problema. Ed è perciò che io mi permetto di richiamare intorno ad esso tutta la sua attenzione.

Imperocchè è quistione vitale per noi quella del ribasso delle tariffe, pel cabotaggio; solo modo che ci resta per ravvicinare commercialmente le distanze fra una Provincia e l'altra d'Italia, e preparare così, nell'interesse del paese, un sussidio poderosissimo ai nuovi trattati di commercio di fronte alla concorrenza internazionale. Riusciremmo in pari tempo a creare uno stimolo benefico di emulazione allo strade ferrate, determinando una concorrenza feconda fra il traffico di mare e il traffico terrestre, in armonia coi bisogni della produttività nazionale.

Un ministro che avesse questo obiettivo innanzi a sè, e che venisse alla Camera a sostenerlo e a farlo trionfare nelle nuove convenzioni marittime, avrebbe riparato in gran parte a molti errori del passato, avrebbe dischiuso la via a nuovi orizzonti economici, ed il paese glie ne sarebbe riconoscente. Ed io mi auguro che ciò avvenga per opera dell'onorevole ministro a cui rivolgo questa mia calda esortazione.

Presidente. L'onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Branca, *ministro dei lavori pubblici.* L'onorevole Pantano in brevi parole ha accennato a un tema così vasto che non saprei in qual modo rispondere. In quello che egli ha detto vi è una parte che si annette al bilancio e a questo capitolo, ed è la concorrenza che egli vorrebbe stabilire fra le vie acquee, e le vie terrestri, perchè possa derivarne un ribasso di tariffe. Ora se questo è il suo desiderio, dirò che le convenzioni marittime a questo desiderio hanno soddisfatto, perchè le linee che sono intorno alle coste fanno concorrenza alle ferrovie. Io non credo che questo sia un gran pregio; ma ad ogni modo, se ciò può contentare l'onorevole Pantano, certo è che le convezioni marittime rispondono a questo suo desiderio, dal momento che vi è la concorrenza.

Se io dovessi fare una dichiarazione, direi anzi che si sarebbe dovuto più favorire il piccolo cabotaggio libero, ma le convenzioni marittime sono quelle che sono, appunto perchè vi erano alcuni impegni già da tempo concordati che non si potevano obliterare.

Circa poi alla quistione delle tariffe ferroviarie, più propriamente se ne potrebbe parlare quando si discuterà di ferrovie. Io ho nominato una Commissione per studiare i mezzi di sviluppare il traffico ferroviario; e uno dei quesiti principali da esaminare è quello di un nuovo sistema delle tariffe per vedere fin dove sia possibile applicare il sistema ungherese. Perchè bisogna anche tener conto che non tutto si può da un paese applicare in un altro. L'Ungheria è un paese continentale e rotondo. L'Italia invece è un ponte allungato sul mare.

Il sistema dunque delle tariffe ungheresi, un sistema, cioè, di tariffe concentriche, le quali non crescono proporzionalmente al circuito, ma viceversa, si può dire che diminuiscano in una ragione proporzionale; questo sistema, dico, non sarebbe conveniente per l'Italia, e noi non potremmo adottarlo, perchè avremmo allora sbalzi enormi e senza alcuna necessità, poichè nelle parti poste lunghesso il mare il trasporto delle merci costa immensamente meno per acqua che per terra.

Però al Ministero si è studiato e si continua a studiare questo nuovo sistema principalmente per riconoscerne gli effetti economici.

Presidente. L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare.

Pantano. Onorevole Branca, Ella ha guardato un lato solo della questione, quello delle tariffe, ferroviarie per le quali faccio voti che Ella possa arrivare ad attuare le invocate riforme alle quali ha accennato.

Però l'ultima parte della sua risposta me ne lascia dubitare, e mi rivela il lato debole della questione. Ella dice infatti che il sistema sperimentato in Ungheria non può essere attuato in Italia che nell'alta valle del Po.

Io credo invece il contrario, e penso che quelle riforme urge attuarle fra quelle regioni che maggiormente hanno bisogno di riavvicinarsi fra loro.

Ciò che forma attualmente l'eccesso di carico che minaccia di far affondare la nave economica italiana, è la gran massa delle derrate agricole che non trovano sfogo, nè verso l'estero per le barriere doganali, nè verso il resto d'Italia per la difficoltà e il caro dei trasporti.

Ora, se le nostre Società ferroviarie non trovano il loro tornaconto ad imitare la riforma ungherese su tutta la lunghezza delle nostre linee, occorre che la Sicilia, la Sardegna, e tutti i paesi della doppia riviera Adriatica e Mediterranea, abbiano, dal lato del mare, quelle facilitazioni a buon mercato di reciproci scambii che difettano loro per via di terra, in modo da tener testa vittoriosamente alla concorrenza dei prodotti similari esteri in casa nostra.

Ora questa facilità di scambii potete ottenerla soltanto a patto di tariffe minime convenzionate pel nostro cabotaggio, giacchè è vano attendersela