciò che abbiamo presentato, non un emendamento alla legge, ma un ordine del giorno, per invitare il Governo a voler applicare le chieste tariffe, come tariffe locali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vacchelli.

Vacchelli. (*Della Commissione*) Gli studi che si sono venuti facendo in quest'ultimi anni intorno alle tariffe ferroviarie in generale, e intorno alle speciali disposizioni per le quali potessero meglio corrispondere ai bisogni di ogni plaga d'Italia, ottennero una prima applicazione in Sicilia, nel maggio 1883. In allora si cominciò ad accordare agli zolfi una considerevole diminuzione invece di 12 centesimi alla tonnellata che pagavano si ridussero a 10, e così pure altre diminuzioni furono applicate ad altre voci non poche, e venne introdotto in Sicilia il sistema belga, colla zona di 75 chilometri.

Successivamente quando il Governo ha presentato la convenzione per l'esercizio della rete Sicula proponeva di applicare senz'altro alla rete Sicula le tariffe quali sono stabilite per le reti continentali.

Per effetto di questa proposta il Governo ab-

bandonava una somma notevole di prodotti lordi della rete Sicula, una somma che, in confronto al prodotto del 1882, saliva ad oltre mezzo milione di lire e cioè a 571,000 corrispondente al 7 per cento all'incirca del prodotto totale.

Questa diminuzione però non si riferiva a tutte le voci, non era che un saldo fra aumenti e diminuzioni; mentre per talune merci, come per lo zolfo, rappresentava un'ulteriore diminuzione, perchè si discendeva da 0.10 a 0.07 nella prima zona, e più giù nelle zone successive, invece per altre merci delle categorie settima, ottava, nona e decima col vincolo del peso, e parecchie altre di altre categorie, si veniva ad attuare un aumento in confronto delle tariffe vigenti, e si aveva poi un aumento per tutte le merci senza vincolo di peso al di là dei 75 chilometri. Poichè il nuovo progetto portava le zone non più a 75 chilometri, come erano state applicate nel 1883, ma a 100 chilometri come sono stabilite per il continente.

La vostra Commissione, postasi a studiare questa questione, non volendo turbare uno stato di cose che, per le tariffe applicate nel 1883, aveva incontrato abbastanza favore presso le popolazioni, è venuta nella risoluzione di riordinare le tariffe sicule mantenendo la diminuzione delle 571 mila lire, come era proposta dal Governo, per l'insieme dei prodotti lordi della rete Sicula, ma in modo che non fosse un saldo fra un complesso di aumenti e di diminuzioni fra le diverse voci, ma invece una serie di sole diminuzioni senza che nessuna voce soffrisse aumenti.

Naturalmente, per riuscire a questo scopo, e volendosi nel tempo stesso mantenere la zona di 75 chilometri, si è dovuto accontentarsi per lo zolfo di una diminuzione minore della proposta. Lo zolfo che, come abbiamo veduto, da 0.12 era disceso a 0.10 alla tonnellata, lo proponiamo a centesimi 8.5 invece dei 7, scritti nel primo progetto del Governo; ed, in compenso di questa minore diminuzione dello zolfo, si sono tolti tutti gli aumenti, e si sono ripristinate le diminuzioni per zone di 75 in 75 chilometri.

E pareva alla Commissione che lo studio fosse riuscito abbastanza soddisfacente, poichè si ottenne lo scopo di non fare aumenti, e di fare molte diminuzioni, nelle merci che più ne avevano bisogno, conservando nello stesso tempo il concetto dell'unità fra le tariffe Sicule e le tariffe continentali, poichè pei viaggiatori la tariffa è prettamente eguale, per la grande velocità è pure uguale, soltanto che, mentre la tariffa diminuisce per zone di 100 chilometri nella rete continentale, nella