

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1909-10 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e all'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 500 mila.

(È approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

A questo articolo 4 è allegato il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato.

Spetta di parlare all'onorevole Rubini, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno del quale do lettura:

« La Camera raccomanda al Governo di studiare gli effetti che avrà sul nostro movimento ferroviario l'apertura seguita in questi giorni della ferrovia del Tauro, che congiunge direttamente Trieste colla Baviera, e di proporre i provvedimenti necessari a tutela specialmente dei traffici dei porti di Genova e di Venezia ».

L'onorevole Rubini ha facoltà di svolgerlo.

RUBINI. Ho presentato l'ordine del giorno, di cui si è dato lettura, per incarico della Commissione parlamentare che s'interessa al valico dello Spluga. Per l'importanza dell'avvenimento che si è verificato in questi giorni e per riguardo ai colleghi dovrei svolgerlo un po' ampiamente, ma il tempo non lo consente e quindi non farò che delle semplici affermazioni.

Il giorno 5 di questo mese si è aperta l'ultima galleria e con essa si è compiuto l'ultimo tronco della linea che congiunge il porto di Trieste con la Carinzia, con la Stiria, con il Salzburg, col Tirolo settentrionale e, ciò che importa di più, col centro della Germania.

Opera colossale, di grande valore strategico e commerciale, che è costata al vicino impero l'egregia somma di 280 milioni di corone.

Qui si tratta di fotografarne il valore commerciale, in quanto si ripercuote sui nostri interessi.

Si tratta, cioè, che la distanza da Trieste a Monaco viene ad essere ridotta, dalle notizie che io ho, ma che non ho avuto tempo di controllare, di circa 160 chilometri. Si sposta quindi di almeno 80 o 90 chilometri la zona di efficienza a danno dei nostri porti principali, Genova e Venezia, verso il centro della Germania, in favore di Trieste.

Ognuno può immaginare quale ripercussione da ciò venga ai nostri traffici internazionali, e, non solo sui traffici verso il centro della Germania, ma anche in parte verso i paesi della Svizzera, bagnati dalle acque del lago di Costanza, perchè la nuova linea facilita anche le comunicazioni fra Trieste ed il Cantone di San Gallo attraverso all'Aarberg.

Come possiamo noi provvedere alla difesa dei nostri interessi, che non sono solamente interessi di transito? Al quale proposito, mi dispiace che nell'ordine del giorno io non abbia per omissione fatto cenno che si tratta anche di interessi di concorrenza diretta tra i nostri prodotti e i prodotti similari, che la Grecia e la Turchia possono mandare nel centro della Germania, in sostituzione dei nostri. Come possiamo noi rimediare a questo?

È difficilissimo di poter conseguire una difesa utile mediante un ulteriore ribasso delle nostre tariffe, sia di esportazione che di transito, perchè queste tariffe sono già bassissime. Tutto al più, contro un'adeguata riduzione di quelle svizzere, si potrebbe ridurre di qualche cosa la tariffa di transito dei grani dai porti di Genova e di Venezia verso la Svizzera, che è ancora di tre centesimi e frazione, ciò che agli svizzeri accomoderebbe assai, come è risultato da un articolo della *Neue Zürcher Zeitung*; ma per tutto il resto non è possibile, tranne forse per il cotone, perchè le nostre derrate principali, vino, olii, agrumi, ecc., che hanno percorrenze lunghissime prima di arrivare al confine, si giovano di tariffe assai basse, che scendono persino a due centesimi per tonnellata-chilometro.

Or dunque, se noi non possiamo riuscire ad ottenere un rimedio di qualche efficacia mediante un ulteriore ribasso delle nostre tariffe, che si urtano contro la elevatissima straordinaria delle tariffe svizzere, le quali sono talvolta anche il triplo delle nostre, è evidente, come più di una volta è stato