

Bisogna notare che molte miniere e delle più importanti, vicinissime a Porto Empedocle, trasportano i loro zolfi con carri o tramvie particolari.

La pretesa di Catania è la seguente: lo Stato invece di versare al Consorzio le lire 850,000 che, come si è detto, rappresentano la metà del trasporto dello zolfo, le restituisca direttamente a chi le ha pagate, oppure riduca senz'altro del 50 per cento i trasporti.

È chiaro che la conseguenza sarebbe quella di agevolare i raffinatori di Catania, i quali verrebbero ad economizzare la metà dei trasporti degli zolfi. Sarebbe un danno anche per gli esercenti e per conseguenza per gli operai; poichè riducendosi naturalmente il dividendo che il Consorzio dà ai consorziati a fin d'anno, i padroni di molte miniere, dalle quali appena si ricava presentemente le spese di coltivazione, sarebbero costretti ad abbandonare l'industria o ridurre i salari agli operai; soprattutto quelli che, come si è detto, trasportano i loro zolfi coi carri o tranvie e che nulla avrebbero del sussidio governativo di lire 850,000.

Io mi auguro che il Governo prenda una energica decisione che valga a fare cessare l'agitazione di Porto Empedocle e di Licata così minacciate nei loro più gravi interessi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Vaccaro ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

VACCARO. A me, dopo quello che hanno detto i precedenti oratori, non resta che associarmi a loro, e aggiungere poche considerazioni per meglio chiarire lo stato della questione tra Catania, Porto Empedocle e Licata. Prima che fosse sorto il consorzio obbligatorio, Catania, sotto il regime della libera concorrenza, per necessità di cose, appunto perchè doveva fornirsi di zolfo dalle zolfare che sono vicine a Girgenti, a Porto Empedocle e a Licata, era costretta a pagare molto di più lo zolfo di quello che non lo paghi oggi, perchè doveva aggiungere al prezzo che esso aveva sulla piazza, anche le spese di trasporto. Non basta: Catania, non potendo sospendere il lavoro nelle sue raffinerie, era tenuta qualche volta a chiedere, con sollecitudine, lo zolfo, e quindi la sua richiesta ne faceva elevare il prezzo che essa doveva subire. Venuta la legge del 1906 e poi quella del 1910 sul Consorzio obbligatorio, Catania si assicurò, dopo una lunga lotta, un notevole vantaggio con l'articolo 3 di questa ultima legge, il quale stabilì che il

prezzo dello zolfo deve essere uguale su tutti gli scali, ma con l'aumento delle spese di trasporto. In tal modo Catania venne a sottrarsi all'alea della libera concorrenza, agli aumenti di prezzo che prima si verificavano quasi costantemente, come risulta dai listini delle Camere di commercio di Catania e di Girgenti.

Catania per tre anni ha trovato comodo questo stato di cose, ma ora, come opportunamente ha ricordato l'onorevole ministro di agricoltura, un industriale catanese ha aperto a Licata una nuova raffineria. Ciò non piace a Catania, la quale teme che questa raffineria le faccia concorrenza, avendo la materia prima a più breve distanza.

Catania quindi cerca di annullare la maggior distanza che esiste fra il bacino zolfifero che alimenta la sua industria, chiedendo in modo indiretto una riduzione delle spese di trasporto.

Dico in modo indiretto, perchè Catania non domanda tale riduzione alle Ferrovie dello Stato, le quali difficilmente gliela concederebbero. Catania invece vorrebbe che il contributo di lire 850,000, al massimo, che fu concesso al Consorzio dall'articolo 16 della legge del 30 giugno 1910, per sopprimere in parte alla spesa che il Consorzio sopporta, venga falcidiato, in modo da ridurre a metà la spesa di trasporto dello zolfo dal bacino zolfifero di Girgenti allo scalo di Catania. In tal modo Catania, la quale ha già un grandissimo vantaggio su Licata e Porto Empedocle per altri riguardi, per la maggiore perfezione tecnica dei suoi opifici, si metterebbe in tale condizione di superiorità rispetto a questi due ultimi paesi, da poterli sopraffare nella concorrenza degli zolfi raffinati.

Onorevole presidente del Consiglio, è una cosa che addolora. Io speravo che fino da quando Catania avanzò tali pretese, il Governo le avrebbe detto con franchezza che assolutamente non si poteva contentarla. (*Commenti*). E si noti, che Catania non solo ha i vantaggi di cui ho parlato, ma ne ha ancora uno più grande, quello della bontà del suo porto, mentre a Licata e Porto Empedocle il carico dello zolfo si deve fare a spalla, ed i poveri operai sono costretti d'inverno a camminare nelle acque per caricare lo zolfo, caricamento che è penoso, e che costa molto di più che a Catania.

L'unico vantaggio di Porto Empedocle e di Licata è quello della vicinanza della ma-